

SPÅRVÄG OCH BUSS

Stockholms Spårvägars tidning

ÅRGÅNG 13 · NR 7 · 15 SEPTEMBER 1953

Spårvägsrörelsen i tidningsspalterna VIII

Perioden 1900—09 (7)

AV ARKIVARIE STEN HOLMBERG

Storstrejken 1909

En redogörelse härom torde kräva en framställning — om även summarisk — rörande förhållandena på arbetsmarknaden vid ifrågavarande tid.

År 1905 hade Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF) enligt ett tillägg till § 23 (numera § 35) i sina stadgar förbehållit sig rätten att i kollektivavtal anta och avskeda arbetare, leda och fördela arbetet och begagna vilka arbetare som helst.

År 1906 erkände LO preliminärt realinnehållet i § 23 (»decemberkompromissen») efter tidigare vägran från fackföreningarnas sida och konflikter på arbetsplatserna. SAF och LO erkände varandras föreningsrätt. Lag om medling i arbetstvister antogs.

År 1907 bekräftade fackföreningarna — inför lockouthot från SAF — den preliminära uppgörelsen om innehållet i § 23.

Samma år utbröt i USA en allvarlig ekonomisk kris, som snart spred sig till Europa. Vi hörde därom vid tiden ifråga berättas — som ett bevis på krisens skärpa — att chefen för en svensk storindustri (sannolikt direktör Edström vid Asea), som anlänt till New York, ej kunde i bank utfå pengar på sitt resekreditiv utan nödgades för någon tid hjälpa sig fram genom att pantsätta klocka och andra värdeföremål, churu även detta mötte svårigheter.

År 1908 hade depressionen nått Sverige och medfört allvarliga arbetskonflikter. Transportarbetarna krävde arbetsmonopol i hamnarna och SAF hotade med allmän lockout. Enligt den uppgörelse, som träffades, skulle § 23 införas i alla blivande stuveriavtal.

År 1909 befann sig i Sverige depressionen i ett bottenläge med svåra arbetskonflikter i flera branscher. SAF:s fullmäktige beslöt lockout vid massafabrikerna, sågverken, textilfabrikerna och järnbruken (14/7) med successiv utvidgning av stridsområdet. Storstrejken utbröt (4/8) efter proklamation av LO:s landssekreteriat; konflikten berörde vid sin kulmen (10/8) 290 000 anställda. Sedan kom den »rationella klyfningen»: driften återupptogs (6/9) hos arbetsgivarna utanför SAF. På hösten återgång även inom SAF. (Det mycket uppmärksammade uttrycket »rationella klyfningen» vilja vi minnas hade LO-ordföranden Herman Lindkvist — storstrejksgeneralen — till upphovsman.)

En i detta sammanhang naturlig fråga är, under vilka förhållanden pressen arbetade under storstrejken. Vi ha i både offentliga och enskilda bibliotek efterforskat en skrift i saken men icke funnit någon. Numera avlidne dr Karl Hildebrand — under strejken chefredaktör för Stockholms Dagblad — trodde att möjligen någonting vore att hämta hos Publicistklubben; där upplyser man dock, att dess samlingar icke äro i tillgängligt skick. I stort voro emellertid förhållandena de följande.

Svenska Typograförbundet tillhörde icke LO och hade sålunda ingen direkt anledning att blanda sig i striden. På grund av traditionell fredlig politik och genom avtal med arbetsgivarna och på grund av yrkets speciella ställning och förpliktelser mot det allmänna väntades förbundet icke tillgripa strejkvapnet. Då icke desto mindre nästan samtliga landets typografer i strid mot bestämmelser i gällande avtal under strejkens andra vecka nedlade arbetet, blevo därmed omedelbart tidningarna förstummade.

Endast genom smärre hektografiska meddelanden etc. kunde de till en början distribuera en del nyheter om strejkläget m. m. Men efter några få dagar hade flertalet större tidningar lyckats, företrädesvis bland egna redaktionsmedlemmar, rekrytera en nödtorftig provisorisk typografpersonal, med vars tillhjälp tidningarna började utkomma i nästan vanliga format och med oförminskade upplagor.

Litet till mans torde numera inse, vilken lycka det var, att offentlighetens ljus sålunda bevarades över konflikten och vad därmed stod i samband. Denna omständighet bidrog otvivelaktigt i hög grad att ge den i det stora hela ett lugnt förlopp.

Mellan LO och Typograförbundet hade överenskommit, att ej blott de borgerliga tidningarna utan även den speciella arbetarpressen skulle tvingas upphöra och blott landssekreteriatets endast för tillfället avsedda officiella meddelande — publikationen »Svaret» (»Landets enda offentliga tidning») — skulle få utkomma. Då den borgerliga pressen med egna krafter återkom i verksamhet, var arbetarledningen bunden vid sina träffade dispositioner med avseende på arbetarpartiets olika organ, vilka därför ej kunde utkomma under strejkens fortgång. I stället fick »Svaret» karaktär av en verklig tidning, som utgick i en över hela landet spridd daglig upplaga av 150 000 ex., en även i dag mycket betydande siffra. Detta förhållande torde emellertid för strejkleddningen ha tett sig som en fördel: den fick på så sätt ensam avgöra vad som skulle sägas, skrivas och eventuellt tros på den egna sidan av stridsfronten.

Då denna framställning närmast berör spårvägsrörelsen i Stockholm och förhållandena vid Norra bolaget

Stockholms Dagblad.

EXTRABLAD

Den 10 Augusti 1909. No. 1

KÖRTRAFIKEN PÅ STOCKHOLMS GATOR.

RVARFÖR AUTOMOBILTRAFIKENS BORTTÄGITS.

Kyndigheterna ha nu vidtagit åtgärder för att åter få körttrafik i Stockholm i gång. Förordningen om automobiltrafik har suspenderats, så att automobilier t. v. få köra utan nummer. Möjligheterna för strejklösningen att inregistrera omufförarna som "blockadbrutarna" ha härigenom i det närmaste försvunnit. Redan i går sftom sågs åtskilliga automobilier i trafik utan igenkänningsmärken.

Stockholms droskägare ha nu sammankallats till ett möte i dag på förmiddagen för att erhålla ett meddelande från Överståthållarekontoret. Det kan tagas för gifvet, att de därvid komma att åläggas vidtagna åtgärder för att drosktrafiken åter nå komma i gång.

SPÅRVÄGSSTREJKSPÅ I STOCKHOLM.

Norra spårvägarne strejkkommitté har till personalen utsändt ett meddelande med anledning af tillkännagivandet från bolagets styrelse att ny personal erhåller anställning. Strejkkommittén framkommer bland annat med det tillägga påståendet, att "konflikt ännu ej föreligger mellan bolaget och den gamla personalens fackförening (!) till sist uppmäns de strejkande att ej samla sig i större grupper kring vagnhallar och anmorställen och därigenom ge anledning till störande upptröden

I dag, tisdag, hålla de strejkande nytt möte.

Vid spårvägarne ha kontrollörerna förklarar sig vilja motse handläggarnas utveckling på Norr och vagrar att dessförinnan biträda med trafikens upptagande.

Stockholms Dagblads stencilerade extrablad 10/8 1909 vid typografstreckens början.

i synnerhet, är det nödvändigt att upplysa om följande.

I det vid sagda bolag ingångna avtalet av 20/12 1906 (gällande för tiden 1/1 1907—31/12 1912) hade § 27 denna lydelse: »Vid Stockholms Nya Spårvägs AB må bojkott, blockad, strejk eller lockout, vare sig maskerad eller öppen, ej under några förhållanden äga rum». Vidare är att märka, att § 4 mom. 2 i stadgarna för den numerärt dominerande Svenska Spårvägsförbundets avdelning nr 1 (trafikpersonalen på Norr) lydte som följer: »Arbetet kan ej nedläggas med mindre än tre fjärdedelar av avdelningens medlemmar genom slutet omröstning det beslutat». Slutligen bestämdes enligt § 10 mom. 2 i stadgarna för Svenska Spårvägsförbundet: »Vid särskilt trängande behov skall förbundsstyrelsen hava rättighet att giva tillstånd till ögonblicklig

strejk när den blivit godkänd av vederbörande avdelning».

Fackföreningarna vid spårvägsrörelsen i Stockholm, samtliga tillhörande Svenska Spårvägsförbundet, voro vidorstrejken utbrott (antalet medlemmar år 1908 inom parentes) de här nämnda:

Avdelning nr 1 trafikpersonalen på Norr (761)

Avdelning nr 2 verkstadspersonalen på Norr och Söder (165)

Avdelning nr 3 trafikpersonalen på Söder (125)

Avdelning nr 5 vagnstäderskorna (69).

Vidare bör omnämnas, att de gällande kommunala koncessionerna för såväl Norra bolaget (1903) som Södra bolaget (1908) innehöll följande bestämmelse: »Avbrytes utan ÖA:s på förhand givna särskilda tillstånd rörelsen på hela spårvägen eller någon

Till

Stockholms rättsinniga medborgare!

Bojkott mot Norra Spårvägsbolaget!

Alltsedan Norra Spårvägsbolaget härstades under förra året fick då pågående blockad och bojkott upphävd mot villkor att vid behov av ny arbetskraft lämna företrädesrätt till anställning åt den hederliga och dugliga personal som före fjolårets arbetskonflikter var engagerad vid spårvägarne, har bolaget genom sin styrelse med största samvetsgrannhet undvikit infria sin förbindelse härutinnan. I stället får att anställa behöfligt antal arbetare av förturvaranda personal, har bolaget i strid med ord och avtal anställt nya arbetare till över ett 90-tal, däruv 30 fast anställda och resten s. k. söndagskonduktörer.

Alla försök att genom underhandling vinna rättelse ha varit förgäves. Statens förlikningsnämnd, som härvid biträtt, har icke ens kunnat utverka ett sammanträde, där arbetarnas kommitté fått tillfälle att inför bolagets styrelse framlägga sina synpunkter. Trots det uppenbara avtalsbrott bolaget gjort sig skyldigt till ha bolagets talesmän general Wrangel och hovtandläkare Förberg förklarat att bolaget visst inte brutit sin förbindelse till arbetarna. Hr Förberg har varit nog vänlig att styrka detta därmed, att om man ville »se sanningen i saken» så vore överenskommelsen fullständigt fördelös för personalen. Bolagets styrelsen har aldrig förbundit sig till något, och ändå kunna de otäcka arbetarna påstå att den förbruttit sig, menar hr Förberg.

Men vad har då bolagets styrelsen gjort när den förmädde arbetarna att gå med på överenskommelsen samt upphäva blockad och bojkott? Måne det då kan vara vad Social-Demokraten påstått, och vilket föranlett den ömskinna styrelsen att genom åtal mot tidningen söka rehabilitera sin »ära»?

Nog av, det är bestämt fastslaget, att bolagets styrelsen uppträtt så brofält och häusynelöt mot förturvarande personal som gärna är möjligt. Styrelserna för Stockholms fackföreningar ha givit anvisning på rätta svaret: **bojkott mot samtliga bolagets linjer och vagnar från och med den 15 maj.**

Alla rättsinniga medborgare böra vara behjälpliga härvid, så att bojkotten blir fullt effektiv. Detta så mycket mera som bolaget synes ha klart och tydligt föresatt sig att topprida och trakassera hela den spårvägsåkande allmänheten på alla sätt. Vagnarnas orenlighet, på grund av indragen städningpersonal, har t. o. m. givit anledning för polisen att ingripa. Mot ett bolag, som i ren hämndlystnad mot personalen icke aktar för rov att till allmänhetens begagnade utåtta osnygga och hälsofarliga vagnar i allmän trafik, hjälper ingenting annat än ett kraftigt ingripande från allmänhetens sida.

En verklig bojkott skall skaffa personalen rättvisa: allmänheten skall vinna ökad trafiksäkerhet samt bättre behandling och tillmötesgående från bolaget efter bojkottens slut. Lat därför bolagets vagnar gå tomma!

Ingen må alltså använda norra bolagets vagnar från och med den 15 maj d. å!

Front mot bolaget från nämnda datum!

Stockholm i april 1910.

KOMMITTERADE.

Stockholm 1910. A. B. Arbetarnas Tryckeri.

Stockholms fackföreningars bojkottproklamation mot Norra bolaget fr. o. m. 15/5 1910. Den blev möjliggen aldrig avlyst.

del därav mer än fyra dygn, och visar ej bolaget, att sådant härrör av naturhinder, strejk eller sådant olycksfall, som ej kan läggas bolaget till last, äga stadsfullmäktige rätt förklara förevarande åt bolaget meddelade tillstånd förverkat». Trots den sagda bestämmelsen torde den uppfattningen ha varit rådande, att även vid strejk koncessionshavaren hade skyldighet att i möjligaste mån uppehålla trafiken.

I en den 24 juli daterad proklamation »Till Landsorganisationens medlemmar» — *circulär nr 98* — offentliggjorde landssekreteriatetorstrejksbeslutet. Den 2 augusti utfärdades från samma håll en ny skrivelse, publicerad i Social-Demokraten följande dag under rubrikerna: *Ordningen underorstrejken. Proklamation från Landssekreteriatet. Regler och bestämmelser att iakttaga under*

den allmänna arbetsnedläggelsen. Lugn och ordning skall vidmakthållas.

Genom denna senare proklamation avsåg man att skapa ett självtillsatt ÖÅ i Stockholm och självtillsatta ordningsmyndigheter i orterna.

Den största psykologiska verkan ansåg man sig kunna åstadkomma genom att åvägabrinda en »storstrejkens gatufrid» i landets huvudstad och genom att lamslå pressen. På ett Lilljans-möte den 6 augusti yttrade man »må tågen stanna. Må tidningarna upphöra att utkomma, arbetarklassens samfälliga aktion kräver detta».

Den 30 juli utfärdade Svenska Spårvägsförbundet *circulär nr 5* till sina avdelningar, varmed man kungjorde följande beslut:

att varje avdelning själv får avgöra, huruvida den vill delta i arbetsnedläggelsen eller icke;

att ej tillråda avdelningarna att göra avtalsbrott;

att all trafik inställs, så snart den visar sig giva anledning till oroligheter.

Cirkuläret var på förbundsstyrelsens vägnar undertecknat av dess sekreterare Nils Adler, konduktör vid Norra bolaget. Att märka är, att Adler samtidigt mer än någon annan agiterade för spårvägspersonalens anslutning till storstrejken, detta i motsats till Karl Eklund, ordförande i avdelning nr 1, som lär ha verkat i rakt motsatt riktning.

Så snart Norra bolagets ledning började misstänka, att personalen var betänkt på att delta i storstrejken, anmodades Eklund att göra ett besök på bolagets kontor. Vid detta tillfälle liksom vid andra varnades personalen för konsekvenserna av ett avtalsbrott. Eklund erkände öppet, att en strejk måste anses som ett brott mot avtalet, och att han personligen hyste de allra största betänkligheter mot ett strejkbeslut, samt att han icke skulle underlåta att till personalen framföra en varning. Förbundsordföranden A V Lundström, likaledes konduktör vid Norra bolaget, ville samtidigt icke till bolagets ledning meddela något om förbundets avsikter.

Den 2 augusti på aftonen samlades personalen till det första stora mötet i Folkets hus för att besluta i strejkfrågan. Resultatet härav blev, att styrelsen för avdelning nr 1 den 3 aug. kl. 10 hos Norra bolagets direktör anhöll, att bolaget skulle hos ÖÅ hemställa, att driften vid spårvägarna fr. o. m. den 4 aug. måtte helt och

hållet inställas. ÖÅ och bolaget skulle således göras till medverkande parter i storstrejken. Att svaret blev avböjande kunde väl knappast förvåna ens förslagsställarna själva.

Natten mellan den 3 och 4 aug. samlades personalen åter till möte i Folkets Hus. Meningen lär från början ha varit, att avdelning nr 1 (trafikpersonalen på Norr) som den största och viktigaste avdelningen först skulle fatta sitt beslut, och de andra avdelningarna sedan med stöd därav taga ställning. Emellertid hade avdelning nr 2 (verkstadspersonalen på Norr och Söder) redan tidigare på aftonen sammanträtt och med 82 röster mot 3 beslutat strejk. Avdelning nr 3 (trafikpersonalen på Söder) hade fattat liknande beslut med 102 röster mot 14.

Sammanräkningen av avdelning nr 1:s röster hann ej avslutas förrän vid 4-tiden på morgonen den 4 aug. och gav till resultat 415 röster för och

176 mot strejk. Den för strejkbeslut erforderliga 3/4 majoriteten saknades således. Detta resultat mottogs med stark opposition av dem inom avdelningen, som voro för strejk, varvid de livligt understöddes av avdelning nr 2:s medlemmar, som talrikt infunnit sig. Stämningen var obeskrivlig, man steg upp på stolar och höll anföranden utan att begära ordet. De, som röstat mot, kallades förrädare, förbundsstyrelsen betecknades som feg etc. etc.

Den vid mötet närvarande förbundsstyrelsen sammanträdde omedelbart till enskild överläggning och beslutade dels att upphäva det ovan nämnda *circulär nr 5* för Stockholms vidkommande och dels göra en sammanräkning av alla stockholmsavdelningarnas röster. På så sätt fick man fram beslut om strejk med 599 röster för och 193 mot; den kvalificerade majoriteten var, som man ser, i knappaste laget. *Stadgeenlig fordran på*



Den 16 eller 17 augusti 1909 tedde sig Stockholms dagliga tidningar på detta sätt.

majoritet inom den enskilda avdelningen slopades.

Klockan var nära fem på morgonen den 4 augusti, då Norra bolagets direktör per telefon underrättades om strejksbeslutet, dvs. strax före den tid trafiken för dagen brukade börja. Vid Södra bolaget infann sig personalen kl. 6 och meddelade, att den beslutat nedlägga arbetet.

Man nödgas sålunda konstatera, att spårvagnspersonalens väg till storstrejken dels gick över ett avtalsbrott och dels över ett åsidosättande av bestämmelser i de egna stadgarna.

»Storstrejken gatufrid» var således etablerad den 4 augusti 1909. I Social-Demokraten förekom dagen därpå följande skildring *Hur Stockholm tedde sig*:

»Spårvagnarnas ringande var förstummat, arbetsåskdonens skrällande mot gatustenarna var borta, allt var så tyst, så tyst. Vi gingo några varv genom stadens olika delar. På Vasagatan mötte vi en begravningsprocession med likvagn och en hyrvagn, vars kusk i sin hatt bar det kort, som tillät honom att köra. Detta kort var icke utskrivet av överståthållaren eller polismästaren eller kommandanten utan av hr H. Lindkvist, Landssekreterarietets ordförande. Flertalet av begravningsgästerna, ett tiotal, gick på trottoaren bredvid vagnen och fick på det sättet vandra ända till kyrkogården. På Drottninggatan, där annars automobilernas tutande och droskornas slammer fylla luften var det så tyst, så tyst. Trampet av fötter på gångbanan var det enda ljud, som hördes. Men där kom verkligen ett åkdon. Det var en privat landstrilla, med en oorganiserad häst och dito karl. Upe i Vasastaden mötte vi en åkare med sju hästar för en kärra. Två hästar hade han framför och fem bakom. De skulle ut på bete, ty det var sjuorstrejkan, duktiga hästar. Ute på Lidingsön fick man gå på sina långa vägar på egna ben. Själva justitieministern fick gå den långa vägen i värmen och tänka över, huru även han får bekväma sig, när arbetarna befalla honom därtill.»

Detta skrivsätt var icke lyckligt. Dessutom medförde vissa åtgärder, t. ex. strejken bland stadens dödgrävare, att man fick allmänna opinionen mot sig i vida högre grad än vad eljest skulle ha blivit fallet. Från början rådde sympati för strejken även inom borgerliga kretsar.

I ett extranummer av Social-Demokraten söndagen den 8 aug. publicerades följande *Meddelande från Stockholms Strejkkommitté*: »Härmed meddelas, att de firmor och personer, som fr. o. m. måndagen den 9 aug. fortfara med körning och transport, då det ej står i förbindelse med de av Landsorganisationen gjorda undantagen samt utan att frikort därför er-

hållits, komma att stämplas som blockadbrytare. Stockholms Strejkkommitté. Expeditionsutskottet.»

Detta meddelande får man se i samband med, att Norra bolagets styrelse samma dag hade beslutat att återuppta trafiken följande dag (måndag 9/8). Beslutet tillkännagavs genom en annons av följande lydelse: »Styrelsen, som är besluten att snarast ånyo öppna den genom strejk avbrutna trafiken, erbjuder härmed arbetsökande, som äga för spårvägstjänst nödiga förutsättningar, att omedelbart anningen personligen eller med post anmäla sig till tjänstgöring. *Arbetsviliga ur den f. d. personalen, vilka före onsdagen den 11 ds anmäla sig, äga i den mån så ske kan företräde till anställning.* Anmälningar från tillfälliga medhjälpare för driftens upprätthållande mottagas med tacksamhet.»

Annonsen tillställdes ett flertal tidningar, vilka utsände extrablad samma afton, varigenom nyheten hastigt blev spridd. Såväl hela den borgerliga pressen, som den stora allmänheten hälsade med tillfredsställelse beslutet, som betraktades som den första starka reaktionen mot föreställningen om strejklejdningens övermakt.

I Social-Demokraten för den 9 augusti finna vi en artikel *Mod — till klassförräderi*, varur vi citera: »Arbetsgivarna frukta vårt lugn, vår oåtkomlighet, vår obrottsliga enighet. Med tillhjälp av de sista tidningarna före typografernas arbetsnedläggelse vill man frambringa våldsamheter genom att söka få igång en del arbeten under storstrejken framför allt spårvägarna.» Och om även »några enstaka spårvagnar sannolikt utan passagerarna skulle kunna krångla sig fram runt (Ring)-linjen, så skulle det icke det ringaste skada storstrejken och arbetarklassens seger». I Hornsbergs hage den 11 augusti betecknade Hjalmar Branting spårvägsdriftens öppnande som en svår utmaning och tillade: »Jag bestrider ÖÅ:s rätt att tala å Stockholms befolknings vägnar, när det på order av några borgerliga skrikhalsar sätter trafiken igång. I ett demokratiskt samhälle skulle myndigheterna handla efter det stora flertalets önskingar, men nu har de gått till mötes en liten klick för att handla mot Stockholms befolknings vilja.»

Spårvägstrafiken på Norr kom nämligen i gång den 9 augusti. Vid 10-tiden löpte den första vagnen ut genom portarna, på främre plattformen befunno sig styrelsens ordförande

och verkst. direktören med bolagets körmästare som förare.

Gatorna lågo tysta, vid Stureplan syntes långa perspektiven av där utmynnande gator ej ett enda åkdon; en och annan passagerare steg på vagnen, mötande personer sände uppmuntrande tillrop, och från fönstren klappade man i händerna eller viftade med näsdukar. Vid Kornhamnstorg mötte den i motsatt riktning gående vagnen, på vars främre plattform bolagets trafikinspektör tagit plats. »Huru har det gått?» »Bra» ljödo frågor och svar. Mest spännande var färden förbi Folkets hus. Där hade täta skaror samlats, och man var beredd på ett och annat. Vagnen passerade emellertid oantastad genom de täta leden. På den tränga Badstugatan hade spåren fyllts med gatustruts, så att vagnen blev isolerad och stående. Verkställande direktören hoppade av och drog ned bygeln, styrelseordföranden rensade skenorna med en käpp, folkhoppen, som genast samlats kring vagnen, inskränkte sig till hänfulla tillrop; efter en stund bar det åter i väg, och den första spårvagnsfärden under storstrejken var ett faktum. På samtliga tolv vagnar, som under den första dagen utgingo i trafik, var på vardera plattformen en polisman posterad.

Vid passerande av Folkets hus hade dock en liten episod inträffat. Den blev alldeles särskilt omhuldad av tidningarnas kåsörer och skämttidningarnas tecknare, varför den skall omnämnas. Strejkgeneralen Herman Lindkvists arbetsrum hade fönster åt gatan. Då vagnen passerade, ville han på något sätt ge uttryck åt sin indignation och drog därför ned rullgardinerna i rummet, han ville inte skåda »borgargardisternas» upptåg. En intervjuande journalist var närvarande och gav givetvis offentlighet åt händelsen. Det är om Lindkvist, som hans partivän Erik Palmstierna i sina memoarer helt nyligen fällt yttrandet, att han förkroppsligade arbetarrörelsen, han förändligade den icke.

För att återgå till strejktrafiken ökades den dag för dag, och den 8 sept. hade den normal utsträckning även med avseende på körtid och vagntäthet. Passagerarefrekvensen var den följande: 9/8 (första dagen) — 12 380; 20/8 — 42 122; 1/9 — 86 830; 15/9 — 125 867 personer.

Huru tillgick detta? Det skedde icke blott genom att samtliga förmän och kontrollörer ställde sig till förfogande, utan även genom tillströmning av



tillfällig arbetskraft, enskilt eller genom den upprättade skyddsskårens förmedling och icke minst på grund av allmänhetens inställning. De mest lämpliga, i första hand ingenjörer, utsågos till förare och voro i allmänhet efter fyra dagars utbildning redo att på egen hand föra vagnen.

Efterhand antogs och utbildades en ny personal för ordinarie tjänstgöring. Det hade givetvis sina svårigheter, då det stora flertalet var lika obekant med spårvägstjänst som en del av dem med Stockholm överhuvud taget. Därför suspenderades t. ex. för några dagar den fria övergången; biljettsystemet därvidlag var en alltför svår nöt att genast knäcka.

Ganska många av de nyantagna förväddades att lämna sin tjänst. Strejkvakter voro utsatta runt bolagets kontor och hallar och mötte även vid järnväg och båtar.

En episod från dessa upprörda dagar är det skäl att omnämna. Bland de antagna arbetsvilliga var en göteborgare. Det befanns emellertid, att han tillhörde de i Göteborg strejkande spårvägsmännen. Konststycket att inom samma arbetsområde samtidigt vara både strejkande och strejkbrytare torde ej vara av många utfört.

Vid trafikavdelningen på Norr arbetade den 11/8 59 personer, 16/8 110 och 30/8 380 personer. Nyantagning började 12/8 med 11 personer, 31/8 voro 312 nyanställda. Därjämte hade 10 medlemmar av den gamla personalen återgått.

På Söder kom trafiken i gång ett par dagar senare än på Norr.

Den 18 augusti tillställde Norra bolaget samtliga strejkande ett brev av följande lydelse: »Då Ni utan vederbörligt tillstånd undanhållit Eder från tjänstgöring sedan den 4 innevarande augusti och av denna anledning skilts från Eder befattning, får bolaget med tillkännagivande härav förståndiga Eder att ofördröjligen återlämna de bolagets effekter, som av Eder innehavas». Samtidigt avgick brev till avdelningarna vari förklarades, att på

grund av avtalsbrott från deras sida gällande avtal upphört och förbehöll sig bolaget rätt att föra skadeståndstalan.

Effekterna ville personalen ej utan vidare återlämna, emedan de enligt påstående, skulle innehåsa »som lön in natura». Bolaget begärde och fick kvarstad, och vid rättgång tillerkändes bolaget effekterna, ehuru det fick betala kostnaderna.

På grund av Norra bolagets förutnämnda uppmaning till den gamla personalen att till den 11 augusti, vilken tidpunkt senare utsträcktes, anmäla sig för återgång i arbetet, beslöt förbundsstyrelsen 10/8 »att söka få ett gemensamt sammanträde till stånd med landssekretariatet för att få största möjliga klarhet uti den ställning, som spårvägspersonalen skulle eller borde intaga till striden». Då trafiken efterhand ökade i omfattning började en viss oro hos de strejkande bli märkbar; förbundsstyrelsen beslutade därför den 19 aug. att ånyo vända sig till sekretariatet dels för att få klarhet om situationen *dels ock begära stridens avblåsning för spårvägsförbundets vidkommande. Landssekretariatet avböjde denna framställning.*

Det är med förvåning och verklig ledsnad man iakttagert, med vilken hänsynslöshet den till så övervägande del aktningvärdade och dugliga spårvägs-skåren uppoffrades för att till ingen som helst nytta söka stödja storstrejkledningens allaredan betänkligt spruckna prestige. Den 19 aug. voro endast ett hundratal personer nyanställda, och en återgång av det stora flertalet av de strejkande hade varit möjlig. De nådiga klapparna på axeln med försäkran, att varje spårvägare skulle återfå sin plats, visade sig senare vara av intet värde.

Den utvidgade trafiken orsakade även, att strejkledningen i »Svaret» för den 28 aug. tillkännagav, att »Stockholms stads arbetare» beslutit bojkotta bolaget. Vi förmoda, att meddelandet avsåg *arbetare i Stockholm* och icke enbart i Stockholms stads tjänst varande anställda.

Detta beslut följdes av ett nytt fattat av Stockholms fackföreningars styrelser (Social-Demokraten 9/9): »Stockholms samtliga fackföreningars styrelser avhöllo i går sammanträde samt beslöto därvid bl. a. följande: Varje arbetare måste känna det som en hedersplikt att ej åka med spårvagnarna, så länge de föras av strejkbrytare. Envar arbetare, som bryta mot denna bojkott, kan ej anses vara en god kamrat. Då det givet kommer

att bli svårare för de arbetare, som bo i förstäderna, att effektivt uppehålla bojkotten, så rikta vi en allvarlig maning till dessa att i första hand anlita järnvägarna. Låter detta sig ej göra, böra t. ex. Hagalunds, Värtans och Enskede arbetare, som arbeta inom staden, gruppvis marschera till arbetet för att visa sin solidaritet med de utestängda kamraterna vid spårvägarna och samtidigt på detta sätt avge en protest mot spårvägsledningens brutala handlingssätt». På sina håll beslöt man även bojkotta vissa tidningar som Aftonbladet, Dagens Nyheter och Stockholms-Tidningen.

Då det blev uppenbart, att striden var förlorad, sammankallade Spårvägsförbundet i början av september avdelningarna i Stockholm till möte, varvid beslöts att tillsätta en kommitté för vardera bolaget för att meddela, att man nu var villig att som organisationer återuppta arbetet, närhelst bolagen behagade bestämma. Svaren från bolagen blevo avböjande, man mottog icke längre personalen som organisationer, utan var och en fick själv anmäla sig och de, som antogos, skulle underteckna *personliga kontrakt.*

Vid ett sammanträde 4—5 september, där landssekretariatet var representerat, var stämningen mot detta synnerligen bitter och upprörd. Man klandrade med skärpa, att spårvägspersonalen vid uppörelse, som ledde till den s. k. rationella klyvningen (se ovan) blivit alldeles lämnad i sticket.

Personalen hemställde till förlikningsmannen, dåvarande stadsnotarien Allan Cederborg, om medling. Personalens ståndpunkt torde ha varit, att samtliga strejkande skulle återtas, och de nyanställda avskedas. Cederborg nedlade under månader framåt långt in på år 1910 ett intensivt arbete för den gamla personalens räkning. I sina försök vågade han icke sträcka sig längre än, att arbetskraft intagen under strejken skulle behållas, men att vid ytterligare behov därav skulle den uttagas bland dem av den gamla personalen, som anmälde sig till återgång. Underhandlingarna blevo långvariga; för var vecka, som gick, försåmrades personalens underhandlingsläge. De nyanställda blevo mer och mer förtrogna med sina uppgifter.

Den 22 nov. 1909 avslöts genom förlikningsmannens bemedling mellan Norra bolaget och personalen ett avtal, som tyvärr var så oklart avfattat, att det tolkades olika av kontrahenterna. Den gamla personalen ansåg,

att den vid nyanställning intill utgången av år 1910 skulle ha absolut företräde; bolaget däremot förklarade sig aldrig ha medgivet en allmän företrädesrätt. Att personalen på sagda sätt uppfattade uppgörelsen, finna vi förklarligt. Det var ett par inskjutna till synes oväsentliga ord, som möjligen gav åt denna en annan innebörd, än man skulle vara böjd antaga. Denna händelse förbittrade i ännu högre grad redan tillräckligt förbittrade sinnen. Nya ingripanden av förlikningsmannen blevo resultatlösa.

En förutsättning för avtalet av 22/11 var, att den mot bolaget igångsatta bojkotten och blockaden skulle avlysas samt att allt skulle göras för att hindra ytterligare fientliga åtgärder mot bolaget, dess personal och materiel. Bojkotten och blockaden avlystes även. (Dessa stridsåtgärder torde för bolaget ha medfört mera obehag än ekonomisk skada). Då den gamla personalen icke tillerkändes den rätt, som den enligt avtalet av 22/11 ansåg sig berättigad till, fattade samtliga fackföreningar i Stockholm beslut om ny bojkott mot Stockholms Nya Spårvägs AB fr. o. m. den 15 maj 1910. (När den bojkotten avlystes, känna vi icke till). På grund härav förklarade sig bolaget fri från överenskomsten.

Förut antyddes att personliga anställningskontrakt nu ersatte de föregående kollektivavtalen. Detta gällde såväl helt nyanställda som de i tjänst återtagna. Vi ha i våra händer ett av dessa kontrakt i original ingånget mellan Norra bolaget och en förare och finna följande bestämmelse i § 4: »Rätten att under alla förhållanden fritt och okränkt arbeta skall, liksom rätten att tillhöra förening eller icke, hållas i helgd. Dock får anställd ej tillhöra organisation eller förbund, som kan lägga personalen att icke fullgöra sina förpliktelser mot allmänheten och bolaget». Det var även andra bestämmelser, som voro föga ägnade att befordra trivsel i arbetet. Det var icke utan anledning som beteckningen slavkontrakt kom till användning. Även den borgerliga pressen kritiserade skarpt innehållet i dessa kontrakt. Såvida vi kunna se, komma under Norra bolagets återstående tid kollektivavtal ej vidare ifråga; däremot äro de 1916 och 1917 ingångna personalavtalen med AB Stockholms Spårvägar undertecknade av Svenska Kommunalarbetarförbundet.

Den återtagna personalen betraktades av bolaget som nyanställd. Därav

följde, att exempelvis de förare och konduktörer, som kommit upp till 145 kr i månadslön, fingo, sedan de väl åter kommit i ordinarie befattning, denna reducerad till 110 kr, dvs. begynnelselönen. Detta förfarande kan icke ur någon synpunkt försvaras. Man är villrådig, om man mest skall förundra sig över oklokheten eller det mänskligt förkastliga i åtgärden.

Att märka är dessutom, att flertalet av de återtagna säkerligen varit bittra motståndare till storstrejken. Det går icke att komma med den banala frasen och säga, att de hade sig själva att skylla. Det hade de lika litet som en person, som ofrivilligt faller i en fors och grips och förs bort av strömmens virvlar. Storstrejken var en dylik fors med intensivt sugande strömdrag.

Samtidigt kan man förstå, att Norra bolaget ansåg sig ha blivit illa behandlat av sina anställda. Oavsett avtalsbrottet låter det sig icke bestridas, att bolaget intill storstrejken under den Hjortzberg-Björkegrenska aeran i flera avseenden på ett lovvärt sätt skilde sig från många arbetsgivare på den tiden. Pensionsfrågan var ordnad med verkligt betydande ekonomiska oppoffringar från bolagets sida; 1906 års avtal gav personalen en förmånlig särställning bland Stockholms arbetstagare — ett förhållande, som gamla spårvägare än i dag gärna vitsorda. En betald semester hade på bolagets initiativ införts. Semester var den tiden något så okänt, att när en spårvägare kom hem till de sina och berättade förhållandet, frågade familjen vad semester var för någonting. Familjefadern förklarade, att han skulle ha ledigt en vecka med full lön, varvid spårvägsfrun fromt knäppte hop sina händer, tittade uppåt taket och sade: »O, du milde, man har väl aldrig hört på maken».

I denna tragiska historia återstår att omnämna de oroligheter och de attentat av olika slag, som ägde rum i samband med strejken hos spårvägsbolagen, och som i första rummet tillskrevos den avgångna personalen.

Oväntat är knappast att storstrejkens motståndare bland tidningarna ej sparade på starka färger vid skildringen av dessa händelser. Man glömde icke, att storstrejksledningen sökt rikta ett knockoutslag mot den fria pressen, som, om slaget hade gått in, sannolikt skulle ha ruinerat en rad tidningar och skapat arbetslöshet i tidningsmännens led. Att mycket skedde, som bättre kunnat lämnas ogjort, är riktigt. Man bör dock söka

komma ihåg, att det gällde en skara olyckliga människor, många med familjer, som från en relativt god och trygg tillvaro kastats ut i arbetslöshetens helvete. Allt, som skedde, kan icke den gamla personalen lastas för: det fanns även s. k. sympatisörer och dessutom det skumma element, som alltid dyker upp, då samhällelig oro råder.

Förut har omtalats, att ganska många av de nyanställda förmäddes lämna sina befattningar. Det skedde icke alltid med enbart övertalning. Tre f. d. spårvägsmän blevo exempelvis dömda vardera till 2 månaders fängelse för hot och våld mot vid bolaget nyanställd personal.

Attentat mot bolaget under tiden 11/8—17/11 1909 finnas bokförda; 59 dylika händelser äro antecknade. De flesta attentaten skedde genom att placera föremål — även dynamit — i spåren. Sten- och butelj kastning förekom i många fall; skottlossning åtminstone i ett. På Djurgårdsslätten högg en person med en yxa hål i en motorvagns ena sida. I samband med gratisåkning skedde våldsamma överfall på konduktörer.

Första tiden beforderades den nya personalen efter slutad tjänstgöring till sina hem i bilar, som tillhandahöllos av skyddskåren. En hemfärd på annat sätt skulle inte ha varit för vederbörande utan risk för liv och lem. En tid upphörde trafiken — på polisens anvisning — så snart mörkret föll på.

Social-Demokraten förde mot Norra bolaget en kampanj, vars våldsambhet, ja raseri, var lika stort som ivernt att maskera vad som i verkligheten skett. Det var ju för storstrejksledningen betydelsefullt att söka vältra över ansvaret på de andra.

Man sökte på de mest olika sätt komma bolaget till livs. Ena dagen skrämdes allmänheten med, att vagnarna efter »borggardisternas framfart» voro livsfarliga trafikmedel på grund av bristande översyn. Andra dagen fick man genom en artikel — »Ohyra i spårvagnarna» — i Social-Demokraten veta, att genom den nya personalen ohyra »fått en mycket stor spridning över bolagets hela vagnpark och för varje dag torde spridda exemplar av detta slags tjuvåkare få göra sällskap in i de förtjusta spårvagnspassagerarnas våningar». Varken det ena eller andra stämde överens med verkligheten.

I storstrejken i Stockholm deltog Svenska Spårvägsförbundets samtliga medlemmar eller i 118 personer, av



Vid Howard Street i Chicago år 1948. Fr. v. fti Nilsson, vd Helin, collector Carl Sundh, öio Kekonius och en amerikansk kollega till Sundh.



Signalförman Hans Rundblad och signalmontör Bror Eriksson ställa in spårströmmen i spårledning vid Alvik.

vilka 335 återgingo i tjänst hos de två spårvägsföretagen och 98 emigrerade. Antalet medlemmar i förbundet var vid strejktubrottet 2 100; den 31 mars 1910 var antalet aktiva medlemmar 14 — i Kiruna — och antalet passiva 853. De tre avdelningarna i Malmö och avdelningarna i Norrköping, Uppsala och Jönköping deltog icke i strejken. Skåningen Adler fick således erfara, att ingen är profet i sitt fädernesland; han hade närmaste tiden före storstrejkens utbrott uppehållit sig i Malmö. Rörande Svenska Spårvägsförbundets slutliga öde, avdelningen nr 1:s (trafikpersonalen på Norr) och vad till slut angår den nya fackföreningsrörelse, som spirade upp, sedan förbundets verksamhet upphört år 1910, därom få vi hänvisa till en artikel »Johannes Melanoz och fackföreningsrörelsen vid spårvägarna under första kvartseklet» i S o B nr 8/1950 s. 121—22.

Här ovan omtalades, att av den avgångna personalen 98 personer (varav 92 från trafikavdelningen på Norr) emigrerade. Huruvida alla styrde färden till USA, kunna vi icke säga; under alla förhållanden var det ett betydande antal, som gjorde det.

Då direktör Helin, numera trafikchef Tengblad, överingenjör Kekonius och förste trafikinspektör Nilsson år 1948 befunno sig på studieresa i USA sammanträffade de i Chicago med en av dessa emigranter. Hans namn var Carl Sundh, och enligt matrikel i SS:s arkiv hade han varit anställd hos Norra bolaget 1904—09 under nr 467.

Strax efter ankomsten erhöll han anställning vid ett trafikföretag i Chicago, där han alltjämt var verksam. Vid tiden för besöket innehade han

Provningen av signalsystemet på västra tunnelbanan

Varför behövs provning?

Varje mera komplicerad apparat eller anläggning måste provas, innan den tages i drift. Provningen kan vara mer eller mindre omfattande. Särskilda krav ställer man på provningen av sådana anläggningar, av vilkas rätta funktion människors säkerhet till liv och lem är beroende. En sådan anläggning utgör tunnelbanans signalsystem.

Det är ett misstag att tro, att man vid provningen av signalsystemet endast avser att kontrollera, att kopplingsarbetet utförts till punkt och pricka enligt de scheman, som utlämnats till arbetarna. Detta är endast en detalj i provningen. Lika

befattning som *collector*. Detta innebär, att han uppehöll sig vid en zongräns (Howard Street), där han hade att ta upp tilläggsavgifter av trafikanterna i företagets tunnelvagnar, då de passerade zongränsen.

Det var ju för de sagda resenärerna en säregen upplevelse detta, att långt inne på kontinenten av en främmande världsdel träffa på en spårvägare från Stockholm, som berättade om spårvägsförhållanden där från längesedan gångna tider. Någon bitterhet i sinnet för 1909 års händelser förmärktes icke hos Sundh. Tvärtom önskade han, att med sin ävenledes svenskfödda maka, vid en inom några år inträffande pensionering återvända och bosätta sig i Sverige.

viktigt är att kontrollera, att kopplingschemana äro riktiga — ehuru denna kontroll givetvis i första hand utföres på ett tidigare stadium — och att den i anläggningen ingående materielen fyller uppställda krav på driftsäkerhet. Slutligen måste det undersökas, om anläggningen fyller de krav ifråga om möjlig tågtäthet, som uppställts såsom förutsättningar för konstruktionen av signalsystemet.

Utrustningens omfattning på västra tunnelbanan

Till dagen för öppnande av trafik på västra tunnelbanan behövdes ca 80 vagnar, var och en med hyttsignalutrustning.

Bansignalanläggningen omfattade ett centralställverk i Alvik med manöverrum och relärum, 32 relärum vid stationerna, 112 fasta signaler, 57 växlar, 239 spårledningar, 46 växelvärmearbetsutrustningar och ca 250 000 m jordkabel. För kopplingsarbetet hade utarbetats ca 5 000 scheman i format A 2. För förbindningen av ca 100 000 m tråd mellan de ca 4 000 reläerna och ca 1 000-talet andra apparater, som alla monterats på ca 200 relästativ, krävdes ca 60 000 lodanslutningar och ungefär lika många skruvanslutningar.

Provningens utförande

Alla vagnsutrustningar voro Gud ske lov och tack lika. Provningen kunde därför utföras efter ett enhet-