

Elektrifiering av Greby hållplats

I järnvägens barndom fanns endast ljus eller fotogenlampor att lysa upp med inne och ute. På 20 och 30-talet började elektriskt ljus komma men då främst i de tätbefolkade områdena som städer och större samhällen. Mycket av verksamheten på t.ex. stationer och hållplatser måste göras i mörker eller med hjälp av dålig belysning från lyktor med karbid eller fotogen. När elektriciteten kom till mindre byar kunde i vissa fall även järnvägsbolagen få tillgång till denna nymodighet, men ut till banvaktsstugor och hållplatser långt från annan bebyggelse dröjde det länge innan elektriciteten kom, på många håll ända in på 40 och 50-talet.

Greby hållplats på linjen Linköping - Ringstorp var inget undantag på 1930-talet, belysningen var så bristfällig att mjölktransportörer och andra trafikanter klagade till Trafikförvaltningen för Östergötlands smalspåriga järnvägar. I ett brev skrev dom: "Undertecknade mjölktransportörer och trafikanter vid Greby anhalt å M.Ö.J. får härmed vördsamt anhålla att någon ytterbelysning "ev. elektrisk lampa" kunde anbringas vid mjölkbryggans närhet. Som mjölken skall levereras före kl. 7 fm. Så är det ju rätt förklarligt att en del oreda uppstår vid avhämtningen och utbyte av flaskorna mm."

Tio mjölkleverantörer och 16 "trafikanter" har skrivit under anhållan, även hållplatsföreståndaren för Greby anhalt har skrivit en egen inlaga till Trafikchefen Carl Carlsson. Han skriver bland annat: "Under-tecknad vill helt instämma i den av mjölk-leverantörerna och trafikanter uppsatta skrivelsen med anhållan om bättre belysning vid Greby hållplats, ytterbelysningen består endast av en 14 lingers (?) fotogenlampa som endast förmår upplysa en mindre del av bangården och mjölkbryggan" han skriver också att "antalet mjölkflaskor är för närvarande 26 till 28 dagligen, antalet resande var för december 1935, 664 st".

I januari 1936 beordras banmästare Pettersson av baningenjören "att undersöka om möjlighet



Greby hållplats på 1940-talet.

finns att erhålla elektrisk belysning vid Greby anhalt" han skriver också om kostnaderna blir för stora "kan även den möjligheten tänkas att sätta upp en Luxlampa".

Järnvägen har tur, en lantbrukare i direkt närhet till hållplatsen tänker sig att sätta upp en transformator på sina ägor och Forsaströms Kraftaktiebolag i Åtvidaberg skall leverera energin. Efter en del diskussion om priser och annat tackar TÖJ för erbjudandet och meddelar att arbete kommer att igångsättas snarast möjligt. Övermontören vid MÖJ får order att installera elektrisk belysning enl. nedan:

- 2 Ljuspunkter i vägbommarna
- 1 ljuspunkt, ytterbelysning över mjölkbryggan
- 1 ljuspunkt, ytterbelysning på husknut
- 1 ljuspunkt i semafor
- 1 ljuspunkt i väntsal
- 1 ljuspunkt i köket jämte en väggkontakt
- 1 ljuspunkt i rummet
- 1 ljuspunkt i förstugan

I våra ögon ett inte alltför stort antal ljuspunkter och uttag, men det var ju helt andra tider då. Den 24 september 1936 meddelar banmästare Pettersson till Laurell att el.belysningen är installerad i Greby, vilket vi får anta alla mjölkleverantörer och trafikanter var tillfreds med.

Ur handlingar bevarade i Östergötlands Järnvägmuseum Linköping. Bild från författarens samling.

Bengt-Åke Rudström