

Hur Pågatågen blev lila och varför sätena kläddes med tyg

Mats Lind, Lind i Lund, Arkitekt SAR/MSA

Det finns en mängd roliga eller pikanta detaljer kring färgsättningen och inredningen av det som kom att bli Pågatågen. Jag arbetade i slutet av 1970-talet som arkitekt på regionplanekontoret vid SSK, Sydvästra Skånes Kommunalförbund. Kontoret var bemanningsmässigt litet, en kanslichef, en ekonom-statistiker, en trafikingenjör, en planingenjör, ett ritbiträde, en kanslist och arkitekten Mats Lind, dvs jag. Vi var oerhört produktiva (därför var storken vår symbol) och köpte in tjänster där vi inte hade den rätta kompetensen.

Vår trafikingenjör, Lennart Serder, uppdagade att dåvarande SJ tänkte lägga ner all lokaltågtrafik i Skåne. Lennart slog larm: Nerlagd tågtrafik skulle drastiskt försämra trafiken i SSKs kommuner. SJ förklarade att vi (SSK) fick finansiera nya tåg på samma sätt som SL i Stockholm gjorde. SJ var beställare och specificerade hur tågen skulle se ut, bestämde färgsättning och inredning så att den blev densamma i Skåne som hos SL i Stockholm. Många av SSK:s politiker var till en början negativt inställda till att vara med och finansiera tågtrafik. Det skulle staten sköta! Lennart och ett par politiker, Roland Lundberg (Malmö) och Sverker Oredsson (Lund), slogs för tåg och visade hur nerläggning skulle drabba kollektivtrafiken i sydvästra Skåne.

Styrelsen svängde och majoriteten accepterade SJ:s krav på finansiering. Däremot motsatte man sig att tågen skulle se ut som SL:s tåg. Jag fick uppdraget att färgsätta och inreda tågen efter mina idéer. Det skulle visa sig bli en slingrig väg fram till färdigt tåg. SJ hade studerat vår litenhet och var övertygat om att man enkelt skulle kunna köra över oss och få som man ville. Jag kontaktade SJ:s sympatiska chefsarkitekt, Karl-Axel Bladh, som förklarade att det fanns en europeisk överenskommelse som fastslog att tåg av vår typ skulle färgsättas i blått. Jag höll mig till detta och bestämde mig för att tänja gränsen för det blå mot en rödblå nyans som kan kallas lila eller violett eller purpur (kärt barn har många namn). Kombinationen mörkblått, vitt och lila var redan en favoritkombination för mig. Jag höll mig till den europeiska överenskommelsen om jag valde en blålila nyans även om jag anade att SJ skulle få spatt.

Med hjälp av min gode vän Bo-Lennart Mårtensson, färgkonsulent vid Nordsjö, fick jag kontakt med

Nordsjöns laboratoriechef Åke Jönsson. Till en början trodde han att jag drev med honom, ”inte kunde man måla ett tåg med lila färg!” Han förstod snart att jag menade allvar när jag förklarade att jag var säker på vilken nyans jag ville ha. Den skulle vara mild, inte skrikig, och stå väl mot en mättad mörkblå bakgrund. Han insåg att jag inte var tokig och så började de blanda färg som skulle tillfredsställa mig. Det var inte lätt, men efter hand tände labbet på idén och jag tror att vi gick igenom 15-16 olika nyanser i inomhusljus, utomhus i solsken och vid molnigt väder. Till slut var jag nöjd med den lila och då tog det inte så lång tid att finna den rätta mörkblå nyansen.

Ett svårartat tekniskt problem kvarstod. SJ hade specificerat att tågen skulle målas med epoxifärg. Permanentviolett som pigmentet heter som ger den lila färgen fungerar inte i epoxi. Nu hade jag läst arbetarskyddsstyrelsens beslut att inte tillåta målning med epoxifärger i befintliga sprutboxar. Hälsofaran för målaren var för stor. Det visade sig märkligt nog att SJ, ASEA och Nordsjö redan tagit fram ett miljövänligare och mindre hälsovådligt färgsystem, Duasolid, baserat på vegetabiliska oljor. Det färgsystemet fungerar på allra bästa sätt med permanentviolett. Tekniskt sett var Duasolid fullt ut i klass med epoxi och godkänt av SJ. Det såg med andra ord ljusst ut för blå-vitlila tåg!

Lennart och jag åkte upp till SJ:s centralkontor, då ett ruggigt ställe där vi behövde guide för att komma fram till Överingenjörens kontor. Man ska vara medveten om att skvallret hade gått mellan båda sidor. Vi fick skvallerinformation från SJs anställda och SJ fick skvallerinformation från Skåne. Jag hade en färglagd ritning med i min väska (väskans olika innehåll kom efter hand att bli mycket irriterande för SJ) och tog fram den för att visa Överingenjören. SJ:s färgexpert, som uppenbarligen inte läst arbetarskyddsstyrelsens bestämmelser, hade tydligen förklarat att han kunde ställa sig positiv – färgen var ju tekniskt omöjlig i epoxi! Jag hade mina aningar, vilka bekräftades när Överingenjören förklarade att det såg väldigt trevligt ut men tyvärr var tekniskt omöjligt. Jag lyckades hålla triumfen borta ur rösten när jag sa att jag mycket väl kände till detta, men SJ skulle vara tvunget att avstå från epoxi. Varför inte använda Duasolid som SJ redan godkänt. Två flugor i en smäll! Man kan använda befintliga sprutboxar och den trevliga färgsättningen blev möjlig

för att inte säga tekniskt sett den allra bästa. Färg-experten hade tvingat Överingenjören in i en fälla han inte kunde ta sig ur. Han var tvungen att hålla god min och Lennart och jag kunde återvända till Malmö.

Av någon anledning hade SJ och SL bestämt sig för att sofforna i tågen skulle kläs med galon. Vi kunde inte gå med på en så dålig komfort och accepterade inte något annat än tyg. Jag har pendlat med tåg i många år. Sex år till skolan i Örebro och flera år till jobbet i Malmö. Under dessa resor upptäckte jag snart de underbara egenskaperna hos galon. Det går utmärkt att skriva på galon med blyerts och ännu bättre med kulspetspenna. Skär man i galon tränger sätenas underliggande skumplast ut på ett närmast sensuellt sätt. Skoltågen med galonsäten var alltid vandaliserade och intressanta budskap spreds med hjälp av kulspetspenna och galon. Åker man på sommaren upptäcker man ibland de fina svettegenskaperna hos galon. Det är en speciell känsla att sätta sig på plaskvåt galon efter någon som svettats rejält.

Det visade sig att SJ godkände endast en tygkvalité till tågsäten. Den kunde bara vävas i Holland på en vävstol som märkligt nog sålts från Sverige. SJ använde sig av sådant tyg i sina "fina" tåg. Vi fick kontakt med grossisten i Stockholm och bokade tid för ett besök. Det visade sig vara en livlig och trevlig person (jag har dessvärre glömt hans namn). Han hade dock mycket svårt att koncentrera sig på tygaffären. Vid den tiden hade jag ganska långt brunt skägg och var klädd i murarskjorta och jeans. Dessutom var jag blond i närmast pottklippning. Hans brist på koncentration förklarades när han ursäktade sig, trippade bort till en dörr, slet upp den och beordrade sin dotter att komma in. När hon kom in pekade han på mig och sa: "Se – så där ser en riktig dalmask ut!" Jag som är född i Småland! När det var klargjort kunde vi koncentrera oss på tygaffären. Den hölls hemlig för SJ. Jag skulle rita ett mönster att skicka till väveriet för att få en vävd provbit (denna kom att spela en avgörande roll senare när den kom upp ur min väska).

Jag målade en akvarellförlaga till tyget och skickade den till Holland och fick ett motbud från Holland som inte alls motsvarade mina önskemål. Slutligen fick jag en provbit vävd efter min förlaga. Den bestod av två olika kvalitéer av vilka jag omedelbart föll för den ena. Den hade kort lugg vilket gjorde att samspelet mellan mina blå och röda färggränder skapade ett vackert rödlila tyg.

Nu skulle jag välja laminat och golv. Det var enklare när jag hade tyget att utgå från. Jag kontaktade SJ och blev beordrad att anlita en laminattillverkare vars namn jag glömt. Låt oss kalla den ABC-laminat. Jag fick en ring provbitar med ca 100 olika mönster skickade från SJ. Den innehöll ingenting som stämde

överens med mina önskemål. Jag försökte ringa ABC-laminat för att höra om de kunde ta fram laminat efter förlagor från mig. Jag blev hänvisad till ett annat telefonnummer där man förklarade att ABC-laminat hade gått i konkurs. Politikerna i SSK önskade så mycket skånskproducerat som möjligt i tågen så nu dök chansen upp att anlita skånska Perstorp. Jag ringde upp ansvarig på SJ och förklarade att ABC-laminat inte fanns längre. "Du ska anlita ABC-laminat, dom är billiga och bra" sa han flera gånger trots att jag förklarade att de hade gått i konkurs. Jag avslutade samtalet, struntade i SJ och bestämde mig för Perstorp. Jag åkte upp till deras fabrik för att lära mig hur man gör laminat. Jag ville ha milda och vilsamma färger i sittdelen och kraftiga, energiska nyanser i tågentréerna: Rödbeige och vitt i sittdelen och knallgult och blått i entréerna. Sagt och gjort, jag lämnade färgförslag och fick så småningom laminaten i önskade nyanser. Inga ABC-laminat av självklara skäl!

En dag blev jag uppringd av en av SJs ansvariga som förklarade att min utvändiga färgsättning var tekniskt omöjlig. Jag hade valt en diagonal linje över den korrugerade tågsidan. "Så kunde man inte måla!" Jag sa inget. Tittar man på internationella tåg med stora firmamärken målade över hela korrugerade vagnsidor inser man snabbt att SJ bara försökte stoppa mitt förslag. Jag byggde en skalenlig korrugerad tågsida i kartong och färgsatte den med självhäftande färgplast. Lennart och jag åkte upp till Överingenjören och han förklarade att jag var tvungen att ändra färgsättningen. Då öppnade jag min väska och slängde upp modellen och sa: "Kan jag klara det i skala 1:10 kan ni nog fan klara det i full skala!" Så stoppades det försöket!

När ASEAs marknadsavdelning fick se färgerna på och i tågen förändrades samarbetsklimatet. ASEA blev eld och lågor. Internationellt kunde man inte marknadsföra de duvgråblå tågen från Stockholm med hemska säten i galon. Med ASEAs Jonny Meijer i spetsen började tillverkningen av våra tåg att sätta fart.

Lennart och jag åkte upp till Hägglunds i Örnsköldsvik, där tågen skulle byggas, för att se på en prototyp och besluta om vissa tekniska detaljer. Prototypen var inte färgsatt och var densamma som för SL. Vi fick sällskap av två ansvariga från SL. De var utrustade med kniv och slägghammare. Tågen skulle testas efter deras önskemål. Stod de emot sparkar och knivstick? Jag skämtade med dem och sa att det spelade väl inte så stor roll. "Era tåg ser ju vandaliserade ut redan när de är nya." Skämtet uppskattades inte. Jag tror att SL fick byta ett tusental förstörda säten om året. De valde då metoden att byta ut säten mot stålstommar där man kunde trycka ner en liten kudde i sätet och en i ryggen. Det skulle bli mycket billigare att byta kuddarna resonerade SL. Kuddarna var naturligtvis klädda med galon.

Vår SSKinställning var att tågen skulle vara så fräscha och bekväma som möjligt när de var nya. Då var galon bannlyst. SL hade helt andra preferenser. Man var besatt av problemen med vandalisering och var av den felaktiga uppfattningen att man kan förhindra vandaler genom att göra det ansträngande att vandalisera. Dessutom var ju galon billigt. Tack vare SSK tror jag man övergett de fruktlösa idéerna. Dyrare säten som man inte behöver byta så ofta kan i längden bli billigare än billiga säten som ständigt måste bytas. Efter hand har kanske omsorgen om resenärernas bekvämlighet dessutom ökat även utanför SSK.

Nu trodde jag att det äntligen skulle vara lugnt och att tågen skulle se ut som jag önskade. Då fick jag reda på att det krävdes ett införseltillstånd för tyget från Överstyrelsen för ekonomiskt försvar. Jag kontaktade SJs vagnverkstad och ASEA. Båda gav mig rådet att prata med SJs ansvarige för kontakter med Överstyrelsen. SJ hade en rejäl kvot vi borde kunna utnyttja. Nu slumpade det sig så att den SJ-ansvarige hette Björk, ASEAs man hette Lönn, vagnverkstadens hette Rönn och själv heter jag Lind. Sagt och gjort, jag ringde upp Björk och sa: "Hej Björk, det här är Lind. Jag har pratat med Rönn och Lönn och dom har bett mig ringa Björk." Björk som var en man med humor skrattade och frågade vad Björk kunde hjälpa Lind med. Jag förklarade mitt dilemma och han frågade hur mycket tyg det rörde sig om. Våra 2,5 km tyg var inga problem och så var den nöten knäckt!

SJ ville fortfarande inte acceptera lila tåg och tyg på sätena. Lennart och jag fick förbereda oss på en slutlig match där allt skulle ställas på sin spets. Vi blev uppkallade till SJ till en sammanträdeslokal med ett jättelikt välpolerat ovalt bord. Vi två satt vid ena kortändan och SJs stab, arkitekt, överingenjör m fl satt vid den andra. SJ hade beställt en modell av tåget i sin tänkta färgsättning. Någon blå-vit-lila modell fanns inte.

Nu började ett samtal som påminde om småbarns gräl i en sandlåda. "Ni ska ha galon! Vi ska ha tyg! Ni ska ha galon! Vi ska ha tyg! ...". Överingenjören tröttnade först och frågade lite spetsigt om vad för slags tyg vi tänkt oss. Jag hade lärt mig att inte avslöja något förän SJ visat alla sina kort. Jag hade skaffat tygprover från samtliga SJs tåg sedan annu dazumal, plockade upp dessa på bordet ur min väska och sa att bland alla dessa fanns kanske något vi kunde acceptera. Blixtnabbt kom SJs motdrag: "Men det är ju våra tyg och inte era!" Det var deras sista argument för galon. Ur min irriterande väska tog jag upp provbiten från

Holland och sa att "då tar vi det här!" Jag skickade provet med en nonchalant snärt tvärs över bordet och ner i knäet på Karl-Axel Bladh, som omedelbart blev förtjust och förvånat undrade var vi hade fått tag på det här tyget. Vi berättade hela historien och efter den hade SJ inga sakliga argument kvar att förhindra att sätena skulle kläs med tyg.

Mötet avslutades med att Överingenjören förklarade att färg på tåg och val av tyg inte kunde bestämmas av oss tjänstemän utan att beslutet måste fattas av SSKs styrelse. Det skulle SJ kräva.

Beslutet togs av SSKs styrelse som ställdes inför valet mellan SLs blå tåg och mitt blå-vit-lila förslag. När vi presenterade det som att SJ begärde att vi skulle betala tågen, samtidigt som SJ krävde att tågen skulle se ut som SJ ville och vara försedda med galonklädda säten och inte med tygklädda som vi ville, är det inte svårt att inse att SSKs styrelse beslutade om blå-vit-lila tåg med tygklädda säten.

Äntligen! Nu var det bara att se fram emot premiären. Trodde jag! Rätt var det var blev jag uppringd av chefen för SJs vagnverkstad i Malmö. Han förklarade att man inte kunde använda det tyg jag ritat. Mönstret var nämligen inte symmetriskt. För att ge sätena längre hållbarhet kunde man ta loss dem och vrida dem så att baksidan blev framsida, snygg och osliten. Gjorde man det skulle mina asymmetriskt placerade linjer hamna fel. De skulle inte längre sammanfalla med linjerna på ryggstöden. Det hade han ju onekligen rätt i! Som tur är lär man sig som arkitekt att se en planlösning uppifrån. Sofforna var symmetriska. Jag såg den självklara lösningen och sa: "Om du lossar båda sätena och lyfter det vänstra så att det blir det högra och det högra så att det blir det vänstra stannar linjerna kvar i ursprungligt läge och baksida blir fräsch framsida." Han funderade ett slag och sa sedan att "fan i mig, det har du rätt i!"

Efter alla dessa turer blev det tävling om namn med Karsten Ericks i Skåneradion. Pågatågen vann och varje tåg fick namn efter en känd skåning. Lyckligtvis har det under åren getts namn åt Pågatågen med både prominenta manliga och kvinnliga "Pågar". Lila har efter hand utvecklats till ett varumärke. Pågatågen med sin stiliserade stork, vår symbol ritad av SSKs planingenjör Bo Berndtsson, gjorde storstilad entré och trots min förhoppning blev det aldrig någon debatt om tågens färgsättning. Galon lär inte dyka upp på skånska tågsäten igen. Knappast någonstans i resten av Sverige.

Malmö den 4 mars 2013