



2021-02-03 10:58 CET

## Håkan Sjöström, min järnvägsmannabana: Cirkeln sluts...

När jag började min järnvägsmannabana för 46 år sedan i juni 1974 var det en logisk följd av att mina förfäder sedan 1863 hade haft sin utkomst från Statens Järnvägar. Det hela började med att min farfars far Lars Sjöström började som lantmätarbiträde hos baningenjören på den nybyggda Västra stambanan med uppdrag att mäta ut byvägarna över den nybyggda järnvägen i Katrineholmstrakten. Samtidigt pågick bygget av bansträckan från Katrineholm till Mjölby och det medförde möjligheten för honom att vikariera som stationsmästare på flera av de nyöppnade stationerna söder om Norrköping. Och från 1880 till pensioneringen 1913 var Lars sedan stationsmästare - stins, på stationen Fiskeby som hade en omfattande

godstrafik och posthantering åt Fiskeby bruk men också en livlig persontrafik. Lars hade två söner som bägge gick i faderns spår och Felix blev bokhållare på Kungliga Järnvägsstyrelsen i Stockholm och Ivar, min farfar, blev tågklarare på stationer i norrköpingstrakten men dog vid endast 43 års ålder 1926. Så när min far började sin järnvägsmannabana 1938 hade den svenska järnvägen fått klara sig utan klanen Sjöström i drygt 10 år, även om Lars sägs ha jobbat som timanställd även efter pensioneringen och dessutom tog dagliga promenader från järnvägens tjänstebostäder vid Norra Promenaden i Norrköping där han bodde på ålderns höst tillsammans med sin sonhustru och barnbarn, ner till centralstationen för att studera tågläget ända upp i 90-årsåldern.

Min pappa Stig hade haft en kort karriär som militärt stamanställd i kavalleriet vid Norrlands Dragoner i Boden i mitten på 30-talet när han fick möjligheten att återvända till hemstaden Norrköping och börja sin anställning som extra stationskarl med allehanda sysslor inom växling, godsmagasinstjänst och som biljettgranskare och godsvårdare på de blandade gods- och persontågen mellan Östergötland och Stockholm. Den militära bakgrunden var säkert lämplig vid Statens Järnvägar som var en klart militärt präglad organisation med tydlig hierarki, uniformer och gradbeteckningar. Att chefer benämndes befäl och att ledighet kallades permission var en realitet även när jag började på SJ på 1970-talet. Min pappa gick sedan i pension vid 63 års ålder 1980 och var de sista 20 åren trafikmästare på fraktgodsmagasinet i Norrköping.

Den här gången var generationsövergången från min far till mig sömlös och det SJ som mötte mig 1974 var verkligen Sveriges järnväg. Vi var över 41 000 anställda i det statliga verket som förvaltade och drev både järnvägens infrastruktur och trafikproduktion samt körde i stort sett all regional och interregional busstrafik, järnvägsfärjor och all kringverksamhet i form av teknikutveckling, fastigheter och säkerhetstillsyn med mera. SJ var en egen värld och få hade verklig insyn i den gigantiska verksamheten som generaldirektör Lars Peterson ansvarade för. Däremot var SJ:s rykte rejält skamfilat efter en lång tid av ständiga nedläggningar av trafik och banor vilket gjorde att järnvägen av många sågs som omodern och bakåtsträvande. Ett antal allvarliga tågolyckor med flera dödsoffer under 1970-talet förstärkte det dåliga anseendet. Men skiftet mellan 70-tal och 80-tal blev något av en vändpunkt för det skamfilade verkets rykte, där införandet av trafiksäkerhetssystemet ATC var en viktig åtgärd för att återupprätta

förtroendet för järnvägen, både hos allmänheten och hos de järnvägsanställda. Med den nye generaldirektören Bengt Furbäck infördes 1979 det oerhört populära lågpriskortet som innebar riktigt billiga tågbiljetter och tågresandet fick ett rejält uppsving. Att då få jobba med biljettförsäljning var riktigt häftigt och helt plötsligt var det kul att berätta att man jobbade på SJ. Några år senare kom också en ordentlig satsning för att överföra mer godstrafik till järnvägen under ledning av godsdirektören George Högsander. Dessvärre bar ingen av de här populära kommersiella satsningarna sina kostnader och 1988 var den ekonomiska situationen akut och regeringen beslutade om den då mest progressiva omorganiseringen av järnvägen i Europa när man delade upp Statens Järnvägar i anslagsverket Banverket och affärsverket SJ. I samma veva tillsatte man Stig Larsson som generaldirektör för SJ, en man från näringslivet som innebar en enorm kulturförändring för det gamla statliga verket, som sedan toppades med införandet av X2000 och succén var ett faktum.

Efter min första tid på fraktgodsmagasinet och växlingen i Norrköping och genomförd militärtjänstgöring i slutet av 1970-talet var det dags att välja vidare yrkesutveckling i det stora verket. Det fanns en fantastisk intern arbetsmarknad i SJ och det pågick ett stort generationsskifte där de stora rekryteringskullarna från mellankrigstiden och framåt var pensionsmässiga och skulle ersättas. Många av mina samtida kollegor drogs till lokföraryrket och behovet av lokförare var enormt i början av 1980-talet, men jag lockades i stället till jobbet som tågklarare. Kanske fanns det även här en koppling till mina förfäder som sysslade med det och min pappa sa alltid att som tågklarare är man en riktig järnvägare. Man brukade säga att andra yrkesgrupper lärde sig vissa delar av säkerhetsordningen – SÄO, men tågklararna skulle kunna SÄO:s alla paragrafer. Så efter tågklararutbildning på SJ-skolan i Tomtebodavägen följde blandad tjänstgöring som tågklarare, biljettförsäljning, växling och godsexpeditionstjänst innan jag fick möjligheten till vidareutbildning till tågledare som ledde till tjänst som tågledare och trafikledare på Norrköpings Marknadsregions trafikledningscentral. Som tågledare hade man mandat att fatta beslut om både godstransporter, resenärer och banarbeten inom sitt geografiska område. Man var spindeln i nätet och med den överblicken hade man uppdrag att fatta de operativa besluten som var bäst för helheten - ett kul och stimulerande jobb. Under 1990-talet var jag sedan chef för trafikledningen först i Norrköping och de senaste åren för Stockholms trafikledningsområde.

När sedan nästa stora organisationsförändring genomfördes inom den

svenska järnvägen år 2000 och Green Cargo skulle bildas fick jag möjligheten att bygga upp trafiksäkerhetsorganisationen till det nya bolaget. En organisation och ett team som jag sedan fick förmånen att leda fram till 2018 när jag valde att kliva av chefsrollen efter 29 år. När överlämningen till min efterträdare Kenneth Sjödahl var avslutad fick jag återigen tillfälle att gå in i ett intressant uppdrag inom branschsamarbetet TTT - Tillsammans för Tåg i Tid och där jag ingår i den exekutiva ledningsgruppen. Ett initiativ som drivs på uppdrag av Järnvägens Samverkansforum - JBS, där de högsta cheferna för järnvägens viktigast aktörer ingår. För mig är det en förmån att få vara en röst för både bättre konkurrenskraft för hela järnvägen i Sverige och dessutom få föra fram godstrafikens specifika behov och möjligheter. Det här sker i ett väldigt hängivet och kompetent team och med ett branschövergripande riktigt gott samarbete. Så det blir lite som att återvända till en tid när järnvägen styrdes strategiskt och koordinerat för helhetens bästa. Visserligen finns det inte längre en generaldirektör som bestämmer över hela den svenska järnvägen men det finns ett livaktigt, fokuserat och hängivet samarbete för att gemensamt driva den svenska järnvägens utveckling framåt. Så när jag nu går in på sista halvåret innan jag lämnar min yrkesbana så känns det som att cirkeln sluts efter alla dessa år. Dessutom är resultatet betydligt bättre idag än för snart ett halvsekel sedan.

## **Håkan Sjöström, Green Cargo**

På tåggluff genom Danmark på väg mot Tyskland, Österrike, Schweiz och Italien sommaren 2019.

---

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).



## Kontaktpersoner



### **Pressjour**

Presskontakt  
010-455 40 02



### **Stephan Ray**

Presskontakt  
Chef Kommunikation & Public Affairs  
[stephan.ray@greencargo.com](mailto:stephan.ray@greencargo.com)