

Johannes Melanoz och den fackliga rörelsen

Då man talar om fackföreningsrörelsens uppkomst vid de svenska spårvägarna, är det framför allt den då vid Stockholms Nya Spårvägs AB anställda konduktören *Johannes Melanoz* namn, som bör nämnas. Redan under föregående verksamhet hade han visat sig vara en samlingstankens man, då han under sin militärtid vid dåvarande Andra Lif Gardet, sedermera Göta livgarde, lyckades bilda en kamratförening bland därvarande underbefäl.

Melanoz var värmlänning, född den 25 juni 1849 i ett arbetarhem i Nedre Ulleruds församling. Någon del av sin barndom vistades han även i Gräsmarks församling i mellersta Värmland. Sin huvudsakliga uppfostran fick han emellertid i hemmet hos en av 1800-talets mest framträdande svenska kulturpersonligheter, nämligen prostens Anders Fryxell i Sunne — skolmannen och hävdatecknaren, författaren till "Berättelser ur svenska historien". Redan dessa Berättelser, som utkom i 46 delar 1823—1879, utgör ett gigantiskt livsverk.

Under vilka omständigheter Melanoz kom till det fryxellska hemmet är obekant. Känt är emellertid, att Anders Fryxell brukade i sitt hem upptaga obemedlade men begåvade ynglingar för att befördra deras vidare utbildning. Sin förbindelse med den fryxellska familjen behöll han framgent, sista gången då han omkring 1919 eller 1920 här i Stockholm uppvaktade prostens dotter Eva på hennes 90-årsdag.

Då vi första gången träffade på namnet Melanoz, trodde vi, att det gällde ett franskt vallonnamn. Ger man det ett franskt uttal med tonvikt på sista stavelsen, låter det ju onekligen franskt. Från början hade Melanoz ett av våra "son"-namn. Melanoz är emellertid klassisk grekiska, och han bar namnet redan då han tack vare Anders Fryxell kunde inträda vid läroverket i Karlstad. Säkerligen var det tillkommet i samråd med den lärde prostens, som väl den tiden antog, att hans skyddsling skulle komma att beträda en s.k. lärd bana.

Vårterminen 1863 inträdde Johannes vid 13^{1/2} års ålder i första klassen vid Karlstads högre Elementarläroverk. Den höga åldern förvånar nu, men förvånade icke då. Bland klasskamraterna fanns en

yngling, som var 6 år äldre än Johannes, och sex, som var av samma årskull som han.

Med undantag av höstterminen 1865 kvarstannade Johannes Melanoz vid läroverket t.o.m. vårterminen 1867, då han lämnade det efter att ha genomgått femte klassens lägre avdelning.

Låt oss så se huru vår vän klarade sina lärda mödor. Hans bästa ämne var matematik; där sprider några stora A glans över hans tillvaro. I svenska språket förekommer även detta förnämliga betyg. Därnäst var han duktig i historia och geografi, kristendom och tyska. Det sistnämnda var det enda främmande levande språk, som han fick ägna sig åt. Franska och engelska språken var på nederstadiet reserverade realisterna, och Johannes var "klassiker". I latinska språket, som började redan i tredje klassen, och i grekiska, som började i femte klassens nedre avdelning, måste vi tyvärr konstatera förekomsten av betyget Bc. I "naturvetenskap" skedde uppmarschen med ett Ab, men kunskapsförrådet dalade efter hand ned till ett Bc även där och till råga på allt: C i flit. I en katalog över lärare och lärjungar vid läroverket har Johannes roat sig med att sätta betyg åt sina lärare, t.o.m. eforus — biskopen — är ihågkommen. Det är ogement lustigt att se, att just de två magistrarna i naturkunnighet av honom fått synnerligen skrala betyg. Ömsesidighet i värderingen således. Mot biskopen är han däremot välvillig och ger honom ett stort A; denne var Svea rikes framtida primas, ärkebiskop Anton Niklas Sundberg. Två gånger erhåller Johannes stipendier från Fryxell-Langenskiöldska fonden med 4 riksdaler varje gång; andra år utdelning från en fond för obemedlade studerande. Därjämte är det antecknat i betygsboken, att han erhållit "Euclides i premium". Förmodligen hade Johannes kamrater, som ej skulle ansetts den boken i premium som en uppmuntran utan snarare som en markerad ofinkänslighet.

I betygsbokens avdelning för anmärkningar finns 13 kolumner för alla de felsteg, som en dåtida djäkne kunde tänkas begå: osanning, ofog mot person, lättja, slarv etc. Johannes är emellertid alldeles felfri. Han har under alla åren icke ens gjort sig skyldig till en "sen ankomst". Sederbetyget är

hela tiden A, allmänna flitbetyget i början Ab, sedan blir det B. — Hans rektor vid läroverket var fil. doktor J Wallinder. Mellan honom och spårvägsrörelsen i Stockholm finns en liten förbindelseled: Wallinder blev senare svärfar till v. häradshövding Axel Westman, AB Stockholms Spårvägars verkställande direktör 1917—1922.

I en förteckning över lärarna vid Karlstads läroverk från denna tid finner vi den numera säreget klingande titeln "mamsell". Det gäller en fröken Agardh, säkerligen dotter till den då avlidne biskop Agardh i Karlstad, av eftervärlden mera ihågkommen som en framstående nationalekonomisk författare än som prelat. Damen i fråga var icke någon vanlig mamsell, eftersom hon hade kompetens att undervisa i franska och engelska språken i sjunde klassens övre och nedre avdelningar — i författarens skoltid benämnda VII:2 och VII:1 — och som väl nu motsvaras av fjärde och tredje ringarna. En kvinna som lärare vid ett läroverk i 1860-talets Sverige måste ha varit en uppmärksam händelse, vartill vi icke vet något motstycke.

Åren mellan 1867 och 1871 försvinner Melanoz ur vår synkrets. Då vi åter möter honom är det



*Johannes Melanoz
— initiativtagaren
till den första fack-
föreningen bland
spårvägspersonalen i
Sverige.*

i Stockholm. Från 14 januari 1871 till samma dag 1877 är han nämligen anställd vid Andra Lif Gardet, sedermera Göta livgarde, där han 1875 befordrades till distinktionskorpral efter genomgången underbefälsskola. Han har fullkomligt prickfri tjänstgöringstid och erhåller vid avgången ett utmärkt betyg av sin kompanichef. Denne var kapten G W von Francken, ett välbekant namn för var och en, som intresserat sig för Stockholm under förra seklet. Det var von Francken, som tog initiativet till genomsprängningen av Tyskbagarbergen i Nybrogatans sträckning — "Carl XV port" — varom för övrigt kan läsas i Samfundet S:t Eriks årsbok för 1949.

Efter militärtiden kom Melanoz in vid fångvården och var 1877—1879 t.f. överkonstapel vid Stockholms stads rannsakningsfängelse. Där synes

han emellertid ha kommit i konflikt med sina förmän, antagligen var det *agitatorn*, som började framträda. Den 6 december 1879 blev han anställd som spårvagnskusk vid Stockholms Nya Spårvägs AB.

År 1884 började Melanoz att arbeta för att få till stånd en fackförening vid detta bolag. Av en anteckning av hans hand erfar man, att "den första början till fackföreningskassans bildande gjordes hos nr 10 C J Lundberg, Rensgatan nr 10".

Det var en hård och stembunden mark Melanoz hade att sätta plogen i; insikten om sammanslutningens betydelse hade ännu icke trängt igenom. Framför allt tycks man dock ha fruktat att väcka arbetsgivarens misshag. Det ansågs t.ex. i början icke tillrådligt att genom anslag eller annonsering kalla till sammanträden, utan meddelanden skedde brevledes. Att erhålla underskrifter på en framställning till bolaget fordrade grundlig personlig bearbetning och ivrig övertalning.

Med tanke på de konservativa element, som vid denna tid utgjorde spårvägsbolagets styrelse, har det särskilt intresserat oss att söka utröna, om dessa föreningssträvanden motarbetades av bolaget. Vi har emellertid icke märkt något tecken därpå; någon strid om föreningsrätten synes icke ha förekommit vid Stockholms Nya Spårvägs AB.

Melanoz hade tillfredsställelse att se den första fackföreningen bland spårvägspersonalen i Sverige bildad vid sagda bolag den 14 mars 1885. Samma år kom även under hans medverkan en förening till stånd i Göteborg. Den tredje svenska spårvägsfackföreningen tillkom i Malmö omkring 1890; om Melanoz var verksam därvid, kan vi icke säga. Däremot bildades år 1895 på hans initiativ en förening vid Stockholms Södra Spårvägs AB.

En värdefull medarbetare var under denna tid *Johan Alfred Pettersson*, sedermera — den 31 juli 1905 — trafikmästare vid "Norra bolaget" samtidigt med Carl Gundersens befordran till trafikinspektör.

För fackligt verksamma spårvägare har sannolikt den på Norr i Stockholm bildade föreningen det största intresset. Melanoz benämner den först "Spårvägspersonalens fackförening", senare "Stockholms Nya Spårvägs Personals Fackförening". Inskrivningsavgiften var en krona, månadsavgiften 25 öre; samma avgifter var alltså gällande åtminstone 1889. I januari 1886 erlade 91 personer avgifter, i december hade antalet stigit till 106. I december 1889 var antalet betalande medlemmar 147. Siffrorna 106 och 147 betyder ungefär 50 och 45 procent av de dåvarande personalbestånden.

Summa inkomster för 1886 — det första hela verksamhetsåret — var kr 496:86. Man hade det året förbindelse med Göteborg, Köpenhamn och Kristiania, dit brev och telegram avgår. Största ut-

1. P. Sandberg	79	Dr. V. J. J. J.
2. A. H. F. F. F.	79	Dr. V. J. J. J.
3. J. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
4. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
5. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
6. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
7. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
8. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
9. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
10. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
11. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
12. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
13. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
14. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
15. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
16. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
17. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
18. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
19. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
20. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
21. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
22. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
23. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
24. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
25. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
26. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
27. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
28. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
29. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
30. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
31. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
32. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
33. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
34. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
35. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
36. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
37. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
38. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
39. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.
40. H. H. H. H.	79	Dr. V. J. J. J.

Underskrifter på en framställning till bolaget av 23/3 1885 rörande arbetstiden. Den första fackföreningen var då en vecka gammal.

gifterna för året gällde lokalyra, 46 kr. Största utgiftsposten var en frukost för 21 personer, som kostade kr 32:36. Vid slutet av 1889 hade föreningen i tillgångar kronor 1.300:17.

Vad som på oss gjort ett starkt intryck är, att Melanoz redan 1886 hade skaffat föreningen en boksamling. Vi förmodar saken vara så märklig, att det är ett kulturhistoriskt intresse att här specificera innehållet i det lilla biblioteket. Böckerna i fråga var:

- George: Sociala spörsmål
- Bebel: Qvinnan
- Ingersoll: Fria tankar
- Strömer: Bedragare och bedragna
- Geijerstam: Nationalekonomikan
- Stuart Mill: Om Friheten
- Janet: Lyckans filosofi
- Bernstein: Natur och Kultur
- Blickar i det fördolda
- Ule: Naturvetenskap för Alla
- Beveil: Teodor Parker hans Lif och Arbete
- Lasalle: Arbetarståndet i vår tid
- Pelletan: Qvinnan i Familj och Samhälle
- Urskogens döttrar
- Liebknecht: Angrepp och Försvar
- H. E.: Arbetarfrågan
- Bebel: Hvad vi vilja
- Bahr: Individualism och Socialism
- Laveley: Den moderna Socialismen

Samtliga bokverken var bundna utom tre volymer och kostade tillsammans kr 58:90.

Melanoz var således icke blott en agitator och "uppviglare" utan även en vägledare, som ville skaffa sina stridsbröder en plattform av kunskaper att sätta sina fötter på. Bokvalet är väl något ensidigt, men motsatsen skulle kanske vara ännu mera

förvånande, och ställer åtminstone delvis rätt stora, kanske väl stora, anspråk på den avsedda läsekretsen.

Av en anteckning av Melanoz framgår, med vilka personer inom arbetarrörelsen han vid denna tid stod i förbindelse. I en anteckningsbok finner man följande namn: Hj Branting, A F Åkerberg, Fr Sterky, J M Engström, A Wermelin, Axel Danielsson, E Nordman. Vid de flesta av namnen är angivna två- eller tresiffriga tal, förmodligen telefonnummer. De nämnda personerna tillhörde den dåtida arbetarrörelsens främste. Anteckningen är sannolikt från 1886, ty 1887 var Axel Danielsson i Malmö, där han då övertagit utgivandet av "Arbetet". Man saknar "mästers", August Palms, namn. Han var eljest vid denna tid i Stockholm, där han 1885 startat "Social-Demokraten". Där var för övrigt även den unge akademikern Axel Danielsson någon tid verksam för att sätta fason på mäster Palms svensk-dansktysk-språkiga artiklar.

Melanoz var den nu nämnda fackföreningens ordförande till 1891, då andra krafter vidtog. Anledningen till avgången är oss obekant. Någon schism med rörelsen kan det icke ha varit, därom vittnar hans arbete år 1895 vid tillkomsten av föreningen vid Södra bolaget; vid bildandet av Svenska Spårvägsförbundet var han även verksam. På hans initiativ hade även en hyrkuskarnas fackförening tillkommit, och han tillhörde centralkommittén för Stockholms fackföreningar.

Utom detta fackföreningsmässiga arbete hade Melanoz även tagit initiativet till bildandet den 1 sep. 1884 av en trafikpersonalens sjuk- och begravningshjälpförening. Vi förmodar att det är denna förening, som efter några förändringar av verksamheten fortlever i den nuvarande Stockholms Spårvägs- och Busspersonals Begravningskassa.

Datum för den första föreningens bildande var som ovan sagts den fjortonde mars 1885. Den sextonde mars 1885 är följande betyg för Melanoz utfärdad: "J Melanoz, vilken tjänstgjort vid Stock-



Uppsyningsmannen Johan Alfred Pettersson, trafikmästare 1905.

holms Nya Spårvägs AB sedan den 6/12 1879 såsom spårvägskusk, vilken befattning han fortfarande innehar, har under ett nyktert och hedrande uppförande med nit och ordentlighet till bolagets fullkomliga belåtenhet fullgjort sina åligganden, varför han på det bästa rekommenderas. C Gundersen. Trafikmästare."

Betyget är ett tidsdokument, som Melanoz ansett sig böra i tid förvissa sig om i händelse hans fackföreningsarbete skulle medföra obehagliga konsekvenser.

Här lämnar vi för tillfället Melanoz för att följa spårvägsfackföreningsrörelsens vidare öden fram till det ödesdigra året 1909 och något därutöver.

Utvecklingen hade sin naturliga gång sålunda, att de bildade avdelningarna sammanfördes till ett förbund. Hösten 1898 tillsattes en kommitté för att utarbeta förbundsstadgar. Kommittén kallade till möte den 25 februari 1899 i Målargatan 2 i Stockholm, som den tiden ersatte ett eget Folkets Hus, varvid stadgeförslaget i huvudsak godkändes. Så har Svenska Spårvägsförbundet tillkommit. Den första styrelsen utgjordes av de tre spårvägsmännen *J A Berg* (ordf.), *J Fröling* (sekr.) och *A V Lundström* (kassör). Berg och Lundström var konduktörer vid Stockholms Nya Spårvägs AB.

Anmärkningsvärt ansågs vara, att medan kommittén föreslagit, att medlemskontingenterna skulle vara lika till alla avdelningarna, beslöt mötet, att varje avdelning själv skulle bestämma deras storlek.

Man beslöt vidare, att kontingenten till förbundet skulle utgå med 40 öre för helt och 20 öre för halvt betalande medlem per kvartal. Inträdesavgiften skulle vara lika för alla nämligen 10 öre för varje medlem. Något fixerat arvode till förbundsstyrelsen skulle icke utgå endast ersättning för tids-spillan. Revisorerna däremot skulle erhålla ett arvode av 12 kr årligen. På förbundets tredje kongress år 1906 höjdes emellertid den kvartalsmässiga 40-öres kontingenten till 55 öre per medlem och månad. "Beslutet betecknade ett storartat steg i syfte att skapa ett starkt och handlingskraftigt förbund för spårvägskåren, som därmed i detta hänseende ryckte upp i nivå med Sveriges främsta fackförbund."

Svenska Spårvägsförbundet omfattade slutligen 15 avdelningar, varav 4 i Stockholm, 2 i Göteborg och en i vardera Hälsingborg, Norrköping, Uppsala, Jönköping och Kiruna. I Malmö var även under flera år två avdelningar verksamma, men omkring 1908 synes ur därvarande avdelningen nr 4 två nya avdelningar framgått nämligen nr 14 och 15. Vi är emellertid i tvivelsmål om, huruvida nr 15 verkligen kom att träda i funktion.

År 1908 var över 99 % av den svenska spårvägspersonalen organiserad. Vi skall med några siffror belysa förbundets verksamhet.

	Antal	
	avdelningar	medlemmar
1899 25/4	3	381
1903	5	488
1906	8	1.555
1908	15	2.129

Av medlemmarna var 1908 fjorton procent medlemmar av nykterhetsförening, och s.å. hade 9 avdelningar egna sjuk- och begravningskassor.

Inträdesavgifter till förbundet

1899—1903	kr 0:10
1903—	kr 0:25

Kontingenter till förbundet

1899—1906	kr 0:40 per kvartal
1906—	kr 1:65 per kvartal

Uttaxering till förbundet per år och medlem

1900.....	kr 1:68	1905	kr 22:50
1901.....	„ 3:93	1906	—
1902.....	„ 3:32	1907	„ 3:17
1903.....	„ 6:67	1908	„ 11:50
1904.....	„ 9:24		

Avdelningarnas inträdesavgifter

	högst	lägst
1899	kr 1:25	kr 0:25
1902, 1905	„ 1:25	„ 0:50
1908	„ 1:50	„ 0:50

Avdelningarnas kontingenter per månad

	högst	lägst
1899, 1902	kr 1:—	kr 0:50
1905	„ 1:25	„ 0:50
1908	„ 2:—	„ 0:50

Förbundets inkomster och utgifter balanserade år 1899 med kr 550:88 och 1908 med kr 42.546:57. Arvodena till förbundsstyrelsen utgjorde kr 53:25 och kr 775:—, 1899 och 1908 respektive.

I början av 1909 hade man till Landsorganisationen utgivit 82.000 kr och därifrån i understöd mottagit 224 kr. Därom kan man läsa följande: "Denna anslutning — till LO — har enligt sakens natur ej kunnat medföra så stora materiella fördelar för vårt förbund. Den har varit ideellt motiverad, och denna solidaritet med Sveriges övriga organiserade arbetare har från vår sida krävt stora men villigt burna pekuniära offer."

De fyra ovan nämnda avdelningarna i Stockholm var avdelning nr 1 omfattande trafikpersonalen på Norr, vidare avdelning 2 tidigare hästskötarnas organisation men efter driftens elektrifiering

hemvist för verkstadspersonal, hantverkare, diverspersonal m.m. Möjligt är att även Södra bolagets verkstadspersonal tillhörde denna avdelning. Ännu år 1906 fanns dock en sammanslutning med namnet Stockholms Spårvägars hantverksförening, dit verkstadspersonal hörde. Avdelning nr 3 representerade Södra bolagets trafikpersonal, och slutligen var avdelning nr 5 vagnstädskornas sammanslutning.

Anslutningen till dessa Stockholmsavdelningar var den följande:

	1899	1900	1908
Avdelning nr 1	254	—	761
„ „ 2	118	—	165
„ „ 3	35	—	125
„ „ 5	—	20	69

Förbundet avhöll under sin 10-åriga tillvaro fyra kongresser, varav åtminstone de tre första ägde rum i Stockholm.

Vid den första kongressen år 1900 beslöts anslutning till Landsorganisationen från 1 juli s.å. Därjämte rekommenderades, att avdelningarna snarast möjligt skulle genom arbetarkommunerna ansluta sig till socialdemokratiska arbetarpartiet. Vi



*Konduktör
A V Lundström,
förbundsord-
förande 1909.
Senare lant-
brukare och
någon tid riks-
dagsman.*

dare tillkom vid kongressen ett nytt organ, förbundsrådet, bestående av en medlem för varje avdelning, som i viktiga frågor skulle av förbundsstyrelsen inkallas eller rådfrågas.

Vid den andra kongressen år 1903 inleddes samarbete med det norska spårvägsförbundet, som var företrätt av fem ombud. Man beslöt att arbeta för likformiga kollektivavtal för alla avdelningar samt för förbättrad olycksfallsersättning och pensionering. I den sistnämnda frågan uttalade man sig för pensionsrätt efter 25 år och 55 levnadsår och med minst 60 kr i månaden.

Den tredje kongressen beslöt bl.a. att utgeva en förbundetidning. Namnet blev "Kontakt, organ

för Svenska Spårvägsförbundet"; tidningen började utgivas 1906, och konduktören *Nils Adler* blev dess redaktör. Adler var då ordförande i avdelning nr 1 (trafikpersonalen på Norr); år 1909 var han förbundssekreterare och torde ivrigare än någon annan ha arbetat på spårvägspersonalens anslutning till storstrejken. Om vid denna kongress beslutade ändrade bestämmelser rörande förbundskontingenten har vi redan talat.

Vi har studerat protokollet från en av dessa kongresser och må säga, att ordförande och sekreterare ej hade några sötebrödsdagar. Debatterna var långvariga, och många av talarna framkom med egna förslag eller ändringsförslag. Vid debattens slut kunde föreligga en pyramid av propositioner att framställa.

En redogörelse för strejkrörelserna under perioden skall även lämnas.

De fem första strejkerna inom spårvägsrörelsen inträffade alla i Göteborg nämligen åren 1883, 1886, 1887, 1891 och 1897. Göteborgarna hade i sin understundom något överdrivna engelska kärvänlighet överlåtit koncessionen på spårvägsdriften till ett engelskt bolag. The Gohenburg Tramway Co., och det torde icke vara någon orättvisa att beteckna dess verksamhet som en mörk punkt i stadens trafikhistoria. Fyra av dessa fem strejker var segerrika för personalen, och de avlöpte övervägande lugnt.

Vid strejken 1887 uppehölls trafiken delvis av strejkbrytare. Föraktande det goda rådet att bli vid sin läst var särskilt en skomakare, som tjänstgjorde som kusk, "medan hans käring skötte konduktörssysslan", ett uppmärksammat och uppskattat inslag. Strejken 1891 var föranledd av, att en spårvägsman, Jonas Hellstenius, hade avskedats; arbetet återupptogs, sedan han själv begärt sitt avsked. Denne Hellstenius blev senare befälhavare på kronångaren "Värnsköld". Vid ett tillfälle kom han att föra konung Oscar ombord på en engelsk eskader utanför Göteborg, då storm hindrade flottans barkasser att utföra uppdraget. Som belöning härför blev Hellstenius riddare av Vasaorden.

År 1896 överraskade vid Stockholms Nya Spårvägs AB ett femtontal av nedridarna i åldern 13—17 år med en liten strejk, som dock endast varade i 3/4 timme och icke invercade nämnvärt på trafiken. Närmare kännedom om den ungdomliga aktionen saknar vi tyvärr, men vi skulle icke bli särskilt förvånade, om det skulle upplysas, att vid "förhandlingarna" i någon mån förekommit utdelande av husaga.

Den sjätte verkliga strejken utbröt sommaren 1900 vid Stockholms Södra Spårvägs AB på grund av, att en maskinist — medlem av fackföreningens styrelse — hade avskedats. Denna strejk blev elakartad och föranledde ganska allvarsamma gatukravaller. Den slutade efter 10 dagar med en kompro-

miss. Bolaget försökte men lyckades icke att upp-
rätta trafiken under den egentliga konfliktiden.

Den sjunde strejken inträffade i Malmö men
varade endast en halv dag, sedan personalens for-
dringar blivit godkända.

Den åttonde var den uppseendeväckande strej-
ken i Norrköping 1/10—19/11 1904 föranledd av
fackföreningsordföranden Roséns avskedande. Strej-
ken slutade med en omfattande uppgörelse inrym-
mande medgivanden från båda parterna.

Den nionde strejken var åter i Göteborg och
varade i sex dagar i augusti 1906. Striden gällde
dels lönerna dels slopande av de personliga kontrak-
ten och införande av kollektivavtal. En kompromiss
blev resultatet. Om denna konflikt stod att läsa i
Svenska Dagbladet följande: "... skall alltså Göte-
borgs spårvägsstyrelse i denna stund ej vara repre-
sentant så mycket för stadens egna intressen, som
för några i socialekonomisk insikt och erfarenhet
efterblivna enskilda arbetsgivares trångsynta och i
övrigt fullkomligt hopplösa strid mot det inflytan-
de på arbetsvillkoren, som arbetarna eftersträva
med sin sammanslutning".

I den politiska strejken 15—17 maj 1902 deltog
landets samtliga spårvägspersonal med undantag av
den dåvarande Göteborgsavdelningen, som den ti-
den stod utanför såväl spårvägsförbundet som Gö-
teborgs arbetarkommun.

Men ännu en strejk återstår att nämna: stor-
strejken 1909.

En av följderna av storstrejken var, att Sven-
ska Spårvägsförbundet upphörde med sin verksam-
het. Av protokollen att döma skedde detta utan att
något formellt beslut därom fattades. I Landsorga-
nisationens berättelse för 1910 läses, att Spårvägs-
förbundet upplösts, och att dess medlemmar anslu-
tits till Kommunalarbetarförbundet. I en rapport av
7 mars 1910 rapporterade förbundet till LO för ja-
nuari samma år 1.045 medlemmar. (För 1908 var,
som tidigare nämnts, medlemsantalet 2.129.) Den
nämnda rapporten är den sista av detta slag av
handlingar förvarade i Arbetarrörelsens arkiv.

Några av avdelningarna synes dock ha fort-
levat någon tid efter förbundsverksamhetens upp-
hörande, vilket förhållande ej förefaller att riktigt
harmoniera med uppgiften i LO:s ovannämnda be-
rättelse. Längst fortlevande var antagligen avdelning
nr 1 (trafikpersonalen på Norr i Stockholm). Den-
na avdelning fattade själv beslut om sin upplösning
på möte i Folkets Hus den 23 november 1911.

Vi skall lämna några data rörande denna av-
delnings sista tid. Den 1 januari 1909 var medlems-
antalet 762. I storstrejken deltog nära nog alla med-
lemmar eller 746 personer. Icke deltagande var an-
tingen sjuka eller värnpliktiga. Den 31 mars 1910
hade 186 återgått i arbete hos bolaget, 43 erhållit
anställning annorstädes och 92 emigrerat. Under

senare delen av 1910 och tidigare delen av 1911 er-
höll även återstoden arbete inom olika yrken och på
de mest skilda håll utom ett tiotal, som därtill hör-
de till de äldsta. Till de av Nationalföreningen mot
emigration inköpta och till småbruk styckade egen-
domarna Vrå och Billsta hade 17 medlemmar ut-
flyttat för att som småbrukare bryta sig en ny bana.

Rörande denna småbruksrörelse står att läsa i
Stockholms Nya Spårvägs AB:s styrelseprotokoll
den 28 september 1909 följande: "På förslag av herr
Sjöstedt beslöt styrelsen att till Nationalföreningens
mot emigration förfogande ställa ett belopp tills vi-
dare å 25.000 kronor för att bereda bolagets förut-
varande personal, som därtill kunde befinnas lämp-
lig, tillfälle att bilda egna hem på landet och be-
myndigades herr Sjöstedt att å bolagets vägnar med
föreningen träffa de närmare anordningar och av-
tal, som i nu nämnt syfte kunde påkallas."

Då avdelningen nr 1 upphörde, bildades av
dess gamla medlemmar en sammanslutning kallad
Spårvägspersonalens Kamratförening.

I slutet av 1909 var personalen vid Stockholms
Nya Spårvägs AB utan en fackorganisation. Längre
dröjde det emellertid icke förrän nya organisations-
former framträdde.

I skrivelse av 23 febr. 1910 hänvände sig så-
lunda *Spårvägsmännens fackförening* med åbero-
pande av en bestämmelse i de nytillkomna person-

Styrelsen för avd. nr 1
(trafikpersonalen på norr)
fr. v. Pettersson ("Kassa Pel-
le"), sedermera droskägare;
406 Hilding, även han se-
dermera droskägare; Karl
Eklund, avdelningsordf., se-
nare anställd hos Försäke-
rings AB Framtiden; Axel
Löfgren, sedermera ombuds-
man i järnvägsmannaför-
bundet; Emil Karlsson, se-
nare ombudsman i drosk-
chaufförernas fackförening
(1909).



liga kontrakten mellan bolaget och personalen till
bolagsstyrelsen med hemställan om godkännande av
föreningen som representativ part vid underhand-
lingar. Förslag till stadgar bildades även. I denna
förening var 212 Mellbom ordförande, 434 Lindb
sekreterare, 390 Johansson kassör, 247 Fernström v.
ordförande och 148 Gustafsson v. sekreterare. An-
talet medlemmar uppges till omkring 150. Emeller-
tid uppstod tvist om, vilka som skulle tillhöra för-
eningen, och därför bildades vid sidan om denna
Kamratklubben, vars ordförande uppges ha varit
Henning Björkman, och vars medlemstal bedömdes
olika från 20 å 30 till 100. I denna klubb skulle de

av bolaget nyanställda icke vara medlemmar. Man lyckades emellertid utjämna divergenserna, och den för ändamålet nybildade *Stockholms Nya Spårvägs AB:s Trafikpersonals Fackförening* upptog i sig de två sammanslutningarna.

Denna förening var representerad vid en allmän konferens för landets spårvägsmän, som på initiativ av Svenska Kommunalarbetarförbundet hölls i Norrköping den 29 och 30 september 1912. Man enade sig därvid om att avråda från att bilda ett nytt självständigt spårvägsförbund och rekommenderade anslutning till Kommunalarbetarförbundet. Denna rekommendation följdes av Stockholms Nya Spårvägs AB:s Trafikpersonals Fackförening år 1913 och *Svenska Kommunalarbetarförbundets avdelning nr 43* tog i stället vid. Av muntliga berättelser framgår att starka sympatier för en fortsatt självständighet för spårvägsmännen inom ramen av ett nytt spårvägsförbund skulle funnits men att till beslutet skulle bidragit, att Kommunalarbetarförbundet åtagit sig att till Järnvägsmannaförbundet återbetala ett lån på 5.000 kronor, som Svenska Spårvägsförbundet under storstrejken erhållit.

En kommitté från trafikpersonalens förening hade i april 1911 inbjudit verkstadspersonalen vid Stockholms Nya Spårvägs AB till ett möte i för eningsfrågan. Därvid antecknade sig omedelbart 17 personer för bildandet av en fackförening, som erhöll namnet *Stockholms Nya Spårvägsbolags verkstadspersonals fackförening*. Med ett något mindre tungrott namn skulle den ock kunna kallas för Anderssonernas fackförening, då fyra av de fem första styrelseledamöterna bar detta namn. Dessa var Anton, Hugo, Thure och Valdemar Andersson. Den femte styrelseledamöten var Harald Wennerholm. Föreningen stod fri och självständig till den 1 juli 1912, då *Svenska Kommunalarbetarförbundets avdelning nr 34* övertog verksamheten.

Låt oss återvända till Johannes Melanoz. Vid storstrejkens utbrott den 4 augusti 1909 var han pensionsberättigad fast kvarstående i tjänst men ingav nu ansökan om pension från den 1907 bildade men först strax före storstrejken i funktion trädde pensionsföreningen. På grund av stadgarnas bestämmelser kunde i den genom strejken uppkomna situationen pensionsföreningens styrelse icke utan vidare bevilja pensionen, utan man beslöt efter vänlig överenskommelse ärendets hänskjutande till den skiljenämnd, som skulle döma i andra frågor mellan pensionsföreningen och dess på grund av strejken avgångna medlemmar. Allt detta var för Spårvägsbolaget fullkomligt ovidkommande frågor.

Skiljenämnden tillerkände Melanoz pension, och han pensionerades från den 1 oktober 1909 med 636 kr årligen, vilket motsvarade 40 % av medelinkomsten — 1.590 kronor — under de senaste fem åren. Mera kunde det icke bli, då han vid inträdet i



Huvud till förbundsorganet Kontakt.

pensionsföreningen redan uppnått 58 år. Emellertid hade eller rättare sagt fick familjen Melanoz även en annan inkomstkälla.

Melanoz var två gånger gift. I det första äktenskapet fanns sju barn, varav tre avled i späda ålder; i det senare äktenskapet föddes en dotter, som efter avlagd studentexamen blev folkskollärarinna. Melanoz avled i Stockholm den 26 mars 1924.

Johannes Melanoz har efterlämnat ett antal anteckningsböcker, som ger en nära bild av hans person och hans förhållanden. Det är icke fråga om dagböcker utan om spontant nedkastade minnesanteckningar, som framför allt visar hans stora kunskaps- och bildningsintresse.

Dessa ämnen omfattar astronomi, geologi, geometri, kemi och i särskild grad synes botanik upptagit hans intresse. Det gäller även anteckningar från av honom förmodligen åhörda föredrag exempelvis rörande "om det väsentliga och oväsentliga i religionen" eller "kan sparsamhet rädda proletariatet" etc. etc. I ett annat fall gäller det "vad ångan utträttat, statistiska byrån i Berlin lämnar följande intressanta upplysningar". En stor mängd sentenser har han nedskrivit, särskilt latinska men även franska och tyska.

Anteckningar finns även rörande det dagliga livets behov. Man finner bl.a. "Vingåkersdoktors", d.v.s. den berömde naturläkaren — icke kvacksalvaren — Erik Aronssons recept på en dekokt mot magkatarr, beskrivning på huru man borttager rost- och bläckfläckar etc. Man får även en inblick i hans privata förhållanden; Melanoz levnad var icke utan ekonomiska bekymmer.

En hel del poem förekommer i avskrift, däribland "ett poem om artigheten" av för oss okänd författare.

I en av minnesböckerna har Melanoz antecknat litteratur, som han skulle läsa. Däribland förekommer ett arbete i kemi av Berzelius, Adlersparres och Skjöldebrands memoarer, ett filosofiskt arbete av Benjamin Höijer. Detta förräder en god bildnings-



Konduktören Nils Adler, förbundssekreterare 1909, ivrig agitator för personalens anslutning till storstrejken, efter 1909 jordbrukare och någon tid riksdagsman.

nivå. Skjöldebrands memoarer, utgivna i fem delar av Schück, räknas väl allttjämt till den svenska memoarlitteraturens pärlor; namnet Benjamin Höijer synes oss än mera remarkabelt i sammanhanget.

Man får även veta om konstverk, som han skulle bese, förmodligen i Nationalmuseum. Det gäller arbeten av Martin, Breda, Fahlcrantz, Nordgren, Wertmüller och Byström. Den kultiverade smaken är omisskänlig.

Melanoz hade med säkerhet en stor beläsenhet och sannolikt ägde han den förnämliga och allt sällsyntare egenskapen att vara *allmänbildad*. Sitt svenska modersmål skrev han ur såväl grammatisk som stilistisk synpunkt utmärkt. Han var personligen icke religiöst engagerad, snarare motsatsen; två barn i första giftet var odöpta. Men han synes ha haft ett intellektuellt intresse för detta område, ty på senare år ägnade han mycken tid åt teosofi. Viktor Rydbergs på sin tid uppmärksammade och debatterade "Bibels lära om Kristus" var ett av de sista arbeten han läste.

Man kan icke annat än fråga, varför denne man, som inom arbetarrörelsen under pionjärtidens vanskliga och riskabla förhållanden uträttade högst väsentliga ting, var en vägrödjare av betydenhet, och som i fråga om kunskaper och bildning var huvudet högre än sin omgivning, ej kom att inta en framskjuten ställning på detta verksamhetsfält. Nu blev han så småningom endast en man i ledet, och det torde numera t.o.m. finnas pensionärer inom spårvägsrörelsen, som aldrig hört hans namn.

Om den saken har vi språkat med en person, som synnerligen väl kände Melanoz. Vederbörande ville se förklaringen i hans idealitet. Den förklaringen tror vi icke på, idealitet är icke en fiende till aktivitet — vilket Melanoz ju även visat — såvida den icke är ett rent drömmeri i en överklig värld eller endast är en pose eller ett koketteri med åsikter. Idealitet är väl snarare en sporre till handling och verksamhet. Då vi befinner oss på arbetarrörelsens mark, ligger det nära till hands att tänka på Hjalmar Branting. Om någon varit besjälad av idealitet, så var det väl han, som i unga dar avstod från en sannolikt lysande karriär inom det hävdvunna samhällets ram och dessutom riskerade en brytning med det samhällsskikt, där han på grund av börd, uppfostran och umgänge hade så djupa rötter. Ingen lär väl påstå, att Brantings levnad var utan resultat!

Vi tror förklaringen vara en annan. Melanoz var antagligen en person, som till en tid var mäktig en stor anspänning av andliga och kroppsliga krafter, vilka efter en kulmination avtog. Någoting liknande hände honom redan under hans skoltid i Karlstad. Han hade nämligen vid en tidpunkt arbetat sig upp till en god ställning i betygshänseende, sedan sker termin efter termin en avmattning i fråga om betygen, fastän han med all sannolikhet hela tiden förblev ett mönster av "dygd och anständighet". Till detta bidrog väl en aldrig riktigt stark hälsa, och att han, visserligen ambitiös, icke var särskilt ärelysten. Hans begåvning låg på det intellektuella planet, icke i armbågarna. Snart nog tågade fram, sedan Melanoz plogat upp farbara vägar genom de snödrivna vidderna, personer med utpräglad begåvning i de nämnda kroppsdelarna.

Melanoz var allmänt omtyckt och värderad av sin omgivning, och hans personliga framträdande präglades av artighet och försynthet.

Vi har tidigare berättat, att Melanoz hade antecknat i sina minnesböcker ett stort antal latinska sentenser. En av dem synes särskilt ha legat hans hjärta nära och lyder *tandem bona causa triumphat* eller på svenska "det goda segra skall till slut". Man kanske bäst hyllar den gamle hedersmannens minne genom att trots världens nuvarande ansikte söka själv tillägna sig tro på att så skall ske.