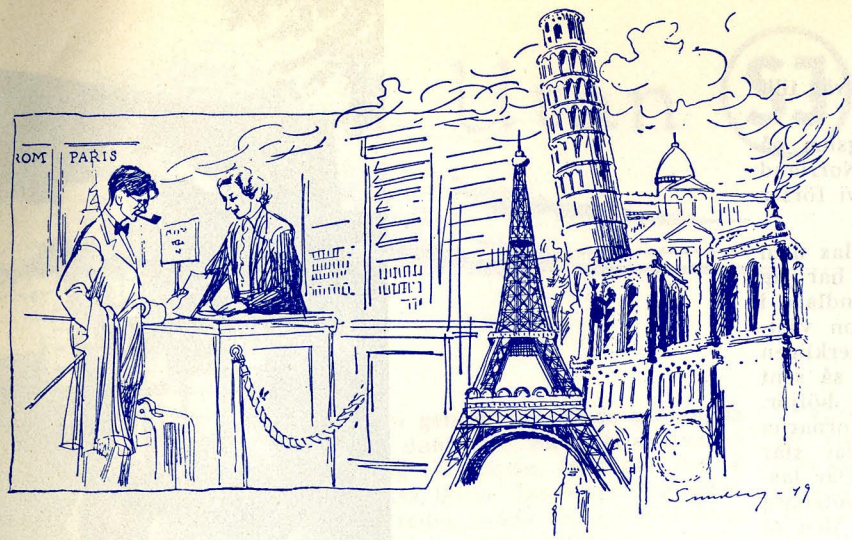


Yrkesserien 8:

RESEBYRÅKVINNA

Intervjuare: S.-E. BRUNNSJÖ

Fröken *Karin Hjelm,* ganska nybliven »tjänsteman i 19 lönegraden» och föreståndare för den nya resebyrån i Uppsala, hör till de energiska unga yrkeskvinnor, som man gärna ser på ansvarsfulla poster. Hon trivs på sin resebyrå och sköter den »som en hel karl».

Fröken Hjelm har järnvägen i blodet, men trots det hade hon ingen tanke på att komma in vid banan sedan hon slutat skolan. Redan under skoltiden hade hon varit lycklig nog att få komma ut och lufta på sig. Tyskan behärskar den nyblivna resebyråföreståndarinnan efter ett par somrars vistelse i Tyskland och engelskan har vid det här laget blivit hennes andra modersmål, sedan hon dels efter skolan vistats nära sex månader på engelska landsbygden hos en trevlig familj med hönsavel som specialitet och dels tjänstgjort på SJ resebyrå i London under två perioder 1946 och 1947 mitt under byråns mest hektiska tid.

Men vi låter fröken Hjelm själv berätta om sig och sitt yrke. Vi sitter i hennes nyinredda rum på resebyrån i Uppsala och pratar om jobbet. Hon ser mäkta stolt ut, när hon talar om den egna byrån och hennes ögon blir drömmande, när resor till främmande länder kommer på tal.

— Aldrig hade jag väl kunnat ana att jag skulle hamna på en sån här post, när jag sommaren 1936 per telefon kallades till baningenjörsexpeditionen i Norrköping för att vikariera under semestrarna. Det var heller inte meningen att jag skulle stanna vid SJ — en anställning vid ett laboratorium hägrade och eftersom jag smakat på den sortens arbete i Tyskland och trivts, var jag helt inställd på det. Men av olika omständigheter blev det inget av med laboratoriet — och tack och lov för det.

— Sommaren därpå öppnades »Anvisningen» på Stockholm C och dit sökte jag mig och fick svara på mer eller mindre underliga frågor under drygt ett halvt år. Inte visste jag mycket om tidtabeller och tåg när jag kom dit, men kontoristerna Ingvall och Thunell gav mig och min kollega fina lektioner i hur man skall sköta »kommunickan», och sen gick det av bara farten. Som många andra gjorde också jag den erfarenheten, att folk ogärna vill fråga efter tåg till småstationer. Antingen skäms de eller också tror de, att vi inte vet var de ligger. En gång kom en omisskännlig odalman fram och frågade efter »kontinentaltåget». Jag tänkte nog i mitt stilla sinne, att den farbrorn aldrig skulle åka så långt som utanför Sveriges gränser. Och mycket riktigt, efter en stund kom han tillbaka och viskade blygt: »Stannar de' i Hölö tro?» Många vill också ha goda råd. En man kom en dag rusande med andan i halsen och berättade, att han kommit för sent till sitt tåg vilket var dubbelt förargligt, då han skulle på begravning. Det visade sig att han inte skulle hinna fram med något annat tåg heller, men han tyckte väl att han borde göra något, så han frågade försiktigt: »Säj, fröken, när jag nu inte hinner fram till begravningen, ska jag då skicka ett sånt där kondoleanstelegram?»

— Efter tiden på »Anvisningen», som var både rolig och i synnerhet vid helgerna mycket arbetsam, kom jag i mars 1938 till resebyrån vid Vasagatan. Där trivdes jag från första stund, trots att arbetet ibland blev lite väl ansträngande. Det var ju före kriget, då folk fortfarande hade möjligheter att resa obegränsat, och vi fick många stora beställningar, i synnerhet sommartid. Lite då och då tjänstgjorde jag också på NK och PUB. Med kriget följde en nödtvungen arbetsnedgång, men sysslolösa var vi aldrig.

— Det var rätt stor omsättning på folk under de åren, men jag fick stanna kvar och blev befordrad till kontorsbiträde (1940) och kontorist (1942) under kriget. Sedan jag 1946 blivit kansliskrivare, åkte jag på vårsidan till London för tjänstgöring på vår resebyrå. Jag vågar nästan påstå, att den som inte tjänstgjort där under den första efterkrigstiden inte vet vad hårt arbete vill säga. Vi höll på från kl. 8 på morgonen till sena kvällen och störtade dödströtta i säng vid midnatt. Någon fritid var det inte frågan om, bara arbete, arbete och åter arbete. Men roligt var det och sammanhållningen mellan den engelska och svenska personalen den allra bästa.

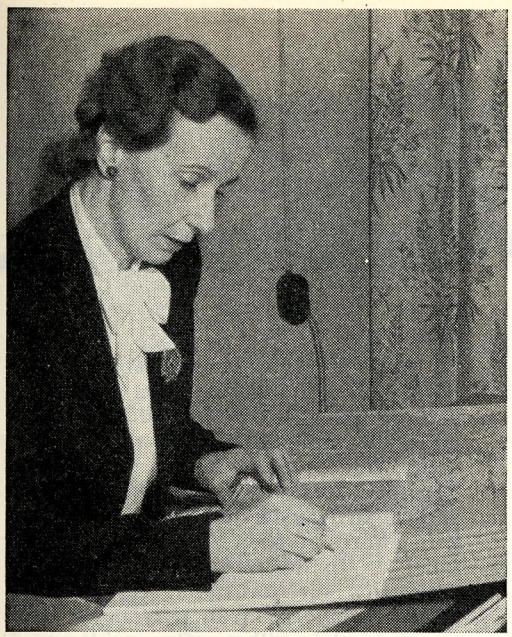
— Engelsmännen hade magasinerat sin reslust under kriget och nu ville alla som kunde ut och se sig om. Det fanns inte så många länder att välja på och många, som inte alls kände till vårt land, ville absolut besöka det. De flesta — i synnerhet de hempermitterade soldaterna — hade gott om pengar, så biljettpriset spelade ingen större roll, huvudsaken för dem var att komma iväg till nya platser, där man kunde få omväxling och kunde köpa något, som inte fanns hemma i England. Engelsmännen var förtjusande kunder men hade en viss benägenhet att vilja ändra sig i sista stund och det var ju inte så trevligt, så fullbokade som alla färdlägenheter var.

— Lite bättre var det väl när jag kom tillbaka året därpå, men de gamla lokalerna, som var alldeles för små för oss, fanns då fortfarande kvar. Nu torde man väl ha det bra mycket bättre efter restaureringen och utökningen.

Efter gästspelen i London kom fröken Hjelm så tillbaka till gamla Sverige och resebyrån i Stockholm igen. Hon fick då förestå den nyinrättade sällskapsreseavdelningen, men i oktober i fjol packade hon sin kappsäck och installerade sig i den nya resebyrån i Uppsala. Det är onödigt att fråga om hon trivs.

— Trots att arbetet är ungefär det samma som jag tidigare haft, är det dock med en särskild känsla man går hit på morgnarna. Det är härligt att känna ansvar och att leda arbetet i den riktning man själv anser vara den rätta, givetvis utan att frångå de direktiv man fått från högre ort. Att behovet av en resebyrå här i Uppsala varit stort behöver man inte missta sig på. Trots att de månader som gått — med undantag av december — är de lugnaste på hela året för oss resebyråfolk, har vi haft en jämn ström med kunder. Även om det inte varit någon kö framför disken har vi bakom kulisserna haft fullt upp att göra med att effektuera kundernas beställningar.

— Ju längre och krångligare resor man får göra i ordning desto roligare är det, tycker jag. Det är nästan som om man själv skulle följa med på resan när man slår i tidtabeller och läser igenom de lockande broschyrerna och nog skulle man många gånger ha lust att byta ut sin plats innanför disken mot kundens utanför och själv resa bort. Har man fått resebyråarbetet i blodet vill man också ut och se främmande länder och orter. Det är förresten en nödvändighet för oss resebyråfolk att få resa så mycket och ofta som det någon-



Föreståndarinnan för resebyrån i Uppsala, fröken Karin Hjelm, vid sitt arbetsbord

sin är möjligt. Utan kännedom om i varje fall de största och viktigaste platserna i utlandet och om kvalitén på tåg, bussar, båtar och hotell utomlands kan man inte stå den resande allmänheten till tjänst så som man bör.

— Därför är det synd om den ungdom, som börjat på resebyråerna under kriget och som ännu inte haft möjlighet eller tillfälle att komma ut och se sig omkring. Den kan inte ur egen fatabur plocka fram de goda och personliga tips, som kunderna gärna vill ha av oss. De vana resenärerna — och de är numera en stor procent av svenska folket — vet i allmänhet precis hur de vill ha sina resor, var de vill bo och vad de vill titta på och då är det ju inte roligt att stå bakom disken och veta att kunden har större personlig erfarenhet inom ens eget yrke än man själv.

— Det kommer också in många kunder och begär broschyrer över olika länder, frågar efter alternativa färdvägar och tar hem materialet för att i tankarna göra den tilltänkta resan. För många stannar det därvid. De har inte tid eller råd eller också anser de att de inte kan klara sig på de 500 kr varje svensk får använda per år för utlandsresor. Det är ju också i minsta laget för en längre resa, men man får vara tacksam över att vi svenskar ändå kan komma ut och se oss omkring efter den långa isoleringen under kriget.

— Men vi är inte bara glada åt att få ordna resor utomlands för svenskar. Utlänningarna är också välkomna till oss, när de vill resa omkring i vårt land. Tyvärr finns det för närvarande inte så stora möjligheter som det vore önskvärt att ta emot turister p. g. a. hotellbristen. Som resebyråkvinna skulle jag önska att myndigheterna släppte loss så mycket byggnadsmaterial som de någonsin kan för hotellbyggen. Sverige har så mycket som andra länder inte har — tänk bara på midnattssolen — att vi med många och goda hotell skulle kunna få hit mängder av turister, som förde med sig klingande hårdvaluta och förbättrade våra stackars finanser.

— Har fröken Hjelm några egna önskemål beträffande turisterna och Uppsala?

— Det har sedan ett par år varit på tal att det skulle ordnas rundturer med buss här i stan och det hoppas jag skall bli verklighet nästa sommar. Även om många utlänningar inte känner till mycket om Sverige, så har de allra flesta dock hört talas om Uppsala och vill komma hit och se på lärdomsstaden. Så nog tror jag att sightseeingturer med buss skulle vara lönande, slutar fröken Hjelm.

VÄRLDENS MINSTA JÄRNVÄG

I ett tidigare nummer av SJ-nytt (3/48) omnämndes en del spårvidder i olika länder och en intressant spårvidd omtalades i en notis i nr 2/48 under rubriken »50-tons tåg på miniatyrbana», nämligen 0.381m, som finnes vid den engelska »The Romney Hythe & Dymchurch Railway» (RHDR). Trots den ringa spårvidden är det här inte fråga om en leksaksjärnväg, utan en järnväg med regelbunden trafik. Den kallas »The World's Smallest Public Railway» och fyller ett verkligt behov som förbindelselänk mellan två av det forna »Southern's» linjer till Hythe och Dungeness.

I korthet är järnvägens historia följande. Två engelska racerförare, kapten Howey och greve Zborowski, hade intresse både för bilar och järnvägar och beslöt att gemensamt bygga en miniatyrjärnväg. Zborowski omkom emellertid vid en biltävling i Turin. Howey valde den låglänta Romney-heden i Kent för sin järnväg, och i juni 1927 kunde han inviga linjen New Romney—Hythe, som är något mer än en svensk mil lång.

Sitt första lok, »The Bug», köpte han från München, men allt eftersom trafiken ökades behövdes kraftigare lok. »The Bug» såldes till ett nöjesfält i Belfast, och man anskaffade nya lok, »Dr. Syn» och »Black Prince», miniatyrkopior av de kanadensiska pacific-loken. De första vagnarna rymde tolv passagerare, men för att ge plats även åt tjocka personer har de nya pullmanvagnarna endast åtta sittplatser.

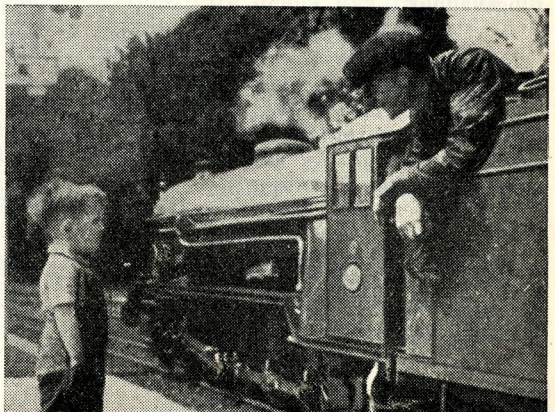
När kriget kom, hade banan byggts fram till Dungeness och var nu något mer än två svenska mil lång. I juni 1940 övertogs den av militärmyndigheterna, och i stället för pullmanvagnar rullade nu specialbyggda armerade vagnar med två antitankkanoner och fem mans besättning.

Den största påfrestningen kom 1942 i samband med utläggningen av »Pluto», *P*ipe *L*ine *U*nder *T*he *O*cean, då tåg oavbrutet rullade över linjen med arbetare och material.

Nu är passagerartrafiken åter i gång. En söndag hade jag nöjet att själv göra en resa där, en verklig upplevelse. Man köper sin biljett i luckan och får den klippt i spärren. Någon biljettkontroll förekommer inte på tåget, då det ej finns korridorvagnar. Trots sin litenhet är banan »up to date», och liksom på Victoria och Waterloo stationerna i London utsänder högtalarna i Hythe grammofonmusik och reklam. Till tonerna av glad wien-musik rullar det ena fullastade tåget efter det andra iväg med förväntansfulla resenärer.

Det var som att åka bil, man måste huka sig ner för att komma in i kupén, men väl inne satt man bekvämt. Högsta hastigheten är 40 km/tim, men i allmänhet nöjer man sig med något mindre fart. Genom att man sitter endast 15 cm från markytan, verkar det som om tåget gick med större hastighet. Genom de stora fönstren har man god utsikt över de vidsträckta fälten med stora fårhjordar, vana att se det lilla tåget regelbundet rusa förbi. Människorna däremot står vid staketet, som inramar banan, för att se tåget komma, och i vägkorsningarna stiger bilisterna ur sina bilar och betraktar nyfiket det lilla tåget. Man stannar på en del mellanstationer, och sedan ger tågbefälhavaren avgångssignal och stiger in i sin tjänstekupé i sista vagnen. Lokföraren svarar med en kort signal och kryper åter ned i den lilla förarhytten. Han är även eldare och matar loket då och då med några kolstycken.

På en mellanstation steg jag av för att ta ett mötande tåg tillbaka. Det andra tåget rullade vidare och försvann i fjärran. Signalen ställdes till stopp. Det var, liksom vid »riktiga» järnvägar, »safety first».

Sven Lindström
S. J. Resebyrå, Stockholm.

En liten engelsman hälsar på lilleputtloket »Hercules» förare på världens minsta järnväg