

SOM JAG SÅG PÅ



STATENS JÄRNVÄGAR

Alf Gunnarson

MMXVIII

För Statens Järnvägar (SJ) i tiden:



Att vara eller inte vara,
det är frågan.

Vad övrigt är,
är tystnad.

Två citat ur Shakespeares Hamlet

INNEHÅLL

Förord

Centrala Stockholm

Kommersiella avdelningen (KA)

Hej då Stockholm

En lantis i Närke

Nya utmaningar och gamla

En stins och en ständig sekreterare

SJ i det totala försvaret

I datorernas våld

Obekvämt blev bekvämare

Mer ansvar i elfte timmen

Gryhyttan: mål och mening

Centralverkstaden (CV)

Avsked från SJ på egen begäran

Sammanfattning

Eftertext

FÖRORD

Hösten 1988 var annorlunda. Det började bli dags att stänga butiken för gott, för att ge plats åt en ny organisation. Det gamla Verket SJ var på väg att bli en aktör i det stora Trafikverket. De senaste tjugo åren hade Statens Järnvägar tuffat på med åtta trafikdistrikt ute i landet, varav ett, med ansvar för järnvägstrafiken i Västmanlands, Värmlands och Örebro län, hade Örebro som säte. Där fanns också ett av åtta bandistrikt som skötte om järnvägens infrastruktur (spår, signaler, kontaktledningar och sådant).

Här ska jag återvända till Statens Järnvägar (SJ) och ge min personliga syn på det stolta företagets utveckling under åren 1962 – 1992. Personligen befann jag mig i Stockholm de första femton åren och i Örebro de sista tretton, vilka blev till femton, eftersom jag jobbade på SJ huvudverkstad i Örebro mellan 1988 och 1990.

Min ambition är inte att tillföra så mycket detaljerade järnvägshistoriska fakta. Huvudrubriken "Som jag såg på" är medvetet dubbeltydig. Jag ska beskriva händelseförlopp som jag bevittnade och medverkade i samt formulera mina synpunkter på saker och ting.

Jag identifierade mig aldrig med företaget och jag dyrkade det icke, men jag ansträngde mig alltid att göra mitt bästa. Icke förty kände jag mig hela tiden som gästarbetare.

Uppsatsen har löpande text och ett fåtal bilder samt infogad text från en tidigare berättelse om SJ och från redigerade dagboksanteckningar från 2013 (ej tidigare publicerade).

Dessa texter (med annat snitt) placeras så här i förhållande till den löpande texten.

Hallå, hallå! Resande med tåget mot dåtiden, tag plats. Var god stäng dörrar och grindar och öppna era sinnen!

Mariestad, hösten 2018

Alf Gunnarson

CENTRALA STOCKHOLM

Huvudkontoret, fortfarande på 1960- talet omtalat som en kunglig förvaltning, låg - inte oväntat - i Stockholm. Alla förvaltningar i monarkens tjänst låg såklart där och alla hade en generaldirektör, som var kung inom sitt verksamhetsområde.

SJ: s dåvarande regent hette Erik, av ätten Upmark och han bistods av en konselj, där högättade vägledare regelbundet samlades till rådslag. Därtill fanns otaliga underhuggare med avundsvärda titlar, såsom byråchefer, byrådirektörer och byråsekreterare och dessa befolkade minst tre våningar i det pampiga centralstationshuset vid Vasagatan.



T v: Centralstationen. T h: Kung Erik i generaldirektörsuniform.

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 ställen, där Kaisa senare tjänade sin del av levebrödet.

Jag var en lantis. Visserligen hade jag fått förmånen att ta realexamen (1954), körkort på bil (1955), studentexamen (1958) och därefter (motvilligt) gjort min militärtjänst i Kristinehamn, Stockholm och Uppsala, läst Engelska (utan motvilja) ett år på Göteborgs universitet och gått SJ: s tvååriga stations-skrivareutbildning (av fri vilja), men det hade inte förändrat min syn på mig själv ett enda dugg: En gång lantis, alltid lantis!

Kanske tror någon att jag vill tona ner min egen betydelse, min status, genom att se mig som en från landet och vilsen i den stora staden. Men det är inte så. Det är snarare tvärtom. Visserligen skröt jag aldrig med min uppväxt. Nej, skryt var ingenting jag ägnade mig åt. Jag var inte heller någon ögontjänare (ett begrepp som sannolikt skulle vålla nutidens högskoleprovdeltagare visst huvudbry).

Var jag inställsam? Nej. Var jag ödmjuk? Ja, det ville jag i alla fall framstå som. Men undergivenhet var ingen passande egenskap i Stockholm. Hur skulle det sett ut? Man skulle inte kommit någon vart. Redan på väg till arbetet och vid ankomsten till T- centralen skulle folk ha trampat ner den underdånige jäms med fotknölnarna. Den trängsel i rusningstid (och där rusade man verkligen)

som råde tio, tjugo, trettio meter under gatunivån, i centrala Stockholm, var besinningslös. Så var det på morgnarna, mellan sex och nio och så var det på eftermiddagarna, mellan sexton och nitton.

Trängsel var för mig ett ganska okänt fenomen. Inte hade det varit något vimmel i Finnerödja, Töreboda och Mariestad. I Göteborg hade det nog blivit någon knuff här och där, då och då, men inte på det brutala sätt som skedde i Stockholm. Man måste slåss om det personliga livsutrymmet och som i alla krig var anfall det bästa försvaret. Jag lärde mig snart dessa villkor och den platta, svarta läderportföljen var ett riktigt effektivt vapen.

Att vara tågklarerare (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 denna, 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 och nya sulor bekostades inte av SJ.



Centralstationen och kontorsbyggnaden, med entré från Klarabergsviadukten, där bakom. Bild från Google Earth (2000- tal).

Efter tre månaders övningstjänstgöring, med handledare, fick jag börja arbeta på riktigt. Ett dussin stationsskrivare (och förste stationsskrivare) på Centralstationen, turades om att, dag och natt, skicka iväg tåg till Kungsängen, Upplands Väsby/ Märsta, Västerhaninge/ Nynäshamn, Huddinge, Södertälje, Uppsala, Avesta, Enköping, Västerås, Köping, Eskilstuna, Katrineholm, Hallsberg, Nyköping, Norrköping, Göteborg och Malmö samt till så gränslöst avlägsna destinationer som Narvik, Berlin och Paris, med flera. I fjärrför-

bindelserna var det ibland bara en eller två vagnar som färdades till slutstationerna, men i annonseringarna benämndes de likväl som "tåg till".

Uniformen var mörkblå på vinterhalvåret och ljusblå sommaren. Mössan dekorerades med ett rött band (kokard). En signalstav (lätt) i dagsljus, bytt mot en rödmålad handsignallykta (tung) på kvällen /natten, var alltid med under de vandringar som beskrivits lite mera finstilt här uppe.

Tågklararens uppgift var inte bara att ta emot och skicka iväg tåg. När stationsinspektören och hans medarbetare gick hem på kvällarna, var man jourhavande chef på stationen under natten och detsamma gällde över hela veckosluten. Strax före tolv, en regnig, sen höstkväll, när mitt biträde just var på väg hem, för att lämna mig ensam resten av natten, bultade det på dörren. En väldigt stor (till växten) person steg in, med en mycket mindre (till växten) i ett fast grepp om dennes rockkrage.

Expeditionen låg två trappsteg över marknivån och den storväxte lyfte upp och in den andre som hade han varit en våt trasdocka och ställde honom framför mig. Jag associerade till två, fortfarande kända gamla komiker på bioduken, Fyrtornet och Släpvagnen. Förmannen (fyrtornet) hade avslöjat sin medarbetare som tjuv. Han hade försökt stjäla ett av tusentals ilgodspaket, en transistorradio. Nu skulle jag förmodligen göra en insats. Men vad? Jag tvekade och förmannen sa: Vi gör väl som vi brukar. Jag nickade försiktigt medhåll. Han fortsatte: Vi går upp till stationsinspektören i morgon och reder ut det här. Precis! sa jag och tog farväl. Jag såg de två vandra ut i mörkret och tog itu med nattens ordinarie arbetsuppgifter.



Kontorsbyggnaden, med entré från Klarabergsviadukten och Centralstationen där bakom. Bild från Google Earth (2000- tal).

Efter tre års promenader på Stockholms centrals plattformar blev jag uppmanad att byta arbete. Karriärtrappan ledde tre trappor upp från centralstationen, till driftdistriktets tågledarexpedition. Arbetsplatsen uppenbarade sig som ett gigantiskt dockskåp. Korridoren var som en rektangulär tunnel, väldigt lång, 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. Detta dockskåp befolkades följdriktigt av lojala och välorganiserade nickedockor i olika lönegrader och med begränsade befogenheter, allt enligt väl specificerade och detaljerade arbetsordningar.

Nu fick jag bekväma mig med att ta rulltrappan upp till Klarabergsviadukten, gå ut genom en glasad dubbeldörr och in genom en annan samt gå en trappa upp och ansluta mig till ett gäng stationssskrivare, vilka fungerade som spindlar i ett rätt omfattande järnvägsnät, där Stockholm var centrum. Ansvarsområdet sträckte sig till Uppsala, Avesta, Köping, Hallsberg och Nynäshamn, med mellanliggande linjer och det innefattade (från slutet av sextiotalet) även den smalspåriga Roslagsbanan.

Det var en tuff arbetsplats. Det ankom på tågledarna att, på dagtid, klockan 06.00- 21.00, se till att alla händelser som innebar avvikelser från det normala, rättades till så snabbt och klokt som möjligt. Det gällde att lägga om tågmöten från en station till en annan vid förseningar, att besluta om buss- och taxiresor vid brutna förbindelser, att anordna extratåg, vid behov, att skicka ut telefonorder om än det ena, än det andra och att samordna en mängd saker som påverkade helheten i trafiken. I rummet fanns tre fönster, mot öster. Ingen visste om solen sken, för den skyndes effektivt av det stora ärevördiga centralstationshuset.

På kvällen tog en tågledare (alla turades om) med sig jobbet till sitt hem och skötte hela rasket via en tjänstetelefon, installerad i hemmet. Det berättas att det fanns tågledare som tog emot telefonsamtal och lade om tågmöten mitt i natten, utan att vara det minsta vaken.

Tre moduler alltså, med tre fönster. Utsikten var bedövande dystert. Man såg bara svartmålad 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 sittoriktiga). 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!

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 var år 1968.

Efter sex år i Stockholm blev jag befordrad till byråassistent. Sex års pendlande mellan Kallhäll och Stockholm var, av en händelse, samtidigt till ända. En lägenhet (fem rum och kök) på åttonde våningen i Järfälla kommun (huset byggt i det så kallade miljonprogrammet) byttes mot ett radhus i Salems kommun. Nu blev det i stället att pendla mellan Rönninge och Stockholm. Resan Kallhäll – Stockholm tog trettio minuter, i jämförelse med Rönninge-Stockholm, som tog en halvtimme. ☺

En av SJ: s många omorganisationer var nyss avslutad. Driftdistriktet hade döpts om till Trafikdistriktet 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. Tålmod, tålmod, tålmod, predikade man. Men inte fan hade vi något tålmod. Sex år skulle nu i alla händelser avverkas i det där rummet längst bort i korridoren.



Kopparvägen i Kallhäll. 8:e våningen. Mälaren i bakgrunden. (Google Earth).



Sannadalsvägen i Rönninge. Sjön Uttran i bakgrunden. (Google Earth).

Statens Järnvägar (SJ) var ett stort företag. Geografiskt fanns det SJ- spår i hela Sverige, med undantag för Öland och Gotland, där det förvisso funnits järnvägar en gång i tiden, vilket dock var järnvägshistoria på sextio- och sjuttioalet. (Dåmera körde SJ bussar där). När jag och mina kamrater antogs som trafikelever (1960) hade SJ ungefär sjuttio tusen (70 000) anställda (vilket innebär att det därefter fanns ungefär 70 016. "Vi är Nordens största företag", annonserade SJ och menade väl då, i ärlighetens namn, storleken på den anställda skaran. Gissningsvis var nittionio (99) procent av personalen män. SJ-kvinnorna sysslade i huvudsak med kontorsgöromål, som diareföring, telefonmottagning, maskinskrivning och annat dylikt förekommande.

SJ erbjöd vidareutbildning för därtill kvalificerade medarbetare. Jag fick chansen år 1969/ 70 och Kaisa 1970/71.

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. 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. Männen var i överväldigande majoritet. Med lätt avrundning var andelen män 98 procent. Allt 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 i en femgradig skala.

Sveriges akademikers centralorganisation (SACO) och Statstjänstemännens riksförbund (SR) var, vid sidan av TCO och LO, de fackliga huvudorganisationerna. Vi var medlemmar i Statens Järnvägars Befälsförbund (SJBF), som senare bytte namn till Statens Järnvägars Tjänstemannaförbund (SJTF). Kaisa engagerade sig tidigt i fackligt arbete på centralförvaltningen och så småningom hakade jag på och vi fick båda det ena fackliga uppdraget efter det andra inom våra respektive avdelningar.

SACO- konflikten år 1971 kommer nog många ihåg, men vem minns tågledarstrejken samma år? SACO och SR samarbetade 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! 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 kvalificerade att gå ut i strejk.

Kanske bör användningen av den moderna svordomen *Fuck it* förklaras. Det var helt enkelt en eftergift åt mitt något vitsiga språköra. Skillnaden i uttal mellan *Facket* och *Fuck it* är nästan ohörbar och det var oemotståndligt för författaren att falla för den frestelsen.

Det var på vippen att jag blev ombudsman senare 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 ett 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.

Klädplagget Cardigan var ursprungligen 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 själv, som satt där mitt emot mig, var före detta yrkesmilitär av överstes grad. Detta visste jag förstas innan vi träffades och 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 tänkte jag: *Ombudsman, fuck it!*

Byråassisten och byråsekreterarens (hustrun) liv i statens tjänst förflöt i jämn takt och de dagliga rutinerna blev till upprepningar. Arbetsuppgifter saknades inte, vare sig i Stockholm eller i Rönninge. Under åren i Kallhäll och i början av tiden i Rönninge, hade familjen hembiträde, som tog hand om barnen och lägenheten/ huset. Det kan synas lyxigt, men var nödvändigt, eftersom utbudet av barnomsorg var begränsat. De unga flickorna (de flesta från Finland), som kom och gick med ojämna mellanrum, fick praktik och lön och drog vidare, medan familjeförsörjarna fortsatte att pendla till Stockholm, år ut och år in.

I Kallhäll var det fem minuters gångavstånd till stationen. I Rönninge tog det tjugofem minuter, om promenaden var rask. Med cykel tog det tio minuter, så det cyklades morgon ock kväll, fast ibland blev det oplanerad promenad på

kvällarna, eftersom cykeln hade blivit stulen under dagen. Det där hände inte bara en gång. Rekordet var nog tre stulna cyklar på ett år. De tålmodiga brottsoffren betalade självrisk till försäkringsbolaget, fick ny cykel, som stals och så där rullade det - - - eller rullade det inte på.

Mina äldre och mer rutinerade bra- kamrater och jag ägnade vår huvudsakliga tid åt rationalisering. Man åkte iväg till någon station, större eller mindre, och vistades där några dagar, en vecka, två veckor och synade de anställda i sömmarna. Vid sådana tillfällen blev vi ingalunda mottagna med blommor, bifallsrop och öppna armar. Tvärtom. Alla, från stationschefen ner till folket på golven, var oroliga och skeptiska när patrullen från planeringsavdelningen (apl) landade. Det låg i chefens intresse att ha så många anställda som möjligt, eftersom det påverkade dennes status och därmed lön. Hos personalen fanns en inneboende, grundmurad negativ inställning till förändring: Man vet vad man har, men vet inte vad man får.

Det var grannliga arbetsuppgifter, på gränsen till riskfyllda. Det hände att dödspatrullens (starkt ord, men använt av belackarna) aktiviteter hindrades avsevärt med alla medel, tillåtna och otillåtna. De anställda som var under luppen hade sina knep. Man låtsades utföra arbete som inte fanns eller gjorde samma saker om igen, fast i annan ordning. Man prövade att mobba tidsstudiemännen genom att tiga sig igenom ett arbetspass. Det förekom till och med hot: *Passa dig, din Jävel!* Sådant bet emellertid inte på patrullen med skarpa ögon och öron. Vi var utbildade vid ett rationaliseringsinstitut (Ali- Rati på Lidingö) och lät oss inte påverkas.

Vid veckolånga besök på en station bodde patrullen på hotell och måste ha något att göra på fritiden. I Västerås, till exempel, bedrevs den verksamheten inte sällan i Grottan och på Baldakinen, efter uppladdning med rom och kola på den äldste tidsstudiemannens hotellrum. Nå, vad gjorde man i Grottan och på Baldakinen? Man besökte Friskis & Svettis, som anlätade de mest populära musikanterna vid den tiden, som Sten & Stanley, Sven- Ingvars, Flamingo- kvintetten och andra. Anmärkning från kunnig läsare: Friskis & Svettis grundades faktiskt först i slutet av 1970- talet. Huru härmed? Ja, huru därmed? Det där är preskriberat. Men SJ- patrullen återvände till Stockholm, där nya utmaningar stod på agendan. Det kunde handla om att utreda och bedöma lönsamheten på en hel järnvägslinje.

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 enväldig inom SJ. Trycket från Staten var hårt. Rationalisera mera. Nej, det räcker inte. Mera, mera!

I Stockholm hade SJ: s kungaglans avskaffats, eftersom det ansågs tillhöra sådant som inte bör finnas i ett modernt samhälle. Kung Erik (65), av ätten Upmark, hade avgått med ålderns rätt och blivit ersatt av en president, icke vald av järnvägsfolket, men väl av den rödfärgade regering som ingen på allvar ifrågasatte i de åren. Den före detta statsekreteraren i ett av de röda rummen på regeringskansliet, skickades till Vasagatan för att besätta generaldirektörsstolen. Han namn var Lasse Pettersson (45). Denne var född närking (i Vintrosa), vilket sannolikt varken var en merit eller motsatsen, medan däremot hans politiska karriär var viktigare än allt annat i den tidens chefsutnämningar.

Jag satt tryggt kvar i rummet längst bort i korridoren, med ett fönster (utsikt mot svart plåttak), ett skrivbord, som sett bättre dagar, en värdelös kontorsstol och en svart telefon till år 1976.

Trafikdistriktschefen B. T. var en färgstark människa, med visioner. Han hade ett sätt att avfärda en, för honom, mindre behaglig anställd med denna formulering: NN, det är en liten söt jävel!

Han ville att vi skulle säga "du". I dag fattar nog ingen vilka 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 grader av folk inom ett företag som SJ, liksom överallt i samhället,

År 1972 var han bliven högste bossen för basset på trafikdistrikts-expeditionen i Stockholm och namnet var Bosse. Kalla mig Bosse, var vad han uppmanade alla anställda att göra.

Det ärende som jag beskrev tidigare (sidan 12) hade slutbehandlas på trafikdistriktsexpeditionen i Stockholm och det återstod bara en formalitet.

Det bör observeras: Det fack, som omtalas här nere, har inte något att göra med, vare sig facklig tillhörighet eller den där engelskspråkiga - -, ja, ni vet. Möjligen var det observandumet det mest onödiga som så här långt blivit skrivet i denna berättelse.

Men 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 knappats 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 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 distriktschefens argumentering. Den formella handläggningen inom SJ fullföljdes. Utredningen hamnade på centralförvaltningen och så småningom på kommunikationsdepartementet. Regeringen fattade nog ett formellt 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.

Glömskans häger kring glammet svävar, stjäls de väsnandes vett;
i den fågelns fjädrar fjättrad jag var en gång i Gunnlögs gård. (Ur Havamal).

Kanske var det minnet av den pampiga miljön på Uppsala slott och närheten till Uppsala högar som fick författaren att citera ur Havamal.

Det stora järnvägsföretaget gick som på räls (om uttrycket tillåts) fram till 1973, då den stora oljekrisen mot slutet av året drabbade allt och alla i samhället.

På hösten år 1973 satte sig Carl XVI Gustaf på tronen och Sverige gick in i en ny tid, där det kungliga inslaget i statliga organisationers namn tonades ner ännu ett snäpp. I enkammarriksdagen drog man lott, då 175 ledamöter var för och lika många emot. Så här skrev jag då i dagboken:

I riksdagen kastas det klave och krona.
På mynten ses kungen, den unge, snart trona.

KOMMERSIELLA AVDELNINGEN (KA)



Stockholm C 1920- 30- talet.

När de här bilderna togs hade Statens Järnvägar ingen konkurrens vad gällde transporter till lands. Bilarna hade ersatt hästdragna fordon och hade totalt herravälde i staden. Men folks färder, säg fem mil och längre, skedde nästan uteslutande med tåg.

Att flytta någon/ något kunde vara knepigt, rent språkligt: Folk färdades och gods forslades eller transporterades. Att forsla eller transportera folk var språkligt helt fel. Faktum är att det aldrig funnits något bra allmängiltigt verb för att beskriva någons tjänst att kollektivt förflytta människor från ett ställe till ett annat. Droskchauffören skjutsade herr N. från Stockholm till Uppsala. Det låter väl bra. Men: SJ skjutsade samme herre, samma sträcka. Nej, det funkar inte. Befordra då? Ja, det användes, men det är ett tvetydigt verb.

SJ har i alla (moderna) tider haft en avdelning som sysslat med godstransport (G) och en annan med persontrafik (P). Men att trafikera människor? Nej, så icke.

När jag kom till Kommersiella avdelningen - och troligen blev byråsekreterare (brs) i stället för byråassistent (bra) - var upplevelsen av kulturkrock mycket tydlig. Under de första fjorton åren i SJ: s tjänst hade begreppet försäljning begränsat sig till att sälja in idéer, men att företaget aktivt behövde marknadsföra och sälja sin tjänster, var mig rätt så obekant. Som tågklarare (stins) och tågledare var målet att så många tåg som möjligt var i rätt tid. Att dessa tåg var en produkt, som måste säljas för att ge intäkter, var någon annans ansvar. När vi rationaliserade verksamheter och drog in tjänstgöringsturer, var det för att sänka kostnader och att tillfredsställa höga vederbörandes (generaldirektörens) krav. Det var inte vår sak att tänka intäkter. Vi var fullt upptagna med vår kostnadsjakt och det var vattentäta skott mellan SJ: s olika avdelningar.

På kommersiella avdelningen satt det ett hundratal människor som tänkte i banor som: Hur ska vi få folk att åka tåg i stället för bil och flyg? Hur ska vi få företag att forsla gods på räls i stället för på landsväg? Sälja, sälja, sälja. Reklam, reklam, reklam. Det tog ett tag att förstå och bli en del av det tänkesättet. När jag övertalades att komma till säljarnas krets, tvekade jag inte, men när jag suttit där några månader, kändes det som att jag borde ha funderat en gång till. Somliga människors läggning passar troligen till att sälja, medan andras passar bättre till att köpa. Min personliga erfarenhet av försäljning var från fyrtioalet då min bror Bernt och jag ställdes på torgen i Töreboda och Mariestad, för att sälja jordgubbar. Jag märkte då att min bror hade mera talang på området än jag. Det var förresten inte bara på det området, men åter till sjuttioalet.

Min uppgift den första tiden bland kommerskollegorna var, bland annat, att bevaka lastbilarnas framfart på de svenska landsvägarna. Låter det kul? Skaffa fram så mycket information som möjligt, med alla medel, sa min chef. Med alla medel? Försök att hitta en kontakt på Åkeriförbundet, fortsatte han. Analysera deras kalkyler och ge oss kunskap om hur de tänker. Mission impossible, tänkte jag och kände mig som spelare i en sjaskig spionthriller. Det var i det läget jag kände längtan tillbaka till SJ- rötterna i den trygga, rälsnära trafikavdelningen.

Tiden gick och jag hade ingen klocka. Det är sant. Alldeles i början av vår karriär läste vi i SJ: s reglemente: *Tjänsteman skall vara försedd med rättgående ur*. Jag fann detta krav löjligt och bestämde mig för att inte ha något armbandsur i tjänsten. Det vimlade av rättidiga klockor på centralstationen, så det var aldrig något problem att veta vad klockan var slagen.

Att ifrågasätta normer och pekpinnar var en del av min karaktär, sade en närstående och i företaget insatt person. Kanske låg det något i det hon sa, för det finns ett annat, än tydligare exempel: Uniformsmössan var invändigt försedd med en stålskena, som fick den att se ut som en - - - ja, vad då? Det behöver illustreras:



Ingen hatt, men sex mössor, varav en klassades som raggar- keps.

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 lite 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 honnör 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, som meddelade: Jag har fått en hälsning från distriktschefen att han inte behagar se någon raggare klarera hans tåg. Raggare, hur så? undrade jag. Jo, denne 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 skickade en hälsning tillbaka, 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 för fel på raggarna? Att de åkte bil i stället för tåg? Jag visste inte då och vet inte nu.

Ur led var tiden – och vem var jag att vrida den rätt igen. Ordagrant skrev Shakespeare inte så i Hamlet, men som jag inledde en sida tillbaka: Jag hade ingen klocka.

Fast under min tid hos säljromantikerna på kommersiella avdelningen bar jag under en period ett guldur med guldkedja (arvegods). På den tiden var det slipstväng på arbetsplatsen. Inte så att det stod i reglementet: Tjänsteman skall bära kavaj, samt slips eller fluga. Men det var kutym (ni kan inte ana så många kutymer det fanns) att herrar bar kavaj och skjorta med krage samt slips/rosett. Jag hade vid den tiden en kritstreckrandig kostym (ofattbart, tänker jag nu) samt en väst i samma tyg och den hade en ficka som krävde klocka. Väckte jag uppseende? På grund av kostymen? På grund av klockan? Nej. Många år senare fick jag ett eget guldur, att bära på armen. Den är nu 14.22 (den 2 november) och skymningen är inte långt borta i novemberdiset.

Kommersiella avdelningens kontor var inhyst i ett gammalt hus på Mäster Samuelsgatan, så nära järnvägen att bara ett staket skilde huset från spår ett på Stockholms Central. Det var emellertid en tid, när Stockholm stad rev ner och byggde nytt i ett rasande tempo. Där revs för att få luft och ljus, skrev

Strindberg ett halvsekel tidigare. Han skulle bara anat, hur rivningshysterin bredde ut sig i vår tid. Den gode August och hans samtida skulle inte känt igen sin stad. Nå, när grävskoporna närmade sig, tog hela den centrala säljorganisationen sitt pick och pack och flyttade till det där dockskåpsliknande (fast i större skala) kontorshuset vid Klarabergsviadukten, det hus där jag hade tillbringat åren 1966- 75.

Så det kändes som att flytta hem? Ingalunda. Före inflyttningen hade lokalerna renoverats och omdisponerats till oigenkännlighet. Väggarna hade målats i ljusa kulörer, matchande gardiner anbringats, heltäckningsmattor (blå) lagts ut och alla antika möbler hade skickats på slutförvaring någonstans. Allt var mycket snyggt och prydligt. Vi sparkade av oss skorna, tog av kavajerna, rullade upp ärmarna och jobbade på. Min uppgift hade nu blivit, att tillsammans med en sakkunnig, mitt emot sittande, sympatisk människa budgetera SJ godstransporter (i hela landet). Det var en period som kännetecknades av hårt arbete med tydliga arbetsuppgifter och god personkemi. Vi hade helt enkelt kul på jobbet.

Under många år hade alla kurvor pekat uppåt, men nu planade det ut och vände till och med neråt. Oljekrisen och annat satte sina spår.

För att lätta på stämningen organiserade min närmaste granne och jag ett aprilskämt som var ganska kul. Vi formulerade och lät skicka ut en till synes mycket äkta orderskrivelse, med uppmaning till all KA- personal att, efter arbetets slut om aftonen, ställa ut sina papperskorgar i korridoren, för att därmed spara pengar i lokalvärden. Vi blev förvånade över att så många, så aningslöst, godtog uppmaningen.

Skämtet hade sin tid och allvaret sin. Lantisen från Finnerödja hade nog anpassat sig någorlunda till storstadslivet efter tio- femton år, men någon stockholmare blev han aldrig, trots att tvåhundra av årets dagar tillbringades mitt i staden. Hemma i stan? Nej. Fritidsbesök i Stockholm förekom högst sällan. Kanske var vi på Skansen någon gång och på Gröna Lund var vi säkert. Jag minns att vi var med barnen en gång såg ett mållöst fotbollsderby mellan AIK och Djurgården, på Råsunda (som dessutom låg i Solna). Ett biobesök minns jag också, med hela familjen: på Palladium kanske. Det spelar mindre roll. Filmen hette *What's up Doc (Go' dag yxskaft)* – en kul komedi med Barbara Streisand. I nittionio fall av hundra åkte vill till stan och arbetade. Fritiden fördrevs på bostadsorten eller någon annan stans.

Rönninge och Finnerödja hade vissa likheter. Båda orternas namn har såklart med rönjning och svedjebruk att göra och båda låg vid Västra stambanan. Rönninges natur - barrskog blandad med lövskog i kuperad terräng, vattendrag och småsjöar här och där, krokiga grusvägar och branta gatstuppar, var inte alls olik det man såg i Finnerödja med omnejd. Jag minns en nyinflyttad granne, som stod på sin trappa tre, fyra hus nedanför vårt och ropade: Detta boende är optimalt! Jag gav honom rätt, men studsade inför hans högstämnda ordval.

Strax intill bostadsområdet fanns en naturlig skidbacke, som mynnade ut i sjön Uttran och där förbrukade barn i alla de åldrar sin överskottsenergi under vinterhalvåret. En vinter kom vi på idén att spola is på vår uteplats. Det var ingen stor yta, kanske 30 kvadratmeter, men det tog förstås en stund att få stenplätten isbelagd. Efter upprepade nya spolningar blev det en riktigt slät och fin isbana, där våra barn och grannarnas övade sig i skridskoåkning. Vi var de enda som hade en sån isbelagd uteplats. Grannarna log, men ingen sa (högt i alla fall) att vi var knäppa.

Infödda Rönningebor berättade gärna att Sten Bergman, den kände forskningsresanden, bodde i Rönninge, med sina paradisfåglar och andra konstiga djur, till sin död 1975. För den som gått i skolan på 40- talet var denne Bergman en evig idol. Ingen kunde göra så bra skolradioprogram som han. Man såg hans hus och kände respekt.

När vi köpte huset i Rönninge (november 1968) förvärvade vi samtidigt en väldig massa snö. Vad det växte på tomten – en plätt på framsidan och en på baksidan – hade vi ingen aning om förrän följande vår. Förr ägaren var professionell trädgårdsmästare och antydde visserligen att han planterat ett antal mindre vanliga arter av rosor, men omfattningen av mästarens odlingsmöda blev en smärre chock. Det vimlade av rosor i alla de färger, som ståtade på marken och klängde långt uppåt väggarna. Men alla slag av rosor har det gemensamt att de sticks. Vi undvek av det skälet närkontakt och rosorna fick inte den kärleksfulla omvårdnad, som arten krävde. De blev färre och färre med åren.

HEJ DÅ STOCKHOLM

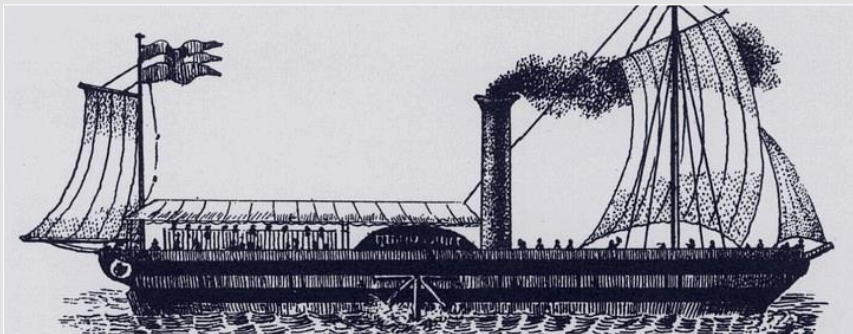


Det är mycket vatten mellan Stockholm och Örebro, främst tack vare Mälaren och Hjälmaren. På sexton- och sjuttonhundratalet tänkte man i vattenvägar och det kom till en drygt milslång kanal mellan sjöarna, vilken gjorde det möjligt att skeppa råvaror mellan Bergslagen i väster och Stockholm i öster och kunde man skeppa varor, kunde man även skeppa människor – i båda riktningarna.

I stället för ombudsman (sidan 11) blev jag gästarbetare i Örebro. En ledig tjänst på trafikdistriktsexpeditionen (tdx) hade blivit min. Det fanns lokala sökande också, så min ankomst uppskattades inte av alla. Skall en

jäkla stockholmare komma och sno vår tjänst? Så sades det utom hörhåll för mig. Till mitt försvar ska sägas att jag var väldigt lite stockholmare, även om jag jobbat ett antal år i huvudstaden. Själv såg jag mig mera som en kusin från landet. Visserligen en kusin, som visste vad han ville och talade om det för den som ville lyssna, men en lantis från Finnerödja, absolut.

Tänk om jag varit hundra år före min tid, en 1800- talets tjänsteman i staten. Då hade jag åkt båt till Örebro i stället för tåg. Kanske hade jag då stigit ombord på Yngve Frey i Stockholm och fått resällskap av sergeanten Albert och glasmästaredottern Sara Videbeck. (Carl Jonas Love Almqvists *Det går an*). Vilken upplevelse!



Men vi, 1900- talets resenärer, åkte tåg och man kunde färdas norr om Mälaren eller söder därom. Bodde man i Rönninge, åkte man västra stambanan till Hallsberg och bytte till Örebro- tåget och det var tidiga morgnar som gällde. Att pendla dagligen var uteslutet, så det blev att hyra en liten lägenhet i Örebro (på Norrgatan, fem minuter från centralstationen, om man promenerade i lagom takt).

EN LANTIS I NÄRKE

Om vi fortsätter att leka med tanken att SJ var ett eget kungadöme, numera en republik (med president Lars Pettersson, nyligen ersatt av Bengt Furbäck, i spetsen) kan man säga att det fanns åtta landshövdingar i landet. Dessa hövdingar (trafikdistriktscheferna) var dock inte ensamma på täppan. De delade på ansvaret för järnvägslandets storlän med åtta andra hövdingar, som kallades bandistriktschefer.

Samma förhållanden och förutsättningar ser olika ut om man sitter här eller där. Jag är säker på att man på bandistriktsexpeditionen resonerade i banor som att deras avdelning var viktigast i det stora hela. Fanns det ingen fungerande bana, kunde man näppeligen köra några tåg, tänkte man. På trafikdistriktsexpeditionen respekterade man visserligen bandistriktets värdefulla arbete, men hävdade samtidigt: Hade man inga tåg att köra så behövdes det inga spår, ingen kontaktledning och inga signalanordningar och därmed ingen banavdelning. Sådana där tänkesätt kunde utvecklas till det absurda. Hade man ingen lokförare, konduktör, tågklarare, så gick det inga tåg. Men man hade en hel hoper av folk, så helheten fungerade riktigt bra när allt kom omkring.

Örebro trafikdistrikt (och bandistrikt) omfattade järnvägsverksamheten i: Värmlands, Västmanlands och Örebro län och det fanns trafikområden, med huvudorter i Kil, Karlstad, Kristinehamn, Västerås, Fagersta, Hallsberg och Örebro. Dessa lokala enheter hade ett antal järnvägsstationer, bemannade eller obemannade att administrera.

Det finns passager i en uppsats av det här slaget som inte syns i slutprodukten: som sökande efter passande bildunderlag. Den senaste timmen har jag ägnat åt att hitta trafikdistriktsexpeditionens fysiska miljö i det centrala Örebro, utan att lyckas. Med lite järnvägshistoriska ägon, kan ändå bilderna här nere någorlunda återge verkligheten.



På ett gammalt vykort (överst) ser man en del av det stålga centralstationshuset (som dåmera kallades Örebro Norra). Därunder ser vi samma hus, ur en annan vinkel (på sjuttioalet) samt en del av det så kallade tdx-huset, som låg (kanske ännu ligger) rätvinkligt mot stationshuset i en liten park med gräsmattor och höga träd. Där syns också ett något modernare hus, vars lokaler, på 1970- och 80- talet, delades mellan stationen och distriktsexpeditionen. I början av min Örebro-tid satt min chef, jag och mina (en eller två) kamrater i stationshusets gavelpaviljong. Senare flyttade jag till ett rum på översta våningen i trafikdistriktets hus (inramat, men skymt av ett träd).

När jag kom till Örebro fick jag bilden av ett (bedrägligt?) lugn. Det var ingen som småsprang mellan husen, ingen som ropade "ur spår" och ingen som tog två trappsteg i taget. Man ringde inte till någon på våningen under. Man gick dit eller snarare vandrade dit och tittade någon i ögonen. I det finstilla på förra

sidan kallade jag mig för gästarbetare. Det kan tydas som att jag inte kände mig hemma där. Men vid närmare eftertanke: Kände jag mig hemma i Stockholm? Gästarbetare var (är) väl alla, såvida man inte vigde (viger) hela sitt liv åt arbetet. Jag tänker på entusiasterna.

NYA UTMANINGAR OCH GAMLA

När jag satt på andra våningen i centralstationshusets (östra) gavel fanns det rätt mycket tid att mera tänka på det som varit än det som var för handen. SJ hade fått en ny generaldirektör och rationaliseringsivern hade mattats högst avsevärt.

Jag var tillbaka, där jag varit några år tidigare på trafikdistriktets allmänna planering (apl). På motsvarande jobb i Stockholm, hade det varit full rulle från morgon till kväll. Nu satt jag, de första veckorna, tämligen sysslöslös, vägg i vägg med stationschefen på Örebro central, en jovialisk äldre herre som då och då kom över till mig och pratade en stund. Visserligen hände det att vi for ut till någon station och bedömde om personaltillgången motsvarade behovet, men det var inga stora grepp. En man mer eller mindre i Kumla påverkade inte märkbart SJ: s ekonomi. Kanske är jag nu på gränsen till att vara raljant, vilket emellertid skulle vara orättvist både mot den organisation jag beskriver och mot själva uppsatsskrivandet, så låt mig i stället göra en återblick och redovisa några klipp ur mina dagboksanteckningar, från tiden före Örebro.

Det första handlar om uppsatsskrivning och det tilldrog sig i Mariestad:

På den tiden var det på fullt allvar. En måndagsmorgon klockan nio, i slutet av april, skedde samma sak i alla svenska läroverks aulor. Det öppnades ett förseglat kuvert, i vilket ämnena för årets första studentskrivning (Svensk uppsats) presenterades. Intill denna tidpunkt hade allt varit fördolt för alla. Det var spännig och förväntan. Det fanns ett dussin ämnen att välja på för abiturienterna. Jag fastnade för det fria ämnet: "Att vilja och kunna. Ett allmänmänskligt dilemma." Wow. Som skraddarsytt för mig! Jag skissade upp en story med fokus på mig själv i inledningen och jag skrev ungefär så här:

"Det var vår. Och vår var också den ljusnande framtiden, enligt den odödliga studentsång vi snart skulle sjunga på riktigt. Nu var det bara slutspurten kvar och sedan skulle den stora segerfesten firas med klackarna i taket. Så var det tänkt, men på grund av en krock och ett handlost fall i en idrottshall, med huvudet före, mot ett äckligt grönt hårdgummigolv, såg det länge mörkt ut. Sedan jag synat golvet med grumlig blick en stund, reste jag mig, satte mig på läktaren och såg kamraterna spela handbollsmatchen klar Sedan gick alla vidare, som om ingenting hänt. Ingen människa i min omgivning förstod allvaret. Några

timmar senare kom huvudvärken, illamåendet och yrseln. Det blev en vecka på stadens lasarett och därefter rehabilitering med mottot: Tiden läker alla sår. Här sitter jag nu och inser att tiden har varit för kort. . ."

Där blev det stopp. Fortsättningen, om vilja och kunnande i vidare perspektiv, fanns i mitt huvud. Men vad hjälpte det? Jag hade tappat alla trådar och insåg att rehabilitering var det enda raka en tid framöver. Jag blundade i fem minuter och fattade ett beslut: Hit men inte längre! Det blev ingen uppsats. Jag lämnade in blanka papper och gick hem. Det var ett personligt nederlag, men viljan att i alla fall försöka var en seger. Redan när jag gick ner för trapporna och kom ut på den tomma skolgården visste jag att beslutet var rätt. Vila var vad som behövdes. Sommaren hade just börjat. Jag var fri som fågeln och bara en timmes rälsbussresa bort fanns det ett smultronställe som hette duga.

Det smultronstället hette Vallsjöbol i Finnerödja socken. Jag hade nyss fyllt tjugo år och hade ett extra långt sommarlov framför mig. På hösten begav jag mig tillbaka till Mariestad och året efter fullföljdes det som varit avsett att ske året före. Det blev ett års försening. Att komma närmare ett annat smultronställe – Barrud - var ett av skälen att flytta till Örebro.

Perspektiven i tid och rum - och kanske i ytterligare någon dimension – förändras med åren. Om jag vänder mig om kan jag se konturerna av den aula, där uppsatser skrevs (eller inte skrevs) år 1957. Huset finns där borta och ser, till det yttre, ut precis som då. Jag har förflyttat mig (i runda tal) sex hundra meter på sextio år. Räknar man ut medelhastigheten blir den tio meter per år. Men det är klart: det har varit en del omvägar.

I mitt skrivande är det stundens infall som bestämmer dispositionen av ämnet, så jag vet inte vart den här uppsatsen verkligen är på väg, men jag har en känsla av att begreppet "Att vilja och kunna" kommer tillbaka.

Slumpen, med lite hjälp av viljan, är sannolikt den faktor som mest bestämmer vad som sker och inte sker. Tillbaka till ruta ett i yrkeslivet:

Ville jag verkligen bli lärare? Den frågan ställde jag mig allt oftare, när den göteborgska slaskiga vintern omärkligt övergick i vår. Kanske nyckeln till framtiden fanns någon annan stans. Statens Järnvägar (SJ) var vid den tiden Nordens största företag och nu sökte man aspiranter till den så kallade chefskarriären. En tvåårig stationsskrivareutbildning med lön under utbildningstiden. För den, vars högsta årsinkomst dittills varit 1200 kronor, plus semestertillägg (som röjare vid Örebro stads fritidsområde, vid sjön Skagern, några veckor), framstod SJ: s förespeglningar om raska steg i deras karriärtrappa som något ganska

attraktivt. Ansökningshandlingar skickades till Stockholm och snart kom kallelse till intagningsprov.

När vi kom till SJ- skolan den 20 juni 1960, fick vi veta att vi var lyckligt lottade. Av flera hundra sökande, hade drygt hundra kallats till de nu pågående testerna. Vi blev uppmanade att lägga manken till, eftersom bara sexton skulle tas in till årets utbildning. Att jämföra Statens Järnvägar med Himmelriket var nog en smula vågat, men icke desto mindre poppade det upp ett gammalt bibelcitat: "Många äro kallade, men få äro utvalda". Varning för hybris! Ingen fara. Vi var snart nere på jorden igen, för vi grillades skoningslöst. En del prövningar var snudd på sadistiska. Men det var allsidigt och riktigt kul, tyckte jag efter första dagen och for till släktingarna i Danderyd, där vår familjs stockholmsresenärer alltid övernattade på fyrtio- och femtioalet. Nu var det så bestämt att Ingmar Johansson och Floyd Patterson skulle boxas returmatch om VM- titeln den kvällen. Matchen gick i USA och direktreferatet i radio låg på bästa sovtid (2- 3 på natten). Dottern i familjen och jag satt i flera timmar och drack många koppar kaffe och spelade kort och väntade. Matchen kom igång, radion rapporterade och efter ett tag var vår hjälte Ingo ingen champion längre. Det blev ett par timmars sömn och sedan en hel dag med nya tester på Järnvägsskolan.

Snart kom besked: Efter obligatorisk läkarundersökning, är du antagen och skall infinna dig i Karlstad den 25 juli för sex veckors introduktion och sedan fyra månader i Kristinehamn. Bland de sexton antagna trafikleverna, som spreds ut över landet, fanns en ung dam från Hallsberg. Hon hette Hanna Kaisa Gullberg och hon var inte blyg.

*Avgång! Signalen i körläge ställs.
Tåget mot framtiden går som på räls.*

Så där kunde tankarna vandra, medan jag satt på mitt tjänsterum och såg tågen rulla ut och in där nere på stationen. Visste någon på SJ i Stockholm och Örebro att jag i själva verket var hemmansägare? Det fanns en skyldighet, vill jag minnas, för en anställd att redovisa eventuella extra sysselsättningar till arbetsgivaren. Jag borde kanske ha gått till distriktschefen i början av 1967 och önskat denne ett gott nytt verksamhetsår- förlåt kalenderår - och meddelat att jag blivit hemmansägare. Jag rådfrågar en dåtida medanställd i det stora transportföretaget och hon menar att den regeln bara gällde verksamhet i konkurrerande företag och säga vad man vill om gården i Barrud, men någon konkurrent till SJ var den icke. Jag ger henne rätt.

Den 1 januari blev vi hemmansägare och "vi" var Bernts och vår familj. Formellt var det Bernt och jag som köpte Barrud 1:2. 1:3 och 1:22 av föräldrarna. Vi visste att vi därmed tog på oss ett stort ansvar,

ekonomiskt och praktiskt, men vi lovades stöd i det praktiska, eftersom vi bodde ganska många mil från Barrud. Och det fick vi. Vad vi inte visste 1967 var att gården hade en historia: Vår morfars morföräldrar, Jonas Svensson- Ängel och Maria Olofsdotter- Moberg, började bruka gården 1847. Deras dotter Gustava och hennes make Carl Gustaf Carlsson tog över 1864. Gården blev tre söners ansvar 1889. Om framtiden visste vi inte att Gunnar skulle stödja oss till 1984 och att Birgit skulle var med oss till 2002. Det vi köpte 1967 var inte bara en bit mark i Tiveden. Vi köpte ett paket som innehöll framtida möjligheter. Jag tvekar inte: det var mitt livs viktigaste affär. Rörelsen har förvisso år efter år gått med förlust på deklaraionsblanketten, men resultatet är ändå en vinst av stora mått. Man uppskattar att myndigheterna inte kan beskatta den vinsten.

Åter till SJ: Jämförelser mellan det nuvarande och det dåtida låg nära till hands. Man satt i Örebro och tänkte på tiden i Stockholm:

Vi var inte älskade i Enköping, Västerås och Köping. Vi var heller inte älskade i Stockholm Norra, Stockholm Södra, Nynäshamn, Västerhaninge, Älvsjö, Huddinge, Tumba, Södertälje, Nykvarn, Åkers Styckebruk, Strängnäs, Gnesta, Flen, Katrineholm, Sollentuna, Upplands Väsby, Märsta, Knista, Uppsala, Sala, Stockholm Östra, Djursholm, Roslags Näsby, Rimbo och Åkersberga. På de uppräknade ställena deltog jag en eller flera gånger i så kallade stationsundersökningar under åren. Vi var 3- 10 personer, som skickades ut på de där uppdragen. De kallade oss fula namn, men de kunde inte hindra oss från att komma, eftersom det fanns ett avtal mellan SJ och fackförbunden som reglerade rationaliseringsarbetet. Så alltså: vi steg av ett tåg någonstans, vi tog fram våra anteckningsböcker, noterade allt, sa adjö och åkte hem. Sedan bearbetade vi våra anteckningar, gjorde sammanställningar med vackra diagram och föreslog organisations- och personalförändringar. Oftast handlade det om att dra in en eller flera tjänstgöringsturer och minska personalbehovet därefter. Sjuttioalet var en tid när sådan verksamhet pågick i många företag och organisationer. Det fanns till och med yrken som benämndes tidsstudieingenjör och tidsstudiemann, vill jag minnas. Metoderna att mäta arbete var många, men klockan, anteckningsboken och pennan var verktygen som behövdes i alla undersökningar. Arbetet var socialt, så till vida att man träffade nya människor hela tiden. Fast det var påtvingade möten och såklart var det obekvämt, på gränsen till kränkande, att bli så synad i sömmarna som våra offer blev. Några bemötte oss avogt och tillknäppt, men de flesta var faktiskt tillmötesgående och samarbetsvilliga. Kanske återkommer jag till något riktigt avvikande exempel senare.

I mina dagboksanteckningar har jag ett sådant avvikande exempel. Det handlar om Rimbo station i Roslagen och det är en riktig solskenshistoria, som slutar med att solen gick i moln, fast av ett annat skäl.

Det var en sådan där vacker höstdag, när luften var hög och solen fortfarande värmd, trots att vi var en bit in i oktober. Jag var tämligen nykommen till den avdelning på distriktet som sysslade med rationaliseringar och sånt. Veckan efter skulle jag åka till Dalarna på en internatvecka, men nu var vi en trio som skulle göra en stationsundersökning i Rimbo, på den gamla Roslagsbanan. Vi kom dit på måndagskvällen, tog in på ortens pensionat och satte igång morgonen efter. Jag skulle följa en förman som basade för stationens yttre tjänst. Vi träffades på tågexpeditionen klockan åtta, tog i hand och hälsade och vi var igång. Min uppgift var att anteckna allt han gjorde och inte gjorde under dagen och hans uppgift var att göra, och inte göra, det han alltid brukade. Det handlade till stor del om att flytta godsvagnar (växla) på bangården och hämta vagnar på industrispår i närheten.

Det första han gjorde, utöver att kommunicera med lokomotorföraren och två medhjälpare i växlingsarbetet, var att skälla ut mig. Han kände mig inte, men han kallade mig okunnig och oerfaren. Jag var en nolla. Det jag höll på med var onödigt, meningslöst och fördärligt. Han utvecklade sin syn på vår därvaro ytterligare: vi var en skam för SJ. Vi borde hålla oss borta från ärligt arbetande järnvägare. Så där höll det på hela förmiddagen. Han flyttade några vagnar från ett spår till ett annat och tillbaka till samma spår igen och trodde kanske att jag gick på det lilla tricket. Totalt var det få vagnar att växla, så det blev många pauser, då kan helhjärtat kunde ägna sig åt att förolämpa mig.

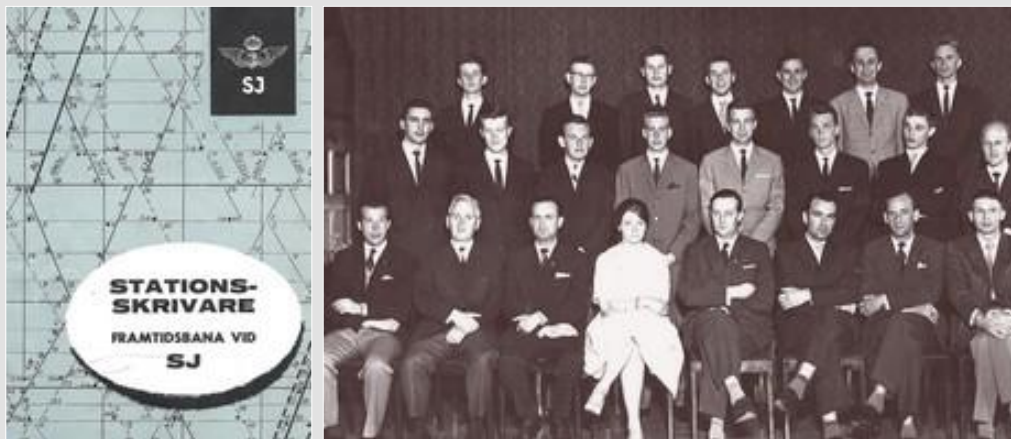
Klockan blev tolv och han hade en timmes rast. Jag brukar äta på pensionatet, sa han. Ska vi göra sällskap? Aldrig i denna världen, tänkte jag och sa OK. Så snart vi lämnat stationsområdet blev han en annan människa. Han strålade av välvilja och tog upp det ena samtalsämnet efter det andra. Vi hade helt enkelt en mycket trevlig lunch tillsammans. Vad skönt, tänkte jag. Nu skulle eftermiddagen bli lugn.

När rasten var över och han fått på sig arbetskläderna igen, började han på nytt. Han upprepade förmiddagens skymfer med än mera skärpa, medan jag skrev i min lilla bok och duckade så gott jag kunde. Klockan fyra var vi färdiga med varandra. Vi stod på samma ställe, där vår bekantskap inletts på morgonen och han sa: Ja, det var det. I morgon blir det annat av. Då ska jag till Tingsrätten. Aj, aj, tänkte jag. Den mannen är en brottsling. Kanske tjuv, hustrumisshandlare eller knarkkurir. Men nu ska han få sitt straff. Då sa han: Jo, ser du, jag är nämndeman.

På vägen till pensionatet var det oundvikligt att läsa kvällstidningarnas löpsedlar. Båda hade samma kortfattade text, med mycket stora bokstäver: SKÅDESPELAREN LARS EKBORG DÖD. Jag var i Rimbo och vet att det var just den dagen på grund av den sorgliga nyhet som kungjordes med så stora bokstäver.

Texten fortsätter på sidan 29.

EN SAMLING BILDER FRÅN TRE DECENNIER



Lockande broschyr och de som lockades 1960 (på SJBf: s kansli i Stockholm).



Utsikt från åttonde våningen i Kallhäll.



Många i Tällberg. HFK 1969- 70.



Amerikafrämmande i Rönninge (1973).



Krocket på distriktskonferens. Distriktschefen på gång.



Ekonomistyrningsplanering i Barsebäck. Inga kommentarer.



Sturegatan i Örebro. Fritidsaktivitet i toga- mundering.

Det var ett tag sedan jag skrev något om facket i den här uppsatsen. Under åren på kommersiella avdelningen hade jag tagit time out på det området. Men fackligt engagemang var mig dessförinnan inte främmande:

Studenternas kårhus i Stockholm ockuperades. Troligen var det en tillfällighet, men vi något yngre på SJ:s stockholmsdistrikt hängde på trenden att protestera (1968). Tanken att ockupera centralstationen föresvävade oss aldrig. Däremot utmanade vi vårt fackförbund och vår arbetsgivare och krävde löneförhöjning, som kompensation för alla kvällar och nätter vi måste slava på jobbet i stället för att slappa i TV-soffan. Jag valdes att företräda tågledargruppen och det var min första fackliga strid. Det var många möten och många hårda ord. Hade vi framgång? Nej, vi fick veta att vi skulle ha tålmod. Er tid kommer, sa de. När kommer den? frågade vi. I sinom tid, sa de och låste in sig i sina slutna rum.

Intresset för fackliga frågor ökade och jag blev snart sekreterare i SJTF:s stockholmsavdelning. I Örebro vaknade det fackliga intresset på nytt.

Efter min ankomst till Örebro satt jag snart på fackliga möten igen. En skillnad var att det fackliga arbetet numera, till stor del, fick skötas på betald arbetstid. SJTF hade så kallade Förbundsmöten (FM) vart tredje år. Dessa möten arrangerades av avdelningarna ute i landet och det var lite tävling att göra tillställningarna så bra som möjligt. Målet var att ordföranden (likt en OS-president) vid mötets slut skulle säga att detta var det bästa förbundsmötet genom tiderna. Örebroavdelningen fick i uppdrag att anordna det stora mötet 1983. Vi var fyra personer i planeringsgruppen och det blev många timmar, både betalda och obetalda, som ägnades det projektet.

Förbundsmötet hölls i början av juni 1983 i Värmlands residensstad. Hela lördagen ägnades åt förhandlingar. Mot aftonen samlades ombuden, (däribland Kaisa) och deras äkta hälfter på stadshotellets innergård, för att värmas upp inför festmiddagen. Där stod drygt hundra finklädda människor, med ett litet glas i handen och lyssnade på vår förbundsordförande. Denne förträfflige man kunde emellanåt bli en smula långrandig och den här gången överträffade han sig själv. Redan i vår inbjudan hade vi vågat oss på att lova sol i Karlstad och vi fick rätt. På den asfalterade, vindstilla innergården, sken den förbannade solen obarmhärtigt på oss. Det var på gränsen till odrägligt. När vår ordförande hållit på en halvtimme och i tur och ordning tackat ett otal namngivna personer, hördes någon i ledet muttra: Nu fattas det bara att han tackar Gud för det vackra vädret också!

Festmiddagen blev fantastisk. Hela arrangemanget prisades, vi fick fina presenter som tack och vi kunde pusta ut. På hemvägen åkte Kaisa och jag till Gustaf Frödings Alster och tillbringade en timme eller två i den miljön.

Det var skimmer i molnen och glitter i sjön / det var ljus över stränder och näs
och omkring stod den härliga skogen grön /bakom ängarnas gungande gräs.

(Ur Frödings "Strövtåg i hembygden").

EN STÄNDIG SEKRETERARE OCH EN STINS PÅ STUREGATAN

Den här rubriken för möjligen tankarna till en svensk akademi med aderton medlemmar, om alla vore närvarande, vilket de inte varit på många år, på grund av förhållanden som utomstående, utan snille och smak, har svårt att vare sig förstå eller beundra. Ingen på trafikdistriktsexpeditionen ville hävda att man var en akademi. Kanske fanns det ett och annat snille, om man med detta menar att vara mer än kunnig inom sitt fack (järnväg) och kanske fanns det smak, på skalan mellan god och dålig, men nu inser jag att detta inte leder någon vart, så låt oss gå på ett sammanträde eller åka på en konferens.

Dessa organiserade möten för samråd och information var regelbundet återkommande. Fyra gånger om året kallades det till distriktskonferens, där distriktschefen och hans närmaste medarbetare, med ansvar för personal, ekonomi, trafik och försäljning samt trafikområdescheferna, träffades under två dagar, gärna på något ställe där man i lugn och ro (önsketänkande), som Svartå herrgård och Loka Brunn, kunde dryfta allt mellan himmel och jord (läs: mellan kontaktledning och räls).

Det var ytterligare en deltagare på de där konferenserna: en sekreterare som skulle uttolka diskussioner och beslut, fästa dessa på papper, åka hem och skriva ett koncept, som vidarebefordrades till en skrivcentral och återkom som ett distribuerbart, snyggt och prydligt dokument, vilket undertecknades och skickades runt i företaget. Jag fick rykte om mig att vara skrivkunnig och hade det uppdraget år efter år.

De spårbundna fordonen, bestående av dragande lok, samt ett, för behovet anpassat antal vagnar, avsedda för personers befordring, renderades en tidsutdräkt som approximativt, i förhållande till planerad, fastställd tidtabell, överskreds med 0, 08 tim.

Vad betydde det? Helt enkelt: Tåget var 5 minuter försenat.

Så där skrev jag aldrig. Det är ett påhitt, där jag överdriver en aning, men faktum est: så fyllt av dunkel dumsvenska var skriftspråket. För att kunna förstå innehållet i alla föreskrifter, särtryck och dokument, måste man motvilligt lära sig att hitta essensen i den där byråkratiska smörjan. Tidigt i min SJ- tjänst försökte jag väcka intresse för språkbruket. Det bemöttes först med tystnad, senare med ett tack för synpunkterna och så småningom med viss förståelse. Jag fick en fin inbunden bok för besväret. Kanske läste jag den på ett tåg mellan Örebro och Rönninge. I alla fall tog det långpendlandet slut ungefär samtidigt som nittonhundrasjuttioalet

På hösten 1979 stod det en container utanför vårt hus i Rönninge. Den fylldes med sådant som inte fick plats i flyttlasset till Örebro i december. När vi de följande åren inte hittade saker vi sökte efter, lät det alltid: De följde nog med containern i Rönninge. Kaisa var numera chef på Örebro trafikområdes kundtjänst och vi hade bott in oss i ett nybyggt kedjehus vid Sturegatan.

Fem kedjehus, där i slutet av Sturegatan, beboddes av folk som rimligen inte borde haft så mycket gemensamt. Yrkeskategoriskt fanns där: en förstestyrman, senare sjökaptten och fastighetsmäklare, två sjuksköterskor, en kontor, en präst, en nummerupplysare på Telia, en läkare, en bibliotekarie och två SJ- anställda, varav en stationsinspektör (Kaisa) och en byråassistent (tillika ständigt sekreterare).

Förmodligen var personkemin i gruppen grannar positiv, för vi hade trevligt tillsammans. I vardagslag var samtalen meningsfulla och uppiggande och våra fester var oslagbara. Vi åt kräftor i augusti och vi åt gås i november och vi arrangerade en spektakulär möhippa/ svensxa, när två sambor i gruppen skulle gifta sig. Övriga grannar måste ha undrat, för i trädgårdens sommargrönka uppenbarade sig en hoper toga- klädda (draperade i vita lakan) människor, med vinbärsbladskransar på sina huvuden och sandaler på fötterna. Borden var fyllda med läckerheter. Vinet flödade, skämten var många och spirituella. Glädjen stod högt i tak och där fanns inga begränsningar, eftersom trädgården hade bara himlen som överbyggnad.

SJ I DET TOTALA FÖRSVARET

Om kriget hade kommit i slutet av det tjugonde århundradet - vilket det inte gjorde - skulle Statens Järnvägar mobiliserat, tillsammans med en massa myndigheter och organisationer. Faktum är att till och med det kalla kriget höll på att svalna ☺ vid den tiden. Det en gång så mäktiga (och för Sverige, av tradition, fientligt ansedda) Sovjetunionen höll på att falla samman, murar revs och världen andades ut, i väntan på nya konflikter inom och utom Europa.

På trafikdistriktsexpeditionen i Örebro gick många i pension under åttiotalet och de som inte hade den åldern inne fick överta uppdrag av olika slag. När det gällde SJ: s planering för ofredsår var allt såklart mycket hemligt och handlingar om sådana ärenden förvarades kassaskåpsäkert. Jag erinrar mig i det sammanhanget en nytillträdd chef (tillika kurskamrat) på ett trafikområde, som berättade att den tidigare chefen missat att berätta, var de hemliga handlingarna förvarades. Efter en tid fann den nye en låda med texten "Trädgårdsskötsel", öppnade den och där förvarades hemligheterna.

Min militära bana hade inte direkt varit guldkantad. Så här skrev jag i mina dagboksanteckningar:

Att bli bortglömd är inte något att stå efter, men att bli ihågkommen kan också ha sina sidor, det fick jag erfara den vintern (1964). Skottåret hade nyss börjat och jag var beordrad att fara till Villingsberg mitt i den allra mest smällkalla vintern. Militärerna hade inte glömt mig och det kom lite som en överraskning, eftersom jag inte ägnat dem en tanke på fem år. A9 i Kristinehamn hade sitt övningsområde där uppe i tassemarkerna, mellan Karlskoga och Örebro. På en platå, med myrar och martallar, sköts det skarpa skott med stora, otäcka haubitskanoner från Bofors.

Planen var: en vecka på skjutfältet, därefter förflyttning till Älvdalen, där en stor manöver (med andra regementen) skulle genomföras. Vid den tiden brukade jag drabbas av halsfluss då och då och nu var det dags. Jag gick till fältläkaren och bad om medicin, men han hade inget mera verkningsfullt än magnecyl i sitt skåp. Jag fick tableterna samt en klapp på axeln och återvände till kanonlaget. Vi packade prylar i två dagar, varefter bilkaravanen drog iväg. Jag mådde dåligt. Vi slog så småningom bivack mitt ute i skogen, högg granris att sova på, reste ett tält att lägga granriset i och turades om att vara eldvakter. Jag mådde allt sämre och blev skjutsad till Sala lasarett, där man sa att jag hade 40 graders feber, att streptokocker härjade och man undrade varför jag inte sökt vård tidigare. Jag var eldvakt och kom inte ifrån, ville jag svara, men orkade inte. Jag fick penicillin, sov ett dygn i sträck och blev sen körd tillbaka till Villingsberg. Där skulle jag vila och invänta befäl och kamrater som lekte krig i Älvdalen.

Under väntetiden beordrades jag att hjälpa en sergeant och en furir på deras expedition. Den förre såg jag aldrig, medan den senare skulle handleda mig under konvalescensen. Furiren talade ett ovårdat språk. Hälften av hans haranger bestod av svordomar och den andra hälften av tomma ord. Han röt ut sina order om löjligen småsaker och jag sa "ja, furir" och "nej, furir", medan jag tänkte "dra åt helvete, furir". De sysslor som stod på hans dagorder var enkla och enformiga. Själv trodde han att han var en viktig kugge i det militära maskineriet, men han var en nolla och en pajas som passerat sin kompetensnivå redan som furir. Hade det funnits utrymme för medlidande, skulle jag tyckt synd om honom.

Det var då det. Det hade gått tjugo år och nu skulle jag gå in rollen som SJ-distriktets hemliga agent i samspelet med omvärlden. Det var intressant. Man fick se bergrum som vid behov kunde rymma många skrivbord, många stolar, många telefoner och många människor. Man fick träffa folk från andra myndigheter, som också var i det totala försvarets tjänst. Man fick träffa höjdare från stadens infanteriregemente. Lite kände jag mig nog som katten bland hermelinerna.

Det var kurser och konferenser. Vid en sammandragning, då deltagarna delades in i arbetsgrupper, satt min chef och jag i en grupp, där en vägdirektör gjorde

så bra ifrån sig att jag (i enrum) förslog att vi borde berömma landsvägs-
mannen. Min chef tittade kallt på mig och svarade: Den jäveln ska inte ha
något beröm! Han var duktig på att tala klartext, min äldre kollega. Jag
uppskattade den egenskapen och andra hos denne ulv i SJ- kläder. Han hade
anställt mig och jag var ämnad att efterträda honom när den dagen kom.

Den 6:e juni hade upphöjts till nationaldag (1985) och nu var det stor
totalförsvarskonferens på Örebro slott, med två landshövdingar, hemma-
hövdingen Elvy Olsson och Ingvar Gullnäs (Kopparbergs läns) närvarande.
Evenemanget inleddes med en ceremoni vid södra ingången till borgen. Den
blågula fanan hissades på morgonen, under strikta militära former och det var
högtidligt värre (trots att dagen ännu inte var upphöjd till helgdag). Ingvar
Gullnäs var civilförsvarschef och det var han som presiderade under de
genomgångar som följde i Rikssalen. Mitt minne av dagen inskränker sig för
övrigt till att det visades en mängd kartor, i storlek som de (icke hemliga) kartor
man betittat i folkskolan en gång i tiden.

År 1985 fanns det inga datorer och smarta mobiler ute i verksamheten. Hur
annorlunda skulle inte en konferens ha varit med dessa verktyg! Som av en
händelse kommer nästa avsnitt att handla om de första trevande stegen mot
ett datoriserat företag. Av olika skäl var vi faktiskt lite i framkant i den
verksamheten.

I DATORERNAS VÅLD

Alla tekniska uppfinningar och nyvinningar har i alla tider fått positiva och
negativa effekter. Flygmaskinen är ett typexempel. Det är lätt att skriva
en lång lista med goda effekter. Det är listans framsida. På baksidan är
det lika lätt att formulera motsatta effekter, som att flygmaskinerna fördärvar
så mycket. Luften förorenas. Bomber kan fällas i en omfattning som kan
utplåna hela städer (Nagasaki och Hiroshima). Sådana där belysningar är ändå
rätt meningslösa, eftersom det är bevisat att alla uppfinningar (på ont och gott)
fortlever och utvecklas, av det enkla skälet att de var tekniskt möjliga att
uppfinna. Ingenting kan stoppa en ny uppfinning. Det gällde dynamiten en
gång i tiden och det gällde datorerna i vår tid. Dessa var sedan länge uppfunna,
men på åttiotalet blev de outhärliga, för företaget och för de anställda.

Örebro Central låg längs med järnvägsspåren och vårt (distriktschefens)
hus låg i rät vinkel mot stationshuset, femtio meter därifrån. På
bottenvåningen fanns försäljningssektionen (F), en trappa upp chefen
(tdc) och trafiksektionen (T) och på tredje våningen ekonomisektionen
(E). Dessutom fanns ett diarium/ skrivmaskinsrum och kontorsvakternas
expedition i huset. På sju andra ställen i Sverige: Malmö, Norrköping,
Göteborg, Stockholm, Gävle, Sundsvall och Luleå, fanns det liknande
expeditioner, där det satt folk och gjorde ungefär detsamma som vi i
Örebro.

Än så länge fanns inga datorer i företaget. Det skickades brun tjänstepost i massor, inte via det allmänna postverket, utan via interna brevsorteringar och postställen. Det ringdes telefonsamtal, inte via det allmänna televerket, utan via SJ: s eget, rikstäckande telefonnät. Att få en skrivelse eller ett protokoll i färdigt skick, på vår expedition, tog sin tid. Man skrev koncept, som cirkulerade ett varv i huset och signerades av berörda och blev därefter maskinutskrivna i ett skrivrum och därefter skickade tillbaka till handläggaren för korrekturläsning och underskrift. Det man skrev på måndagen nådde adressaten flera dagar senare.

De mest komplexa maskinhjälpmedlen var kopieringsmaskinerna som stod i vaktmästarens rum. Dit hade alla ärenden, flera gånger om dagen, kanske ibland bara för att kopiera en intressant notis i tidningen (som inte nödvändigtvis avsåg SJ) eller bara för att få fem minuters avkoppling. Kopieringsmaskinen var en magnet, och den fungerade som "samling vid pumpen" , ett ställe att mötas på och växla några ord.

Teleprintern var inte mindre viktig. Den spottade ur sig telegram (om allting inom företaget) i en takt som fick den mest snabbfingrade maskinskriverska (det fanns inga skrivmaskinskunniga herrar) att rodna av avund. Det smattrade verkligen, när telegrammen kom. I Örebro stod teleprintern i ett särskilt litet hus, inte för att den smattrade, men väl för att telefonväxeln låg där (bild på sidan 21).

I mitten av 1980- talet fanns det inte en enda SJ- dator på trafikdistrikten. På ett välstädat skrivbord stod det en svart telefon och låg det ett grönt skrivunderlägg, med almanacka samt en miniräknare. Det var allt, så nog fanns det plats för en dator på den bordskivan.

Perestrojka i SJ: Det var inte svårt att förstå vartåt det lutade. Sovjets dagar var räknade. Frågan var bara när sammanbrottet skulle ske. Svaret var: Inte än på ett tag! I vårt gamla SJ blåste också förändrings- och förnyelsevindar. Hos oss var det ingen enskild person (Michail Gorbatjov) som var nyckeln till det nya. Det var datorerna och på det området var SJ faktiskt i framkant. IBM: s svenska filial i Kista hade nu datorer och program att sälja till sugna företag. Det var skäligen enkla makapärer, som bara kunde en bråkdel av dagens, men de var avancerade räknemaskiner och de förstod att sortera poster och sammanställa delsummor och slutsummor i en rasande fart. De kunde användas i budgetarbetet och i uppföljningen av densamma.

Nu var det hög tid att skapa ekonomiska styrningsprogram, för att datorerna skulle komma riktigt till sin rätt. Det bildades en

planeringsgrupp, med representanter från huvudkontoret, distrikten och trafikområdena samt SJ Busstrafik och AB Trafikrestauranger. Jag blev utsedd att företräda de åtta trafikdistrikten i gruppen. Vi träffades på veckolånga internat, det ena efter det andra. Vi var i Ystad, på havsbadhotellet (utan att bada i havet). Vi satt i den mjuka sanden och grävde ner oss i de frågor vi var där för att utforska och vi for på dagsutflykter till Gliminge Hus och Ale Stenar, för att få lite perspektiv på saker och ting.

En annan vecka tillbringade vi på Barsebäcks flotta golfanläggning (utan att spela golf). Men mitt ute på banan, i ett tvåvånings trähus, sammanträdde vi från morgon till kväll och utflykterna där inskränkte sig till närområdet. Vi åt måltider på golfrestaurangen och doppade fötterna i poolen vid klubbhuset. Golf, vad var det? Jag hade ingen aning, utöver det jag sett på TV och kamraterna i gruppen visste än mindre.

Våra ansträngningar resulterade i direktiv och anvisningar, hur SJ-företaget framdeles skulle styras med ekonomiska mål, hur de ekonomiska målen skulle analyseras och efterlevas. Senare satt mina kollegor ute på distrikten och försökte få sina datorer att fatta vad de själva knappt förstod. Vi var alla försökspersoner som trevande lanserade datorn som ett oumbärligt verktyg i administrationen. Så många telefonsamtal jag fick det året. Morgonens första arbetsuppgift var att väcka datorn. Var den på gott humör, vaknade den motvilligt. Var den på dåligt humör, vaknade den inte alls. Hade det varit som förr i tiden med gamla nyckfulla radioapparater, skulle vi gett den en snyting. Det vågade vi inte nu, men vi var pionjärer, med rätt att förbanna datorer i allmänhet och våra egna i synnerhet. Låter det jobbigt? Tvärtom, det var häftigt!

Samtidigt som vi tog nya hjälpmedel (datorer) i bruk och utvecklade nya rutiner, pågick det en intensiv diskussion i kommunikationsdepartementet och inom företaget: Hur skulle den framtida Kronan på Verket (SJ) se ut? En grundlig omorganisation var sannolikt ofrånkomlig, men inte än på ett tag.

OBEKVÄMT BLEV BEKVÄMARE

Det gamla husets historia fanns på vinden, högst upp i huset. Jag inser att alla vindar, i alla hus, har det gemensamt att de ligger högst upp. Men i trafikdistriktsexpeditionens hus låg vinden faktiskt högre upp än normalt, i relation till kontorsrummen, där det var rätt så högt i tak (i alla fall rent fysiskt). Aj, aj, aj! Det var inte snällt. Nu var det nog någon som vände sig ett varv i sin grav.

Jag var på väg att skriva att det var lågt i tak där uppe på vinden, fast det var det kanske inte, vid närmare eftertanke. Det var bara det att alla spindelnät och allt damm gjorde det omöjligt att bedöma, var taket verkligen var. Redan i den trånga trätappan blev man tveksam. Den omiskännliga doften av luntor med gamla dokument, omsorgsfullt ombundna med snören av förkrigskvalité (vilket krig, oviktigt i sammanhanget), var som ett dammfärgat draperi och i sanningens namn: Dokument doftar inte. De luktar. Måste man utsätta sig för detta? Kanske, kanske inte, eftersom de överskottsmöbler som också förvarades där uppe under takåsen, hade jämnåriga exemplar, som var i fullt bruk på våra kontorsrum. Skillnaden var att de senare dammades då och då av en trägen lokalvårdare.

Möblerna var urgamla. Stolarna var långt ifrån sittriktiga. Skrivborden och bokhyllorna var repiga och flisiga och mattorna på golven var slitna, urblekta och fransiga. Att vi inte skämdes! Fast det gjorde vi. Jag försökte i årtal få beslutsfattarna förstå att trivsel på arbetsplatsen var ett plus. Varför skaffade vi inte nya möbler? På gammalt Cato- manér brukade jag avsluta alla samtal med: För övrigt anser jag att de gamla möblerna från Antiken ska förstöras. Till slut lyckades det. Nästan alla rum blev som nya. Det blev väldigt mycket bättre, tyckte nästan alla.

"Nästan alla", står det. Varför det? Jag kunde ha uttryckt det som "alla, med ett undantag". Nu vill någon veta, vem som döljer sig bakom undantaget som bekräftade teorin om ansiktslyftningens betydelse för den allmänna trivseln. Tålmod: Kanske kommer det en antydan senare.

Hej, hej – hur står det till? Tack bra, Jag har bara lite ont i ryggen. Ja, ja. Det går väl över. Så kunde det låta. Det var naturligtvis inte möblernas fel. Stillasittandet i sig var mera förödande för en rygg som inte ville fungera. Besvären har sin egen plågsamma historia.

Träsmak och lumbago. Varför tog jag inte fler och längre pauser? Varför var jag inte mer lyhörd för kroppens signaler? Jag talar om min otillräckliga rygg. Jag minns en läkare som efter en konsultation, ropade till mig, när jag redan var på väg ut genom dörren: Hallå. Om du hittar någon bra kvacksalvare (han sa faktiskt så), kan du väl ringa mig, för jag har precis samma ryggproblem som du. Drev han med mig? Redan i klassrummen på femtiotalet kunde jag mot slutet av skoldagarna känna smärtor i veka ryggen, något som man då viftade bort som "träsmak" och efter två minuter i upprätt och mera rörligt läge var problemen ur världen. Men redan tidigt erfor jag att många timmars sittande i samma ställning var något negativt.

Första gången jag sökte hjälp för ryggbesvären var i mitten av åttiotalet, i Örebro. Då hjälpte det inte längre hur mycket jag ville. Jag förmådde inte förflytta mig, vare sig gående eller cyklande till arbetet. Det blev ett par veckors sjukskrivning och det stod "lumbago" på sjukintyget. Efter en sån viloperiod, gick det bättre några månader, innan det var samma sak igen.

Så där höll det på. Det brukade bli någon vecka eller två om året med sjukpenning i stället för lön. Jag träffade många läkare och kiropraktiker och alla var förstående, men förstod inte. Läkarna skrev ut värktabletter och sjukgymnasterna delade ut träningsprogram. Röntgenplåtarna visade förändringar, men det var ingenting som kunde opereras.

Ta det lugnt och kör hårt! Recepten på värktablettorna gick ut och förnyades. Smärtorna dämpades, återkom och förträngdes så gott det gick. Nya läkarbesök, nya remisser, nya kiropraktiker och akupunktörer, med nya metoder. När jag i det föregående har beskrivit mitt värv, som sekreterare, som totalförsvarsrepresentant, som datorprogramutvecklare och annat, sitter jag här (i hemmets minst obekväma stol) trettio år senare och känner så väl igen den förbannade smärtan som följde med mig nästan varenda dag, varenda vecka, varenda månad, varenda år. Tyvärr måste jag återkomma till ämnet i ett senare avsnitt.

MER ANSVAR I ELFTE TIMMEN

Om tolv står för hösten 1988 och elfte timmen för i sista stund, är det förstås ett krångligt sätt att beskriva de stolta trafikdistriktets sista år, men uppfostrad som jag är i en statligt ägd, byråkratisk skola, känner jag för att krångla till det lite, när även den här uppsatsen så sakta går mot final. Anfängen här uppe står som ett stiliserat (ej vedertaget) stopptecken. Den kan också tolkas som en nolla och den siffran kan ju stå ingenting och det var mot ett ingenting vi var på väg.

Den som gräver en grop åt andra, faller själv däri. Det finns en del sanning i gamla ordspråk. Under femton av mina år vid SJ hade jag varit en som åkt runt och dragit in personal på stationerna, rent av varit med och lagt ner hela järnvägslinjer. Många tänkte nog att det var rätt åt oss, när vi nu själva var de som var i skottgluggen. SJ stod inför sin största omvälvning någonsin. Banverket skulle avskiljas och bli sitt eget och trafikorganisationens efterföljare skulle bli en marknadsaktör bland flera.

På vår sektion (E) var det nu min uppgift att leda arbetet. Var jag lycklig över det? Nej, inte det minsta. Vem ville vara sysselsatt hela dagarna med att avveckla? En pikant grej i samband med mitt nya jobb var att det medförde en position i totalförsvaret (beskrivet på sidan 34- 35). Men nu hade SÄPO en akt som visade att jag besökt Östtyskland och Polen 1964 och prenumererat på en polsk tidskrift i flera år. Var jag tillförlitlig? Det skojades om det någon dag och så var det glömt.

I mer än hundra år hade infrastrukturen (banan, signalerna och sånt) varit lika självklara SJ- verksamheter som tågens framfart. Men inte nu längre (från och med 1989). Vi skrev riktlinjer för avvecklingen och vi avvecklade riktlinjer. Samtidigt pågick verksamheten ute på trafikområdena som vanligt. Det fanns en investeringsbudget och en driftbudget att planera

och följa upp och det fanns dagliga rutinärenden att hantera. Och de förbannade datorerna fungerade så där.

Trafikdistriktschefen hade åldern inne för pension, men stannade kvar på sin post to the bitter end. Statens Järnvägar hade passat på att skaffa sig en ny generaldirektör: Stig Larsson. Med den tidigare (lekfulla) titulaturen, var han den tredje presidenten i republiken SJ.

Under mina första tjugofem år hade jag inte kommit någon generaldirektör närmare än till dennes förrum samt ett telefonsamtal med kung Erik (Upmark), men nu fick jag förmånen att träffa Stig Larsson, i Örebro på våren 1988. Han var ute på en slags eriksgata och vi satt en eftermiddag, hos trafikdistriktschefen och berättade vad som var typiskt och otypiskt för tågtrafikerandet i våra tre län. Han var en god kommunikatör och han hade en ödmjuk framtoning. En trevlig person. Hur uppfattade han oss? Det kan man bara gissa, men vi gjorde väl så gott vi kunde, för att generaldirektören skulle tänka: I Örebro, där sitter det folk som vet hur en slipsten ska dras. Fast troligen tänkte inte företagsledare i termer av slipstenar.

För min del var det många sittningar hos distriktschefen den våren och försommaren. Vi hade material i våra skåp som nu skulle flyttas till Fredsgatan, där bandistriktsexpeditionen residerade, men det var inte bara att skicka iväg dessa mappar, med pågående avtal och annat. De måste överlämnas ur hand i hand, eftersom det fanns företagsförtrolig information i handlingarna.

Vi hade, till exempel, ett komplicerat avtal med Norges Statsbaner (NSB), om föreningsstationen Charlottenberg, som jag (då) nyligen reviderat. Det tog ett par timmar att, tillsammans med distriktschefen, gå igenom en sådan text. Jag minns just den genomgången, eftersom omständigheterna var speciella. Min rygg var vid tillfället ännu sämre än normalt. Min chef var förstående och erbjöd mig att ligga vid hans fötter under föredragningen. Absurt, men möjligt – ja.

SJ hade vid den tiden en ekonomichef som åkte runt på konferenser ute i landet, medförande en fällbar säng, eftersom hans ryggbesvär hindrade honom från att hålla föredrag i stående/ sittande ställning. Min tanke: kan han, så kan väl jag. Alltså accepterade jag erbjudandet, på stående fot. Prova detta, om ni har möjligt: lägg er ner hos er närmaste överordnade i två timmar och för ett samtal om något som berör er båda. Ni kommer att erfara saker som ni aldrig tänkt på tidigare.

Under vår föredragning knackade det på dörren och in steg försäljningschefen. Denne såg förvånad ut och kom sig inte för med att säga ett enda ord. Distriktschefen uppmanade honom att återkomma. Han stängde dörren. Efter någon minut knackade han försiktigt en gång till, öppnade dörren på glänt, betraktade scenen en gång till, som för att förvissa sig om att han sett rätt och frågade: Klockan halv fyra, passar det? Det passade, sa chefen, medan hans min menade: Försvinn!

Distriktschefen hade ett stort skrivbord (antikt) i rödglänsande mahogny och en ofantligt stor (ävenså antik) matta på golvet. Den hade nog varit blå och

ganska mjuk en gång i tiden. Det var det inte längre (vare sig blå eller mjuk) och den luktade en blandning av bonvax och såpa. På denna matta låg en tillförordnad ekonomichef på rygg, vid sin Herres fötter och tillbad denne att åhöra den ena paragrafen efter den andra i ett halvnorskt avtal om en värmländsk gränsstation.

När föredragningen var slut kom min chef fram till mig, sträckte ut sina händer, hjälpte mig upp i stående ställning och gav mig en klapp på axeln. Jag tolkade den gesten som ett tack och lämnade rummet med högburet huvud. Jag tänkte: I did it - we did it, den gamle maskiningenjören och jag. Man bör lägga märke till att jag avstod från att använda begrepp som att: ligga i underläge, ligga bra till, ligga lågt, ligga i någons intresse och ligga till last i de prekära sammanhang som beskrevs i det föregående.

GRYTHYTAN: MÅL OCH MENING

Bland svenska författare har jag några personliga favoriter. Kanske att Karin Boye inte är bäst, men ingen är bättre. Hennes förmåga att hitta de magiska orden och placera dessa på rätt ställe, i rätt sammanhang, är berömlig, intill gränsen för det omätbara. I många sammanhang har jag tagit fram dikten *I rörelse*:

Den mätta dagen, den är aldrig störst. / Den bästa dagen är en dag av törst. / Nog finns det mål och mening med vår färd / men det är vägen som är mödan värd - / Det bästa målet är en nattlång rast. / där elden tänds och brödet bryts i hast. / På ställen där man sover blott en gång, / blir sömnen trygg och drömmen full av sång. / Bryt upp, bryt upp! Den nya dagen gryr. / Oändligt är vårt stora äventyr.

Alla beslut var sedan en tid fattade. SJ: s regionala organisation var dömd att dö. Likvakan fick vi själva organisera bäst vi ville.

En av mina sista insatser var att (tillsammans med en festkommitté) anordna någon form av avskedskalas. Efter viss övertalning (det kostade faktiskt en hel del pengar) sade min chef ja till arrangemanget, som blev ett slags gravöl för den arbetsplats (trafikdistriktsexpeditionen) som snart skulle vila i frid efter många decennier av varierande livsformer. Vår personal åkte buss till Carl Jan Granqvists Grythyttan, där vi intog en lång lunch. På dit- och hemresan hölls en del tal i bussens högtalare och vi sjöng allsång, för att hålla humöret uppe: "*SJ, SJ, gamle vän, festligt att du lever än.*" Någon tyckte det var att svära i kyrkan. På programbladets baksida citerade jag den engelske filosofen John Lockes formulering: "Framtiden är inte vad den har varit." Ingen kunde motsäga detta. Vi åkte hem och fortsatte avvecklingen. Under hösten fick jag frågan: Kan du tänka dig att komma till huvudverkstaden (som alla kallade CV) och arbeta här? Kanske det.

*Nog finns det mål och mening med vår färd
men det är vägen som är mödan värd.*

Den korta dikten är egentligen med av det skälet att den är så fin. Men man kan ju leka med de två raderna här uppe och ersätta vägen med järnvägen.

Frågan är då: Var den (järnvägen) det (mödan värd)? Det tål att tänka på och medan den tankeverksamheten pågår, fortsätter berättelsen.

Fast det gör den inte. Jag tänker nu att ett oplanerat avbrott – med en anfang, men utan rubrik - kunde vara på sin plats. I uppsatsen befinner vi oss i Örebro på hösten 1988 och det är trettio (30) år sedan. Jag hade just lämnat det sjunkande skeppet (trafikdistriktsexpeditionen) och var på väg in genom porten till huvudverkstaden (som kallades CV) och det var då trettio (30) år sedan jag lämnade Mariestad. Det innebär (vilket jag redan berört på sidan 23) att det är sextio (60) år sedan jag gav mig iväg från den stad, där jag nu befinner mig.

Trettio år var ingen tidrymd, vilken som helst. Efter så många år i statens tjänst belönades man. Men den dagen, den glädjen. Nu ska jag visa, hur den stad jag lämnade för sextio år sedan ser ut, från min utsiktspunkt, i dag den 7 november 2018, klockan tre på eftermiddagen:





Som torde framgå av bilderna är det en alltigenom grå dag. Den grå färgen brukar ju symbolisera det enahanda, slätstrukna och tråkiga i tillvaron och jag inser att det varit många nyanser av grått på de senaste sidorna och kanske tidvis genom hela uppsatsen. Jag vill korrigeras bilden med några positivt färgade händelser. Jag minns:

- Den unge stationskrivaren M. G. som på stationschefens expedition fick besök av en hotful, skrånande bråkstake och sa: Var så god och sitt, min Herre. Jag ska kalla på vaktmästaren, så kommer han och kastar ut er.
- Den alltid leende smålänningen Y. P. som berättade en historia om den inbitne socialdemokraten, som stod framför Pressbyrån, läste Expressens löpsedel och utropade: Nej, aldrig i livet. Det kan inte vara sant - läste därpå Aftonbladets löpsedel med samma text och sa: Jo, det var det.
- Den kände skådespelaren, som kom två minuter för sent till Norrköpingståget, bad mig dra åt helvete och avslutade: Det här jävla, förbannade tåget har väl aldrig gått i rätt tid en enda gång förut.
- Den tankspridde byråassistenten A. L. som, efter att jag presenterat mig (första dagen på det jobbet), hälsade mig välkommen med: Gunnarson? Gunnarson? Jag känner ingen jävla Gunnarson!
- Den talföre byråassistenten C. L. som under en SJ- träff på Tennstopet i Klara, iklädde sig rollen av toastmaster. Sektionschefen (nyttillträdd) begärde ordet, varvid C. L. reste sig och berättade en räckta dråpliga historier - under tio minuter (minst), medan chefen satt tyst. Hela salen gungade av skratt, när han (mycket allvarlig) vände sig till sin överordnade chef och sa: Var så god. Nu kan du berätta din historia!
- Den stressade förste järnvägsexpeditören (fjxp) B. L. som ropade i högtalaren på Stockholms Central: Halli, hallå. Tåget mot Uppsala beräknas bli fem minuter försenat.
- Den blide tjänstemannen A. N. som i stället för att underteckna en skrivelse med "Förste stationskrivare" skrev "Siste stationskrivare", för att utröna om någon skulle reagera.
- Den vikarierande tågledaren P. G. som vände sig mot mig (ordinarie) och frågade: Tågklarerna i Vittinge, är de kända för att vara strategiskt begåvade? (Han övervägde att lägga ett tågmöte där).

- Den frispråkige byråassistenten B. F. som anklagade mig för att ha lagt beslag på expeditionens enda Tippex- flaska (som man lagade skrivmaskinstext med), eftersom han fått veta att vi målade om i hemmet.
- Den punktliga byråsekreteraren A. H. - vars pendeltåg en gång var trettio minuter försenat och han tog första bästa tåg hem igen och sjukskrev sig. Han kunde inte tänka sig att komma för sent till jobbet.
- Den unge byrådirektören C. A. som mötte mig i korridoren - det var tågförsening - klockan halv nio och frågade: Har du Aftonbladet med dig? (Kvällstidningarna kom på eftermiddagarna vid den tiden).
- Den förträfflige kollegan på en annan distriktsexpedition, som inledde alla telefonsamtal med; Hej du, hej du, hej du. (Jag övervägde ibland att svara: Vad vill du? Vad vill du? Vad vill du? Men avstod).

Jag garanterar att tio av de här små vardagliga händelserna är sanna. Två är påhittade. Vilka?

CENTRALVERKSTADEN (CV)

Två identiska bokstäver (CV) kan betyda olika saker. Det kan vara en romersk siffra (105) och det kan stå för curriculum vitae, vilket ordagrant betyder livslopp. På mitt personliga CV skulle ännu en rad skrivas: Tjänsteman på CV, med ansvar för budget, ekonomisk uppföljning och ersättare för ekonomichefen vid dennes frånvaro.

Ett långt lopp skulle snart vara till ända. Jag befann mig på slutvarvet och det fanns ett mål där framme, men målsnöret var ännu inte synligt.

En kylig februaridag (1989) steg Kaisa och jag på ett tåg i Örebro. I bagaget hade vi sitt- och sovplatsbiljetter som, via Köpenhamn, Basel och Rom, räckte ända ner till Neapel. Därifrån var det inte långt till resans slutmål, ön Capri. Under en knapp vecka, i behagligt vårväder (15- 20 grader), vandrade vi runt bland sevärdheterna och firade Kaisas födelsedag med champagne och jordgubbar. Solen glittrade i Medelhavet och utsikterna var sagolikt vackra. Min första videokamera fanns med på resan och det blev en del rörliga bilder. På återvägen mötte vi vintern redan i Tyskland.

I början av augusti (samma år) tillbringade vi, tillsammans med vår son Lars, några dagar på Töreboda Golfklubb och lärde oss grunderna för golfspel. Vår handledare, David Maclean, var en trevlig prick som fick oss att gilla spelet redan på övningsfältet. Vi hade redan provat på golfen i Barrud några år. Där spelade vi med plastbollar (för säkerhets skull) och kallade det trädgårdsgolf. Men nu var det på riktigt. Vi fick våra gröna kort och sedan var det bara att ge sig ut på hemmabanen och andra banor och spela så mycket som tiden medgav.

De beskrivna avbrotten skedde under semesterveckor, beviljade av närmaste chef på huvudverkstaden i Örebro.

Lite snack om mycket verkstad:

Huvudverkstaden i Örebro var ett ställe dit lok, motorvagnar och vagnar av alla de slag skickades, för att bli renoverade och trafikdugliga. Området var väl inhägnat. Det stod en vakt vid huvudingången och han krävde legitimation av den som inte var igenkänd. Där inne fanns, utöver fyra väldiga verkstadshallar, en expeditionsbyggnad, en matservering och ett förråd. Där fanns också, på dagtid, några hundra reparatörer och ett icke obetydligt antal chefer, arbetsledare och administratörer. På hösten 1988 frågade ekonomichefen på stället, om jag ville komma dit och ta hand om budgetarbetet. Jag hade egentligen inget val om jag ville arbeta i Örebro, eftersom vår egen verksamhet höll på att rationaliseras bort.

Det var som att komma till ett helt nytt företag, trots att det stod SJ över porten. Min företrädare på samma post var kvar en tid och det var han som skulle lära mig det nya ställets alla specialiteter. Att budgetera var ingen nyhet för mig. Men det var mycket som var annorlunda. Min ambitiösa handledare hade tillbringat större delen av sitt liv på verkstaden och han älskade det finstilt. Han var likaledes artig, förekommande och hjälpsam och han lärde mig allt som jag behövde veta och lite till.

Nu var kontorsrummets viktigaste verktyg en dator. SJ hade fallit för frestelsen att hylla en ekonomimodell med intern avräkning. Det skulle öka effektiviteten, menade man. Ett exempel: den avdelning som reparerade ett lok fick en intäkt och den ställdes mot kostnader för personal och material, med mera. Resultatet skulle vara positivt. Om icke, måste jobbet utföras effektivare. Avstämningar skedde per månad, kvartal och budgetår. Det var inga riktiga pengar man bytte. Allt var fiktivt. Men det var lite som att spela det gamla sällskapsspelet Monopol. Även en låtsas- intäkt glädde väl spelaren, tänkte de som fattade de stora besluten.

Snart kändes det vant att cykla till CV och göra det som skulle göras. Min chef var såpass ung och läroaktig, att han skickades iväg på den ena utbildningen efter den andra. Ibland var han borta en vecka och ibland månader i sträck och då förväntades jag ta det ansvar som normalt var hans. Det fungerade tämligen väl, tack vare medarbetare som visste mer än jag och som gärna delade med sig av sitt vetande. Vi jobbade på.

Redan i början av 1980- talet hade SJ köpt in sig i den mest uthålliga av alla svenska privatbanor, Trafikaktiebolaget Grängesberg- Oxelösunds Järnvägar (TGOJ). Senare övertog SJ hela rasket och en bolagsorganisations namn blev ledigt. Toppen, tänkte SJ och det bildades ett tjänsteföretag, med ansvar för reparation och underhåll av rullande materiel. Bolaget kallades TGOJ

Verkstäder. Därmed var den gamla huvudverkstaden (CV) i Örebro ett minne blott och det talades om att flytta administrationen till Eskilstuna, som varit TGOJ:s huvudort sedan urminnes tid. Nyss råkade jag trycka fel, när jag skrev huvudverkstaden. Jag stavade med ä istället för e. Vilken skillnad den bokstaven gör!

På försommaren det året vistades jag fyra veckor i Loka Brunn. Den gamla kurorten i Bergslagen var ett ställe i Landstingets regi, där inte helt utslitna människor fick rehabilitering, med hjälp av sakkunniga sjukgymnaster. Det var inte bara att åka dit. Man skulle ha läkarordination och det hade jag. Kaisa var med de första dagarna, eftersom jag bara med svårighet kunde gå för egen maskin. Det var en bra kur. Redan efter en vecka kunde jag lägga undan kryckorna och efter fyra veckor var jag tämligen fit for fight igen.

Omorganisation var den trolleriformel som skulle lösa alla problem, ansåg de högsta beslutsfattarna och sunt förnuft var ständigt en bristvara. På huvudverkstaden, vintern före, hade det hårdnat till ordentligt. Hela verkstaden skulle omskapas och alla ekonomiska system skulle förnyas och sättas i sjön. Vi fick en ny verkstadschef, rekryterad från näringslivet och han visste ingenting om det han nu var satt att leda.

På vår sektion arbetade vi från tidiga morgonen till sena kvällen, dag efter dag, vecka efter vecka. Min närmaste chef for bort på en ny kurs och min arbetsbörda blev orimligt tung. Jag satt vid datorn många timmar i sträck och ryggen värkte. Jag gick på det ena direktionsmötet efter det andra och släpade mig från verkstaden med cykeln som rollator och jag hade hemarbete i väskan. Jag somnade med datalistor prasslande vid sängkanten, vaknade och återvände till en ny dags kaos.

Det händer inte plötsligt. Det handlar om uttröttnings och utmattning. Man förstår inte att säga: Hit, men inte längre! Man förbrukar de sista krafterna och tror att det ändå finns lite mera att hämta någonstans. Men så en dag räcker inte viljan. Man vill, men kan inte. Man kapitulerar.

AVSKED FRÅN SJ PÅ EGEN BEGÄRAN

Efter Loka Brunn var sommaren händelserik. Det blev en del golf och det blev mycket tid i Barrud. I augusti åkte vi till Skövde och köpte ett gammalt radhus från fyrtioalet som vi tyckte passade oss bra. Området kallades Negerbyn i folkmun. Perfekt!

Vi anlät snickare, rörmokare, elektriker och målare och de gjorde huset till en riktigt hemtrevlig bostad. Där fanns en trädgård att sköta och källarvåningen var bara delvis inredd, så sysselsättning skulle inte saknas. Kaisa fick ett rum i stationshuset, varifrån hon skötte sin tjänst och jag var övertalig tjänsteman på TGOJ, med lön från SJ tills vidare och vi hade det ganska bra.

Och tiden gick.

Lagen i den svenska författningssamlingen (SFS) löd: "Guldmedalj, för nit och redlighet i rikets tjänst, tilldelas den som oförvitligt skött en statlig tjänst under minst 30 år". Kaisa och jag hade uppfyllt kravet om tjänsteår och frågan var om vi gjort oss förtjänta av en sådan uppmärksamhet? Ja, det hade vi. Det fanns ett tillägg i lagen: "Den som ej önskar mottaga sin belöning i form av guldmedalj kan, då man blivit aktuell att förlänas medaljen, till statsverket anmäla, att man i stället önskar mottaga ettdera av följande . ."

Vi hade tre alternativ och de finns avbildade här. Kaisa valde en kristallskål från Kosta, designad av Gunnar Cyrén och jag ett guldarmbandsur från Tissot. Kaisa fick sin skål vid en ceremoni i Stockholms Kungliga Väntsal och jag fick min klocka vid ett något simplare möte i Skövde på våren 1993.



Glitter. Skålens diameter är verkligheten cirka 8 x de två andra.

Det kom en före detta kollega, som jag kände väl, från Örebro till Skövde. Vi fick låna Kaisas tjänsterum. Vi drack kaffe och glammade om tider som varit. Jag skrev under min avskedsansökan och fick en guldklocka som kvitto. Mitt konstitutorial (ett oavsämlighetsavtal) revs i tusen bitar. Den nya överenskommelsen innebar att jag garanterades pension (förtida uttag) från den dagen, men jag måste söka arbete på Arbetsförmedlingen under tre år. Fick jag (mot förmodan) nytt arbete, skulle pensionen dras in under den tiden, fram till allmän pensionsålder.

Ceremonin var föga högtidlig, men nog så viktig. Jag cyklade hem till Folkungagatan och var även formellt före detta järnvägare. Uppförsbackarna mot Negerbyn kändes som medlut.

På sommaren 1993 gick jag till Arbetsförmedlingen och anmälde mig som arbetssökande, allt enligt mitt avtal med SJ. Jag minns mötet med min arbetsförmedlare som raljant, på gränsen till oseriöst.

Han sa: Du söker jobb? Jag svarade: Ja. Han: Vad kan du tänka dig? Jag: Vad har du att erbjuda? Han: Volvo behöver folk. Jag (ljög): Volvo? Jag tycker bättre om Saab. Han: Då bör du vända dig till Trollhättan. Jag: Vad

har du mer att erbjuda i Skövde? Han: Försvarsmakten behöver personal. Jag: Finns det någon majors- tjänst ledig på P4? Han skrattade.

Jag: Hur många under trettio (30) år söker arbete hos er? Han: Hurså? Kanske hundra. Jag: OK. Varför skulle jag, närapå sextio år gammal, stå i vägen för en av dessa att få jobb? Han: Det ligger något i det du säger. Jag: Så, varför går jag inte hem och snickrar på huset, i stället för att belasta din förmedling? Han: Det går bra, så länge du inte uppbär lön för arbetet. Jag: Lön? Ha, ha. Men vad händer nu? Han: Du skickar in en blankett varje månad och bekräftar att du inte haft avlönat arbete.

Så skedde. I tre år skickade jag dessa blanketter någonstans, jag minns inte vart och det kom regelbundet in lite pengar på mitt konto. Det kändes lite som att titta en slant varje gång, men det var helt i sin ordning. Jag hade betalat min avgift till SR: s och SACO: s arbetslöshetskassa i trettio år, så varför skulle jag inte kunna få lite tillbaka? Jag blev aldrig mer kallad till Arbetsförmedlingen, medan jag stod till arbetsmarknadens förfogande, som det hette.

SAMMANFATTNING

Vi kom som nykläckta stationsskrivare till Stockholm 1962 och blev kvar där till i mitten av 1970- talet. Vid vårt inträde i SJ- företaget sades det vara Nordens största med upp emot sjuttiotusen anställda. SJ var ett sammanhållet företag, ett så kallat affärsdrivande verk, med krav på lönsamhet. Eventuellt överskott i rörelsen gick rakt in i Statens kassa. Blev det underskott fick SJ skämmas, medan Staten gnydde och sköt till de pengar som fattades. Det fanns en driftavdelning, en maskinavdelning, en banavdelning, en ekonomiavdelning, en personalavdelning, med mera.

Var det ett mossigt och omodernt företag? Ja, vars. Och mossigast var faktiskt möblerna. Skrivborden, bokhyllorna, stolarna och annat i gedigen ek och smutsbruna till färgen. Det satt många tjänstemän (mest män, men några kvinnor), i många rum och väntade på att en överordnad skulle förelägga dem nya arbetsuppgifter, vilka de tog sig an med nitisk noggrannhet, i ett byråkratiskt klimat, utan luftkonditionering.

På 1800- talet hade Järnvägen ingen egentlig konkurrens. Man etablerade sig och meddelade marknaden: Här är vi. Var så goda och köp våra tjänster, om ni har lust. Vill ni inte, får ni skylla er själva. Vi krusar inte med marknadsföring och sådant strunt. Under 1900- talet blev landsvägstrafiken något att räkna med, både inom godstransport- och persontrafik- sektorn. SJ fick då bekväma sig med att tala om för marknaden att landsvägstrafiken var osund. Det var mycket, mycket bättre att skicka såväl gods som människor på järnväg.

Omorganisationer var något som SJ ägnade sig åt med liv och lust. Vi hade en genomgripande sådan i slutet av 1960- talet och en ny tio år senare. På 1970- talet kom lagen om medbestämmande (MBL). Även SJ fick anpassa sig till

detta. De anställdas inblandning i beslutsprocesserna var mest till besvär, tyckte SJ, men de fackliga företrädarna fick tillträde till finrummens stora, blanka sammanträdesbord. Så många möten det var och så många protokoll det skrevs!

På 1970- talet hade landsvägstrafiken vuxit sig så stark att den (och andra) krävde rättvisa förhållanden mellan transportföretagen. Det blev tal och beslut om att varje företag fullt ut skulle bära sina egna kostnader. Tidigare hade det varit lite si och så i det avseendet. SJ fick lära sig att personal inte var någon fri nyttighet som kunde anställas och hållas sysselsatta, oavsett svängningar i konjunktur och efterfrågan. Det blev på modet att rationalisera. Man skulle behålla det lönsamma och göra sig av med det olönsamma och det innebar med nödvändighet att järnvägssträckor lades ner och att folk blev friställda. Det var faktiskt en turbulens som hette duga lite var stans i Sverige.

I slutet av 1980- talet inleddes nedmonteringen av Statens Järnvägar, som ett sammanhållet affärsdrivande verk. Nu ansåg man att infrastruktur var infrastruktur, oavsett om den bestod av landsvägar eller järnvägar. Det skulle bli så bra, om all sådan verksamhet samlades under en hatt, ett Trafikverk, som tillhandahöll trafikerbar och attraktiv infrastruktur. Där skulle rymmas, inte bara ett järnvägsföretag. Ju fler som tog upp kampen med SJ om trafikanterna, desto bättre. Mångfald skulle skapa sund konkurrens, som skulle skapa effektiva företag, som skulle komma konsumenterna till fromma i form av bättre service, bekvämare och billigare resor.

Ack denna enfald! Vad fick konsumenterna? Trafikverket var så upptaget av landsvägarna att man glömde att investera i järnvägen och man glömde att underhålla spår, kontaktledningar och signalanordningar. Ett samlat ansvar för anläggningar, fordon och trafik, under den gamla SJ- mössan skulle i alla fall inte fungerat sämre än organisation under Trafikverkshatten. Våra farhågor på åttiotalet, besannades med råge, om och om och om igen.

Så småningom bolagiserades SJ och blev, vad det fortfarande är. Men detta brydde sig före detta järnvägare inte så mycket om.



Det bevingade SJ i modern tappning.

EFTERTEXT

Det blev mycket om min person, vilket var oundvikligt, eftersom jag var med. Summering: Ångrade jag någonsin valet av arbetsgivare? Nej. Påverkade mina insatser företaget Statens Järnvägar (SJ)? Ja, något lite. Är jag på det hela taget nöjd? Ja, jag är på det hela taget lite lagom nöjd.

Det är ljusår mellan god poesi och byråkratisk svammeltext. Följande dikt är min favorit, alla kategorier. Här är den redigerad, för att läsas med de högra raderna som eko av de vänstra. Gör det!

Tomas

Tranströmers

STENARNA

Stenarna som vi kastat	Stenarna som vi kastat
hör jag falla, glasklara	hör jag falla, glasklara
genom åren. I dalen	genom åren. I dalen
flyger ögonblickets	flyger ögonblickets
förvirrade handlingar	förvirrade handlingar
skrånande från trädtopp	skrånande från trädtopp
till trädtopp, tystnar i	till trädtopp, tystnar i
tunnare luft än nuets,	tunnare luft än nuets,
glider som svalor	glider som svalor
från bergstopp till	från bergstopp till
bergstopp tills de	bergstopp tills de
nått de yttersta	nått de yttersta
plataerna utmed	plataerna utmed
gränsen för varat.	gränsen för varat.
Där faller alla våra	Där faller alla våra
gärningar glasklara	gärningar glasklara
mot ingen botten	mot ingen botten
utom oss själva.	utom oss själva.

Mariestad i november 2018 / Alf