

# Stationsförman Ivar Olsson slutar efter när 50 års tjänst vid Säröbanan

## Grossisttåget snabbare än kontoristtåget till stan

KUNGSBACKA (Ny Tid). Almannackan på väggen visar 25 november 1952. Dimsman som stiger in från havet ligger tät över Släps stationsamblylle vid Säröbanan, men håller fram på dagen. Stationsbyggnaden, något triset att skåda kanske, ter sig som den gjort alla dagar. Tågen går och kommer och allt går sin jämna lunk.

Riktigt som vanligt är dock inte allt. Stationsförman Ivar Olsson har just vinkat av sitt sista tåg efter lite mindre än 50 års tjänst vid Säröbanan. Hr Olsson, som inte varit någon Hoppjerka, håller just på att avveckla och överlämna sina bestyr till sin efterträdare hr Bertil Hagman från Kullavik och i lägenheten vid sidan av kontoret strömmar blommor och presenter in.

Det är bara några timmar kvar till tjänsten är slut för gott, men än är det en hel del att bestyra, bl. a. kommer buschaufförerna och redovisar sina kassar vid avhänning. Mellan bestyren och ronderna in i lägenheten för att konstatera att blomskörden växer himmer den alltjämt vitale stationsförmannen berättar att han i tjänstehänseende är årsbarn med Säröbanan.

### ■ ÅRSBARN MED BANAN

Den 13 juli 1903 gick första tåget på banan och den 13 augusti samma år anställdes han, ännu inte fyllda 13 år, som grindvakt vid Sandlyckan. Att han kom att börja så tidigt berodde mest på att ingen ville ha jobbet. 1910 förordnades hr Olsson till extra banvakt och 1916 blev han ordinarie. 1933 kom han till Särö station som stationsförman till Släps station 1944 i samma befattning, och den 25 november 1952 är det punkt och slut för en så nära 50-årig järnvägsmannabana.

—Hur känns det att koppla av efter en så lång tid?

— Ja, jag har inte hunnit med att känna efter, men det är klart att det nog blir med ett stänk av vemod man lägger av efter så många år vid ett företag. Allt har gått lugnt och friktionsfritt, men en hel del har ju förändrats under alla dessa år. Biljetterna kostade år 1905 75 öre Särö—Göteborg och tur och retur kostade 1:20. Det fanns första, andra o. tredje klass.

### ■ "GROSSISTTÅGET" GICK FORTARE

Expressståg avgick från Särö kl 9:20 och var i Göteborg 9:50 och motsvarande på eftermiddagen från Göteborg kl 2:20 med ankomst till Särö kl 3:00. Det var det s. k. grossisttåget. På den tiden fanns inte bilarna och grossisterna och kontorsfolket var hänvisade till speciella tåg. Kontorsfolket reste med ett tidigare tåg från Särö kl 8 och var inte i Göteborg förrän kl 9:30. Det tog således 20 minuter längre tid än grossisttåget. All godsbefordran skedde ju då med järnvägen, både varor till handlarna och virke till alla villorna som byrdes här ute.



Stationsförman Ivar Olsson i Släps har vinkat av sitt sista tåg på Säröbanan. Han började som 13-åring vid järnvägen.

Hr Olsson kommer efter väl utförd tjänst att tillbringa tiden med att odla frukt och blommor i sin trädgård på fäderneslandet vid Sandlyckan, där han väl även kommer att blicka på ett och annat tåg som går förbi.

Stationsförmannen vid Släps station är inte bara stationsmästare, han är även postmästare. Det är en rätt betungande syssla, som faktiskt tar hela dagen i anspråk. I göromålen ingår ju penningförsändelser, folkpensioner, barnbidrag, skatter osv. Under tiden hr Olsson tjänstgjorde på Särö hade han även hand om majestätets post. Han var således kunglig postmästare.

Med särötiden är en hel del angenäma minnen förknippade. Naturvån som han är gick hr Olsson ofta i den vackra särökogen. Inland kunde en och annan skil visa sig ute på kobbarna. Då var det inte lönt att försöka med fisket. Uttrarna bodde i järnvägsbanken och den lyhörde lysnade gärna till deras karakteristiska vissling och varningsignal. I särökogen fanns en hägerkoloni, av vilken det finns något kvar än.

## Grossisttåget snabbare än kontoristtåget till stan

KUNGSBACKA (Ny Tid). Almanackan på väggen visar 25 november 1952. Dimman som stiger in från havet ligger tät över Släps stationssamhälle vid Säröbanan, men lättar fram på dagen. Stationsbyggnaden, något trist att skåda kanske, ter som den gjort alla dagar. Tågen kommer och går sin jämna lunk.

Riktigt som vanligt är dock inte allt. Stationsförman Ivar Olsson har just vinkat av sitt sista tåg efter inte mindre än 50 års tjänst vid Säröbanan. Hr Olsson, som inte varit någon hoppjerka, håller just på att avveckla och överlämna sina bestyr till sin efterträdare hr Bertil Hagman från Kullavik och i lägenheten vid södra sidan av kontoret strömmar blommor och presenter in.

Det är bara några timmar kvar tills tjänsten är slut för gott, men än är det en hel del att bestyra, bl.a. kommer busschaufförerna och redovisar sina kassor vid avlösning. Mellan bestyren och ronderna in i lägenheten för att konstatera att blomskörden växer hinner den alltjämt vitale stationsförmannen berätta att han i tjänstehänseende är årsbarn med Säröbanan.

### ÅRSBARN MED BANAN

Den 13 juli 1903 gick första tåget på banan och den 13 augusti samma år anställdes han, ännu inte fyllda 13 år, som grindvakt vid Sandlyckan. Att han kom att börja så tidigt berodde mest på att ingen ville ha jobbet. 1910 förordnades hr. Olsson till extra banvakt och 1916 blev han ordinarie. 1933 kom han till Särö station som stationsförman, till Släps station 1944 i samma befattning och den 25 november 1953 är det punkt och slut för en så nära 50-årig järnvägsmannabana.

- Hur känns det att koppla av efter en så lång tid?

- Ja, jag har inte hunnit med att känna efter, men det är klart att det nog blir ett stänk av vemod man lägger av efter så många år vid ett företag. Allt har gått lugnt och friktionsfritt, men hel del har ju förändrats under alla dessa år. Biljetterna kostade år 1905 75 öre Särö - Göteborg och tur och retur kostade 1:20. Det fanns första, andra o. tredje klass.

## ”GROSSISTTÅGET” GICK FORTARE

Expresståg avgick från Särö kl. 9.20 och var i Göteborg 9.50 och motsvarande på eftermiddagen från Göteborg kl. 2.30 med ankomst till Särö kl. 3.00. Det var det s.k. grossisttåget. På den tiden fanns inte bilarna och grossisterna och kontorsfolket var hänvisade till speciella tåg.

Kontorsfolket reste med ett tidigare tåg från Särö kl. 8 och var inte i Göteborg förrän kl. 8.50. Det tog således 20 minuter längre tid än grossisttåget. All godsbefordran skedde ju då med järnvägen, både varor till handlarna och virke till alla villorna som byggdes här ute.

Hr. Olsson kommer efter väl utförd tjänst att tillbringa tiden med att odla frukt och blommor i sin trädgård på fädernehemmet vid Sandlyckan, där han väl även kommer att blicka på ett och annat tåg som går förbi.

Stationsförmannen vid Släps station är inte bara stationsmästare, han är även postmästare. Det är en rätt betungande syssla, som faktiskt tar hela dagen i anspråk. I göromålen ingår ju penningförsändelser, folkpensioner, barnbidrag, skatter osv. Under tiden hr. Olsson tjänstgjorde på Särö hade han även hand om majestätets post. Han var således kunglig postmästare.

Med Särötiden är en hel del angenäma minnen förknippade. Naturvän som han är gick hr. Olsson ofta i den vackra säröskogen. Ibland kunde en och annan säl visa sig ute på kobbarna. Då var det inte lönt att försöka med fisket. Uttrarna bodde i järnvägsbanken och den lyhörde lyssnade gärna till deras karakteristiska vissling och varningssignal. I säröskogen fanns en hägerkoloni av vilken det finns något kvar än.

Källa: Ny Tid Kungsbacka, november 1952.

Bidragsgivare: Jonas Ekebergh.