

Årets femte stadsvandring

Hettan hade ett fast grepp över Skara i måndagskväll. Många kände nog som forna eldare på våra gamla lok när det var dags att samlas för Skara Gilles femte stadsvandring för året. Kvällens tema var "järnvägen". Som vanligt hälsade Barbro Olofsson välkommen från trappan till "Bladhska" när domkyrkans klockspel hade klingat ut.

På väg till järnvägsstationen gjorde man ett första stopp vid Nockes. Detta för att belysa gatornas historiska betydelse. Förr var Kungshusgatorna de viktigaste lederna i Skara. Men när järnvägen kom till staden 1874 och man byggde både stadshotell och telegrafstation, fanns det anledning att anlägga det som kom att bli Järnvägsgatan. Barbro bjöd på sin rika kunskap när hon berättade om husen och de verksamheter som bedrivits i dem.

Gruppen fortsatte till det vackra stationshuset som ritats av Ragnar Östberg, samma arkitekt som ritat Stadshuset i Stockholm. På spåret stod en rälsbuss som passande hade körts fram av medlemmar i föreningen "Skara Lundsbrunns järnvägar". Gästerna möttes av glada tut och tre entusiaster som hade en hel del att förtälja. Bland annat berättade de om tågtjänstemännens uniformer. Stinsen (stationsinspektören) hade tre vinklar i sitt mössmärke, han eller tågklareren hade rött band i mössan, vilket visade att de hade rätt att vinka av tågen. Tågmästaren med sitt blåa band, hade ansvaret under gång. Barbro berättade också om alla "de andra" som arbetade vid järnvägen. Här fanns smörjare, eldare och banvakter. Alla stadens järnvägsövergångar var bemannade med en person som fällde och hissade bommar varje gång ett tåg passerade. Och det kunde handla om mer än 40 ankomster och avgångar om dagen. Här visade hon åter prov på en unik personkännedom om de människor som bott och verkat i staden.

Barbro passade på att ge oss bakgrunden till Skara storhetstid när staden ståtade med titeln "norra Europas största smalspåriga järnvägsknut". När västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg började orterna som inte låg utmed sträckningen att etablera förbindelser. En tidig sådan var Lidköping – Skara – Stenstorp som invigdes 1874. Nästa projekt blev en förbindelse med Kinnekulle 1887 och 1900 invigdes sträckan till Göteborg och 1909 lades räls till Timmersdala. Den femte förbindelsen kom att bli direkt till Skövde. Under många år transporterade både ånglok, diesellok och rälsbussar både människor och gods till och från Skara. Persontrafiken avvecklades 1970 och godstrafiken året efter.

Det är lätt att förstå vilken central roll stationshuset hade under dessa glansdagar. Här kunde man köpa biljetter, använda väntsalen, handla i kiosken, besöka den offentliga bekvämlighetsinrättningen, eller hämta nyanlänt ilgods. Många minns den gamla vändplattan utanför Nyströms Bageri och alla Skarabor med "rätt ålder" har starka minnen av den undergång som förband Vallgatan med stationsområdet.

Barbro avslutade med ytterligare berättelser om människor och hus och uppmanade de 103 stadsvandrarna att avsluta kvällen med sedvanlig kaffe och fralla på gården vid Båtsmanshuset. En uppmaning som nästan alla hörsammade. Så avslutades ännu en trevlig kväll med både förkovran och social gemenskap. Nästa veckas stadsvandring går till Skoltorget.



Barbro berättar om när Järnvägsgatan kom till och fick större betydelse än Kungshusgataorna.
Foto Tommy Kroon



När 100 stadsvandrare väntar på perrongen är det som "i gamla tider". Foto Tommy Kroon



Åke Paulsson berättar om järnvägarnas uniformer och deras märken. Foto Tommy Kroon