

KARLAKARLAR



Juni 2020

Alf

Stationskarl på hedersplats:



Karlar med ränder. T v: Stationsskrivare. T h: Underinspektör.
(Järnvägmuseet)

STATIONSKARL

Stationskarlen skulle vara på plats när tåg ankom till järnvägsstationen för att öppna vagnsdörrarna och med tydlig röst ropa ut stationens namn. Vidare skulle han ta emot de avstigande passagerarnas bagage och ta detta till bagagerummet. När biljett uppvisats märktes bagaget med nummerlapp, som senare visades upp vid uthämtningen.

Stationskarlen skötte även in- och urlastning av gods. Om något skadades på grund av försumligheter fick han stå för ersättning.

Stationskarlen utförde också växlingsarbete på bangården.

Stationskarlarne åläggas att vid flyttning af vagnar å en station aldrig ställa dessa närmare en spårkorsning än hinderpålen utvisar, och åtvarnas derjemte att skjutning af vagnar aldrig gå bakom bufferna så att de komma emellan dem, då vagnarne gå tillsammans.

Ur Tjänstgöringsreglemente vid Statens Järnvägar 1874.

KARLAR OCH FRUNTIMMER

Någon anar nog att detta i viss mån kommer att handla om järnväg. Ibland glömmer jag nästan att jag var järnvägare under så pass många år, att jag fick en guldklocka (Tissot) på 1990-talet, som tack för hjälpen samt där före årlig lön, för min möda att tjäna Statens Järnvägar (SJ) under andra halvan av det tjugonde seklet. Detta är en markering: jag vet något om järnvägar som den utan guldklocka - alternativt medalj eller kristallskål - inte vet.

Den följande betraktelsen råkade få namnet *Karlakarlar*, vilket bara är en lek med ord och ingen programförklaring i riktning mot kraftkarlars, lejons, tuffingars, hårdingars eller machotypers framfart inom privatliv, föreningar, företag och samhällsbyggen. Avsikten är att minnas saker som idag framstår som mossiga, på gränsen till helt föråldrade, i likhet med skribenten. Jag har någorlunda kläm på vad jag vill skriva men bara i stora drag.

I könsammanhang brukar man para ihop kvinnor med män, herrar med damer och karlar med fruntimmer och karlakarlar med - ja vad då? Några kvinnor som gör skäl för namnet *Fruntimmersfruntimmer*

har jag aldrig stött på. Har ni? Jag avslöjar inte om betoningen låg på "stött" eller på "på".

KARL I - X SAMT XIV OCH XVI

Före Karl IX - Gustaf Vasas son och grundaren av Mariestad som en icke obetydlig merit - fanns det två kungar i Sverige med namnet Karl: vid mitten av elvahundratalet, Karl Sverkersson och trehundra år senare, Karl Knutsson Bonde. Märkligt då att vår stads grundare inte hette Karl III. Det borde han hetat.

Hade han densamme - Karl III - gift sig med en dam som hette Sofia i stället för Maria, hade staden fått heta Sofiestad och kungsgården Sofieholm. Rätt så vackra namn, tycker jag, utan att därmed ringakta Maria. Kungen kunde ju rent av ha gift sig med en Vilhelmina och det skulle, med viss sannolikhet, inneburi att Skaraborgs stolta stad fått heta just Vilhelmina och varit västgötsk i stället för Lappländsk tätort. Den Vilhelmina han valt, hade kanske inte varit så nådig att handskas med, så kungen hade skaffat sig en frilla som hette Maria. Hon hade kallat honom för *Hurtige Hertig- Kalle* (HHK) och charmat hans majestät så till den grad att han byggt en kungsgård på en öde ö i Tidån och kallat gården *Marieholm*, till hennes ära. Hans ärbara, lagvigda hustru, Maria Vilhelmina, hade hela sitt liv trott att det var henne han ärat och alla hade varit nöjda och tillfreds med sakerna och tingen som de syntes vara, ur vars och ens vinkel.



Fr v: Karl Sverkersson, Karl Knutsson och stationskarl Erik Sjöman.

En annan konsekvens, om rätt hade blivit rätt på sextonhundratalet, är att vår nuvarande regent, Karl XVI Gustaf, än idag skulle heta Karl X Gustaf. Den Karl X Gustaf, som våra historieböcker presenterade, var däremot kusin till drottning Kristina (på spinnsidan) och han fick chansen när drottningen drog iväg till Rom för att förlusta sig i den katolska lärans innersta krets (1654).

Historieböckernas Karl X tågade - som vi äldre vet - på isen, över de båda danska Bälten och besegrade danskarna slag i slag. Det där tilltaget att skicka hären ut på hal is var dumdristigt, men även kungliga risktagare hade väl försynen som sällskap, så det avlöpte väl och kungens djärvhet prisades allmänt, dock inte av danskarna. Detta hände i januari- februari, år 1658 och kriget kröntes av freden i Roskilde, vilken innebar att Karl X Gustaf bärgade hem flera nya landskap och konstiga dialekter till Sverige.

Kung Karl XVI Gustaf kommer möjligen att - utöver sina goda sidor - gå till historien som *Regenten som vände blad*, kanske i en bok från Tidens förlag, en bok som emellertid ingen utom han själv och närmast berörda har läst, i alla fall inte till dags dato (27 juni 2020).

Örebro har alltid legat familjen Bernadotte varmt om hjärtat, eftersom det var där Jean Baptiste Bernadotte valdes till tronföljare (1810). Örebroarna genom tiderna har å sin sida tagit vara på den realiteten och namnat saker och ting - som ordenssällskap, skolor och annat - efter kungens svenska namn, Karl Johan.

Franskans Jean är såklart Johan på svenska och nu ska jag ifrågasätta det faktum att han fick namnen Karl Johan. Varför inte bara kronprins Johan, senare kung Johan IV? Jag tror det är Karl XII: s fel. Ingen svensk kung har gjort mera fel än han. Ingen har heller blivit så hyllad för dessa fel, av de efterföljande författarna och historieskrivarna. I början av artonhundratalet blomstrande det där idealiserandet av krigarkungen som mest. Det var klart att marskalken från Frankrike skulle kallas Karl. Fattas bara. Så gick troligen diskussionerna och han fick sitt franska Jean (Johan) som andra namn och räknades som den fjortonde Karlen i den svensk regentlängden, vilket vi vet är rätt så felaktigt.

Under mina år i Örebro hade jag ständig inbjudan från kollegor vid SJ att bli medlem i två ordenssällskap i staden: logen Karl Johan och Frimurarna. Jag stod emot och ångrar inte detta. Hade jag blivit medlem skulle jag troligen inte kunnat skriva om det idag, eftersom det mesta var mycket hemligt i de där karl- sällskapen. Kanske det skulle ha varit lite kul i alla fall att ha varit med och bara antydningssvis kunna avslöja någon liten pikant regel, så här fyrtio år senare. Jag får skylla mig själv.

KARLAR I LÅNGA BANOR

Kungliga järnvägsstyrelsen hade sitt säte i Stockholm och det hade även jag från år 1962, dock att jag, trots närheten till densamma, befann mig på lokal nivå - Stockholms Centralstation - medan järnvägsstyrelsen var vårt verks mest centrala samfund. Då var Gustaf VI Adolf kung och i hans fall hade ingen räknat fel, eftersom den förste Gustaf - Eriksson Vasa - verkat i så modern tid, att historikerna inte hade behövt chansa med numreringen.

Statens Järnvägar (SJ) var ett väldigt stort företag på sextiotalet. När vi anställdes skröt man faktiskt lite diskret med att vara Nordens största företag, om man räknade antalet anställda. Men var det egentligen något att var stolt över? Nej, det var det inte, eftersom även vi nybörjare kunde se att det drällde omkring alldeles för många järnvägare ute på plattformarna, på bangårdarna och inne/ ute i godsmagasinen samt i alla ståtliga stationshus och andra mindre praktfulla byggnader med SJ- verksamhet.

Det största järnvägsföretaget i Norden var vi tveklöst. Det kunde varken NSB, DSB eller VR bestrida. Nu tänker jag: har dom någon järnväg i Island? Kan inte riktigt tänka mig det. Möjligen mellan Reykjavik och Keflavik. Om så, skulle den nog heta RKJ, där R och K står för orterna och J för Jarnbraut. Visste jag att *järnväg* heter *jarnbraut* på isländska? Nej. Däremot visste jag på rak arm, att det finska statliga järnvägsföretaget hette Valtionrautatiet (VR) på den gamla goda järnvägstiden. Vår fackliga syster/ broder- organisation i Finland hette förresten *Rautatievirkamiesliitto*, för den som vill veta. Det tog ett tag att lära sig det och ännu längre tid att glömma bort, märker jag nu. Vårt eget fackförbund hette Sveriges Järnvägars Befälsförbund (SJBF) i sann, nedärv militäranda. Senare bytte det facket namn och hette SJTF. Det går kanske att gissa vad det står för.

Före mitten av adertonhundratalet fanns det inga stationskarlar i Svea rike. Om vi, för enkelhets skull, säger att järnvägarna började bli allmänna år 1860, så fanns det stationskarlar i nära nog hundra år. Jag tror att det var något år in på 1950- talet som den siste stationskarlen gick i graven. Inte så att en rälsbunden epidemi drabbade fotfolket på stationerna, men väl av skälet att karlarna namnades om till trafikbiträden. Min bror Bernt anställdes i Gårdsjö som *stationskarlsaspirant*, vill jag minnas och det bör ha varit 1952.

Han var en yngling - sjutton är ung då - så han aspirerade såklart på att bli karl över huvud taget. Och det blev han och snart nog en karl att vända sig till om man behövde låna pengar.

Kännetecknande för arbetskarlar i allmänhet var väl att de arbetade men det gjorde ju alla karlar som inte låg på sofflocket på dagarna. Den där benämningen kom nog till för att peka på social ställning i jämförelse med tjänstemän som tjänstgjorde för brödfödan. *Arbete befordrar hälsa och välstånd*, hette det. Byt arbete mot tjänstgöring och det blir inte samma stuns i meningen. *Och förhindrar många tillfällen till synd*, hette det vidare. Arbete således. Inte tjänstgöring!

Gårdskar, ladugårdskar och flyttkarl är tre yrken, medan riktkarl är en att rätta sig efter, dock icke i chefsbefattning. En fruntimmerskarl är inte en feminin mansvariant. Snarare tvärtom! Badkar är något som en arbetskarl skulle haft god nytta av, men sällan hade tillgång till, på den tiden det begav sig. Slutligen (och detta kommer ingen att förstå): vinkar är något som en infödd Askersundsbo gör, när han hälsar på Corona- avstånd. Han viftar med armen således och nu är vi kanske två som fattat att uttalet är avgörande. Något "l" hörs sällan i *karl* och aldrig i *kar*, så det gör ingen egentlig skillnad.

Kunde en stationskarl göra karriär och klättra uppför alla trapporna till det finaste bland finrummen? I princip, ja - men i praktiken: nej! Ett gränsfall dyker upp i mitt minne: Lars Peterson. Han var närking och han fick anställning vid SJ som artonåring (1942), lämnade SJ 1955 och gjorde politisk (S) karriär och fick sin belöning, SJ: s generaldirektörsstol, år 1969. Där satt han sedan i nio år, utan att göra någon människa glad, vare sig inom eller utanför SJ.

Det fanns mängder av yrkeskategorier och befattningar inom SJ. På lokal (stor station) nivå: stationsinspektör (stins), underinspektör (uins), förste stationsskrivare (fst), stationsskrivare (sts), förstetekontorist (fknt), kontorist (knt), förman (fm) inom olika ansvarsområden samt förste stationskarl (fstk), senare förste trafikbiträde (ftb) och stationskarl (stk), senare trafikbiträde (tb) Vidare: biljettexpeditionsföreståndare (bxf) och godsexpeditionsföreståndare (gxf). Jag skulle kunna - men vill inte - nämna de flesta av dessa karlar (för de var alla av manligt kön) vid namn på en station som Jönköping år 1960- 61, eftersom jag var stationsskrivareaspirant (stasap) där under ett i alla avseenden drygt år.



På regional (typ trafikdistrikt) nivå tjänstgjorde: trafikdistriktschef (tdc), trafiksektionschef (tc), försäljningschef (cf), allmänna ärendeschef (ca) samt en hoper byrådirektörer (brd), förste byråassistenter (fbra), byråassistenter (bra). Därutöver fanns det specialkategorier, som tågledare (tl) och åskledare (ål). Det senare var ett utslag av mitt låga krav på humor eller möjligen ren trötthet, på grund av den där uppräknningen, som ändå inte är riktigt klar.

På högsta nivån (kungliga järnvägsstyrelsen, senare centralförvaltningen) har jag redan nämnt generaldirektören (gd). Bland dennes underlydande märktes: en enda överdirektör (öd), en handfull avdelningschefer (adc), många händer fulla av sektionschefer (sc) och ett oräkneligt antal byrådirektörer (brd), förste byråsekreterare (fbrs) och byråsekreterare (brs). Behöver jag upprepa att alla nämnda var karlar? Fanns det då inte ett enda fruntimmer? Jo visst: Diarier och skrivcentraler klarade karlarna inte av att sköta, så där sattes fruntimren in. I syfte att komma sanningen nära, ska jag säga att det hade smugit sig in ett och annat fruntimmer som byråsekreterare, efter att ha genomgått SJ kontorsskrivarekurs. Den första kvinnliga stationsskrivaren utexaminerades år 1962 och det gjorde jag också.

TJÄNSTEKARLAR (TJK) TJÄNSTEKVINNOR

Plötsligt fick vi heta tjänstemän - inte tjänstekarlar, som rubriken så felaktigt anger - både män och kvinnor, i SJ: s tjänst. Detta hände på 1980- talet: alla de där titlarna kastades bort och byrådirektörerna grät, byråsekreterarna gnällde, byråassistenterna gormade och svor, medan stationsskrivarna skötte sitt. Alla blev tjänstemän (tjm). Jag grät inte. Jag gnällde inte men undrade försynt: borde inte kvinnorna i företaget kallas tjänstekvinnor (tjk)? Den enda reaktion jag märkte av var, att man undrade, varför jag undrade.

Jag tänkte på August Strindberg och hans självbiografiska roman *Tjänstekvinnans son* och såg något vackert i att vara just tjänstekvinna. Så här var det: Strindberg hade blivit åtalad för att han vanhelgade nattvarden i romanen *Giftas* och så ville han, helt enkelt, skriva något snällare och mera passande för den tid han levde i (trots att han var långt före sin tid). Hans närmaste verk efter *Tjänstekvinnans son* var *Hemsöborna* - ett ännu tydligare exempel på att han ville bli förstådd och godkänd av samhället. Augusts far -

Strindberg d. ä. - gifte sig faktiskt med familjens tjänstekvinna (piga) och titeln har koppling till bibeln (Första Moseboken), där det heter:

Då fick Sara se Hagars, den egyptiska kvinnans, son, som denna hade fött åt Abraham, leka och skämta; och hon sade till Abraham: "Driv ut denna tjänstekvinna och hennes son, ty denna tjänstekvinnas son skall icke ärva med min son Isak.

Människor har väl alltid varit svaga för titlar och lönegrader knutna till dessa titlar. Det hörs ju på titeln att en byrådirektör har mer betalt än en kontorist och har man mer betalt kan man omge sig med prylar som ger status och det är sannolikt själva statusplattformen som folk sliter sig halvt fördärvade för att nå. Den är viktigare än allt annat. Så var det i dåtiden och så är det i nutiden. Inte för alla men för en del.

Att boka flygbiljetter och resa jorden runt är att visa sig på styva statuslinan. Att tälta i Askersund är inte lika attraktivt, ur statusperspektiv. Det kostar för lite pengar att tälta. Med de antydningarna vill jag säga att jag personligen inte sörjde över titlarnas förpassande till glömskans arkiv. Tvärtom: jag är glad att jag slapp heta byrådirektör. Tjänsteman var helt OK. Och jag har faktiskt tältat i Askersund (Stjernerund) på det underbara 1950- talet.

STATUS

Från titlar är steget till status inte långt. Ordet status är visserligen rena latinet och har en ursprunglig, neutral betydelse: läge, situation, ställning. Numera menar man oftare: prestige, rang och socialt anseende. Har jag behov av de senare egenskaperna?

Nej. För att jag ska vara nöjd med min situation vill jag kunna: ha sinnen någorlunda i behåll, lyssna på Frédéric Chopins musik, läsa Tomas Tranströmer – utan att förstå allt, men känna trygghet i själva ordens makt. Jag vill vara mätt och belåten och ha en bostad där jag trivs och jag vill ha en dator som via Internet kan ta mig till jordens alla hörn och ännu längre.

Jag har aldrig varit avundsjuk på någon! Att ha egna önskemål är en helt annan sak: jag skulle så gärna vilja vakna en morgon utan att ha så ont i ryggen, att varje rörelse i varje riktning är en plåga. Den nåden har jag inte förunnats de senaste månaderna. Tyvärr.

Har jag någon enda liten, så kallad, statuspryl, som jag under inga omständigheter vill avvara? Ja, det har jag. Vad är det? Det säger jag inte. Så är jag.

2020-06-27 / Alf

PS

Här har stationsskrivaren (sts) och underinspektoren (uins) bytt plats (på järnvägmuseets bild)



Men stationskarlen (stk) står kvar på den plats jag ställde honom i början av denna berättelse.

DS