

Storstrejken 1909

En redogörelse för spårvägen underorstrejken måste ses mot bakgrunden av 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. Som ett kuriosum berörande krisens skärpa berättades då, att chefen för en svensk storindustri (sannolikt direktör Edström vid Asea), som anlant 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, ehuru även detta mötte svårigheter.

År 1908 hade depressionen nått Sverige och medfört 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, sågverk, textilfabrikerna och järnbruken (14/7) med successiv utvidgning av stridsområdet. Storstrejken utbröt (4/8) efter proklamation av LO:s landssekretariat; 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 ut-

trycket "rationella klyfningen" vill vi minnas hade LO-ordföranden Herman Lindkvist —orstrejks-generalen — till upphovsman.)

En i detta sammanhang naturlig fråga är, under vilka förhållanden pressen arbetade underorstrejken. Någon sammanhängande speciell redogörelse över detta ämne synes icke finnas. I stort var emellertid förhållandena de följande.

Svenska Typografförbundet tillhörde icke LO och hade sålunda ingen juridiskt bindande anledning att blanda sig i striden. Man tycktes tydligen ej heller ha väntat, att typografförbundet skulle tillgripa strejkvapnet närmast med hänsyn till förbundets traditionella fredliga politik och genom avtal med arbetsgivarna och på grund av yrkets speciella ställning och förpliktelser mot tredje man. Förbittringen bland arbetarna var dock så stor att nästan samtliga landets typografer i strid mot bestämmelser i gällande avtal under strejkens andra vecka nedlade arbetet. Därmed förstummades tidningarna omedelbart. 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.

Mellan LO och Typografförbundet hade överenskommit, att ej blott de borgerliga tidningarna utan även den speciella arbetarpressen skulle tvingas upphöra och blott landssekretariatets endast för tillfället avsedda officiella meddelande — publikationen "Svaret" ("Landets enda offentliga tidning") — skulle få utkomma. Då den borgerliga pressen åter kom 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 tätt sig som en fördel: den fick på så sätt ensam avgöra vad som skulle sägas och skrivas på den egna sidan av stridsfronten.

Då denna framställning närmast berör spårvägsrörelsen i Stockholm och förhållandena vid Norra bolaget 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". Trots dessa avtalsbestämmelser innehöll förbundets stadgar vissa regler för strejkbeslut. § 4 mom. 2 i stadgarna för den numerärt dominerande Svenska Spårvägsförbundets avdelning nr 1 (trafikpersonalen på Norr) lydte sålunda som följer: "Arbetet kan ej nedläggas med mindre än tre fjärdedelar av avdelningens medlemmar genom slutna omröstning det beslutat". Slutligen bestämdes enligt § 10 mom. 2 i stadgarna för Svenska Spårvägsförbundet: "Vid särskilt trängande behov skall förbundsstyrelsen hava rättighet att ge tillstånd till ögonblicklig strejk när den blivit godkänd av vederbörande avdelning."

Fackföreningarna vid spårvägsrörelsen i Stockholm, samtliga tillhörande Svenska Spårvägsförbundet, var vid storstrejkens 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: "Avbrytas utan ÖA:s på förhand givna särskilda tillstånd rörelsen på hela spårvägen eller någon 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, äger stadsfullmäktige rätt förklara förevarande ått bolaget meddelade tillstånd förverkat".

I en den 24 juli daterad proklamation "Till Landsorganisationens medlemmar" — cirkulär nr 98 — offentliggjorde landssekreteriatet storstrejkbeslutet. Den 2 augusti utfärdades från samma håll en ny skrivelse, publicerad i Social-Demokraten följande dag under rubrikerna: *Ordningen under stor-*

strejken. Proklamation från Landssekreteriatet. Regler och bestämmelser att iakttaga under den allmänna arbetsnedläggelsen. Lugn och ordning skall vidmakthållas.

Genom denna åtgärd ansåg man sig skapa ordning och besinning bland arbetarna.

Samma psykologiska verkan ansåg man sig kunna åstadkomma genom att åvägabringa 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".



Frikort från landssekreteriatet

Den 30 juli utfärdade Svenska Spårvägsförbundet cirkulär 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 inställes, så snart den visar sig giva anledning till oroligheter.

Cirkuläret var på förbundsstyrelsens vägnar undertecknat av dess sekreterare Nils Adler, konduktör vid Norra bolaget. Adler var den som skapast 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, anmälde, att han icke ville 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 ÖA hemställa, att driften vid spårvägarna fr.o.m. den 4 aug. måtte helt och hållet inställas. Att svaret blev avböjande kunde väl knappast förvåna ens förslagsställarna själva.

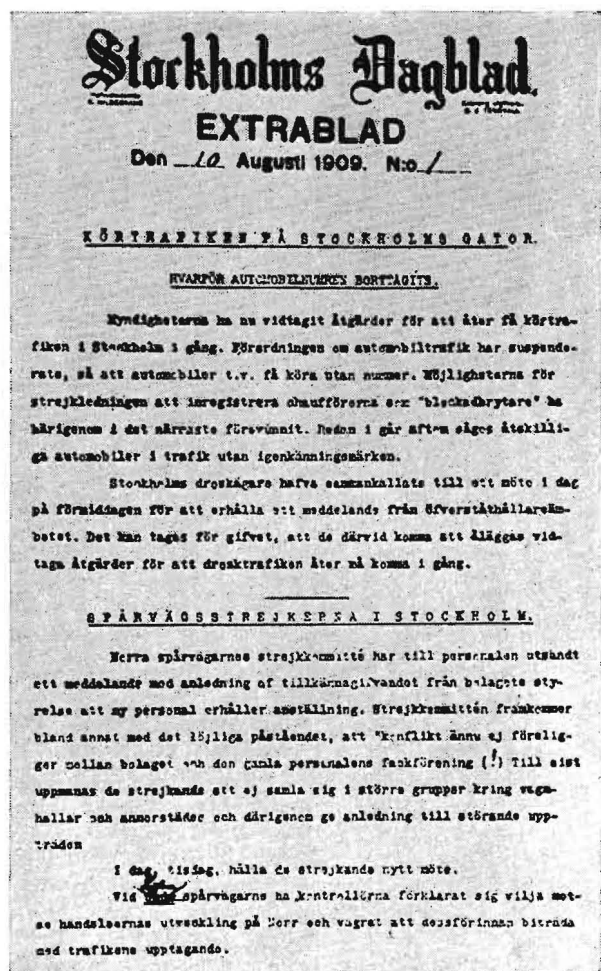
Natten mellan den 3 och 4 aug. samlades personalen åter till möte i Folkets Hus. Meningen lär från början ha varit, att avdelningen nr 1 (trafikpersonalen på Norr) som den största och viktigaste avdelningen först skulle fatta sitt beslut, och de andra avdelningarna sedan med stöd därav taga ställning. 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 motogs med stark opposition av dem inom avdelningen, som var 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 ovannämnda cirkulär nr 5 för Stockholms vidkommande och dels göra en sammanräkning av alla stockholmsavdelningarnas röster. Härefter skedde ny omröstning. Beslut om strejk fattades med 599 röster för och 193 mot. Majoriteten var således knapp, endast 5 röster över erforderliga 3/4. Stadgeenlig fordran på majoritet inom den enskilda avdelningen slopades.

Klockan var nära fem på morgonen den 4 aug. då Norra bolagets direktör per telefon underrättades om strejkbeslutet, d.v.s. 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 kan sålunda konstatera, att spårvägspersonalens väg till storstrejken gick över ett avtalsbrott. Beslutet kunde likaså endast genomföras genom att åsidosätta gällande stadgar.



Stockholms Dagblads stencilerade extrablad 1018 1909 vid typografstrejkens början.

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

”Spårvagnarnas ringande var förstummat, arbetsåkdovens 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, Landssekreteriatets 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. Uppe 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 sju storstrejkande, duktiga hästar. Ute på Lidingön 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 befäller honom därtill.”



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

Detta skrivsätt var icke lyckligt: Dessutom medförde vissa åtgärder t.ex. strejken bland stadens dödgravare, 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 erhållits, 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 arbetssökande, som äga för spårvägs-

tjänst nödiga förutsättningar, att omedelbart antingen personligen eller med post anmäla sig till tjänstgöring. *Arbetsvilliga ur den f.d. personalen, vilka före onsdagen den 11 ds anmäla sig, äga i den mån så ske kan företräda 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. Den borgerliga pressen hälsade med tillfredsställelse beslutet, som betraktades som den första starka reaktionen mot föreställningen om strejkledningens övermakt.

I Social-Demokraten för den 9 augusti finner vi en artikel *Mod — till klassförräderi*, varur vi citerar: "Arbetsgivarna frukta vårt lugn, vår oåtkomlighet, vår obrottsliga enighet. Med tillhjälp av de sista tidningarna före typografernas arbetsnedsättning vill man frambringa våldsamer genom att söka få igång en del arbeten under storstrejken framför allt spårvägarna." Och om även "några enstaka spårvagnar sannolikt utan passagerare 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 ÖA: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 önsningar, 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 befann sig styrelsens ordförande och verkst. direktör med bolagets körmästare som förare.

Gatorna låg tysta, vid Stureplan synes längs de 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" ljöd frågor och svar. Mest spännande var färden förbi Folkets hus. Där hade täta skaror samlats, och man väntade sig ett och annat. Vagnen passerade emellertid oantastad genom de täta leden. På den trånga Badstugatan hade spåren fyllts med gatusmuts, så att vagnen blev isolerad och stående. Verkställande direktören hoppade av och drog ned bygeln, styrelseordföranden rensade skenorna med en käpp, folkhopen, som genast samlats kring vagnen, inskränkte sig till hånfulla 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 utgick i trafik, var på vardera plattformen en polisman posterad.

Strejktrafiken ökades dag för dag, och den 8 september 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. Normal frekvens (år 1908) ungefär 131.000 per dag.

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 skyddskårens förmedling. De mest lämpliga, i första hand ingenjörer, utsågs till förare och var i allmänhet efter fyra dagars utbildning redo att på egen hand föra vagnen.

Efter hand antogs och utbildades en ny personal för ordinarie tjänstgöring. Det hade givetvis sina svårigheter, då det stora flertalet var lika obe-

kant med spårvägstjänst som en del av dem med Stockholm överhuvud taget. Därför slopades t.ex. för några dagar den fri övergången; biljettsystemet var tydligen i denna del en alltför svår nöt att genast knäcka.

Ganska många av de nyantagna förmåddes att lämna sin tjänst. Strejkvakter var 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 utfört av många.

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 var 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 förstärkt 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 innehas "som lön in natura". Bolaget begärde och fick kvarstad, och vid rättegång tillerkändes bolaget effekterna, ehuru det fick betala rättegångskostnaderna.

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 landssekreteriatet 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. Landssekreteriatet avböjde dock framställning om avblåsning av strejken och återgång till arbetet. I stället skärptes konflikten.*

Den 19 aug. var endast ett hundratal personer nyanställda, och en återgång av det stora flertalet av de strejkande hade varit möjlig.

Den utvidgade trafiken orsakade även, att strejkledningen i "Svaret" för den 28 aug. tillkännagav, att "Stockholms stads arbetare" beslutit bojkotta bolaget.

Detta beslut följdes av ett nytt fattat av Stockholms fackföreningars styrelser (Social-Demokraten 9/9): "Stockholms samtliga fackföreningars styrelser avhöllo i går sammanträde samt beslöt 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 bryter mot denna bojkott, kan ej anses vara en god kamrat. Då det givet kommer att bli svårare för de arbetare, som bo i förstäder, 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 handlingsätt". På sina håll beslöt man även bojkotta vissa tidningar som Aftonbladet, Dagens Nyheter och Stockholms-Tidningen.

Då det blev uppenbart, att striden var förlo-rad, 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 bolaget behagade bestämma. Svaren från bolagen blev avböjande, man mottog icke längre personalen som organisationer, utan var och en fick själv anmäla sig och de, som antogs, skulle underteckna *personliga kontrakt*.

Vid ett sammanträde 4—5 september, där landssekreteriatet var representerat, var stämningen mot detta synnerligen bitter och upprörd. Man klandrade med skärpa, att spårvägspersonalen vid uppgörelse, 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 åter-

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 följarens arbetskonflikter var engagerad vid spårvägarna, har bolaget genom sin styrelse med oförta samvetsgrannhet undvikit infria sin förbindelse härnämnda. I stället för att anställa behöfligt antal arbetare av förutvarande personal, har bolaget i strid med ord och avtal anställt nya arbetare till över ett 90-tal, därav 30 fast anställda och resten s. k. söndagskonduktörer.

Alla försök att genom underhandling vinna rättelse ha varit förgäves. Statens förlikningsman, som härvid biträdd, har i en oönskad utveckling ett sammanträde, där arbetarnas kommitté fått tillfälle att inför bolagets styrelse framlägga sina synpunkter. Trots det uppenbara avtalssbrott bolaget gjort sig skyldigt till ha bolagets talesman general Wrangel och hovtandläkare Förberg förklarar att bolaget visst inte brutit sin förbindelse till arbetarna. Hr Förberg har varit nog värdig att styrka detta därmed, att om man ville se sanningen i ansiktets så vore överenskommelsen fullständigt värdefull för personalen. Bolagets styrelsen har aldrig förhandlat sig till något och ändå kunna de otacks arbetarna påstå att den förbrutit sig, menar hr Förberg.

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

Nog av, det är bestämt fastslaget, att bolagets styrelsen uppträtt så brutalt och hänsynslöst mot förutvarande 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 är 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. Biot ett bolag, som i sin hämndlystnad mot personalen icke aktar för rov att till allmänhetens bekvämlighet utlåta osydda och hälsofarliga vagnar i allmän trafik, hjälper ingenting annat än ett kraftigt ingripande från allmänhetens sida.

En verkam 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. När blev den avlyst?

gång. Underhandlingarna blev långvariga; för var vecka, som gick, försämrades personalens underhandlingsläge. De nyanställda blev 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 medgivit en allmän företrädesrätt. Att personalen på sagda sätt uppfattade uppgörelsen, finner vi förklarligt. Det var ett par inskjutna till synes oväsentliga ord, som möjligen gav åt denna en annan innebörd, än man skulle vara böjd att antaga. Denna händelse förbittrade i ännu högre grad redan tillräckligt förbittrade sinnen. Nya ingripanden av förlikningsmannen blev 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, känner vi icke till.) På grund härav förklarade sig bolaget fri från överenskommelsen.

Förut antyddes att personliga anställningskontrakt nu ersatte de föregående kollektivavtalen. Detta gällde såväl helt nyanställda som de i tjänst återtagna. Vi har i våra händer ett av dessa kontrakt i original ingånget mellan Norra bolaget och en förare och finner 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 ålägga personalen att icke fullgöra sina förpliktelser mot allmänheten och bolaget.*" Det var även andra bestämmelser, som var föga ägnade att befordra trivsel i arbetet. Det var icke utan anledning som be- teckningen slavkontrakt kom till användning. Även den borgerliga pressen kritiserade skarpt innehållet i dessa kontrakt. Såvida vi kan se, kom under Norra bolagets återstående tid kollektivavtal ej vidare ifråga; däremot är de 1916 och 1917 ingångna personalavtalen med AB Stockholms Spårvägar under- tecknade 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, fick, sedan de väl åter kommit i ordinarie befattning, denna reducerad till 110 kr, d.v.s. begynnelselönen.

Man kan 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 lov- värt sätt skilde sig från många arbetsgivare på den tiden. Pensionsfrågan var ordnad med verkligt betydande ekonomiska uppoffringar 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 hän-

der, 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 spårvägsbolaget, och som i första rummet tillskrevs den av- gångna personalen.

Oväntat är knappast att storstrejkens mot- ståndare 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,



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

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 sam- hället oro råder.

Förut har omtalats, att ganska många av de nyanställda förmåddes lämna sina befattningar. Det skedde icke alltid med enbart övertalning. Tre f.d. spårvägsmän blev 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 finns bokförda; 59 dylika händelser är an- tecknade. De flesta attentat skedde genom att pla- cera föremål — även dynamit — i spåren. Sten- och buteljkastning förekom i många fall; skottlossning åtminstone i ett. På Djurgårdsslätten högg en per- son med en yxa hål i en motorvagns ena sida. I

samband med gratisåkning skedde våldsamma överfall på konduktörer.

Första tiden befordrades den nya personalen efter slutad tjänstgöring till sina hem i bilar, som tillhandahölls 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.

I storstrejken i Stockholm deltog Svenska Spårvägsförbundets samtliga medlemmar eller 1.118 personer, av vilka 335 återgick i tjänst hos de två spårvägsföretagen och 98 emigrerade. Antalet medlemmar i förbundet var vid strejkutbrottet 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.

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

Då direktör Helin, numera trafikdirektör Tengblad, överingenjör Kekonius och förste trafikinspektör Nilsson år 1948 befann 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 befattning som *collector*. Detta innebar, 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.