

# Från vagnstäderskor till förare

## Spårvägskvinnor i 85 år

AV SVEN YNGWE



Dessa präktiga »fruntimmer» var vagnstäderskor vid Roslagsgatan en gång i tiden. Fotografi i Stockholms Stadsmuseum

■ Är spårvägsyrket ett typiskt manligt yrke?

Det beror väl närmast på vad man menar med spårvägsyrke. Ett företag av SS omfattning visar upp en provkarta av olika sysslor. Ser man rent allmänt på proportionen män—kvinnor, blir svaret nej. Totalt har SS i dag 6 087 anställda. Av dessa är 1 104 kvinnor eller nära 20 procent. Den kvinnliga arbetskraften är procentuellt sett störst bland kontorspersonalen. Av 799 anställda är här 248 kvinnor. Största antalet SS-kvinnor finns bland trafikpersonalen — inte mindre än 793.

Hade vi ställt den inledande frågan i spårvägens barndom hade svaret självklart varit ja. Få kvinnor sökte sig ut i förvärsarbetet. Hemmet var den naturliga arbetsplatsen. Men ändå fanns spårvägskvinnan med i bilden från första början.

Låt oss se litet närmare på detta. Men betrakta inte redogörelsen som en fullständig historik. Vi vill endast påminna om några händelser i SS-kvinnans historia.

### »Till hästvagnarnas rengörande»

Stockholms nya Spårvägs-aktiebolag hade år 1886 sammanlagt 230 personer anställda, varav 190 var ordinarie. I spetsen stod trafikchefen och verkställande direktören, kapten JA Brunskog. Kontorspersonalen utgjordes av en kamrer, *tre kontorsbiträden* (»fruntimmer») samt en vaktmästare. Detta framgår av Claes Lundins bok »Nya Stockholm» från år 1890. Bland trafikpersonalen fanns 4 *vagnsvätterskor*. Bland den extra personalen hittar vi 2 kvinnor som *kontorsbiträden*.

År 1887 började Stockholms söd-

ra spårvägsaktiebolag att bestiga Söders höjder med sina ångspårvagnar. Företaget var inte stort. Vagnparken bestod av 8 ångvagnar och 10 hästvagnar. Men även där hittar vi kvinnlig arbetskraft. I Lundins uppräkningsfinns nämligen 2 kvinnor »till hästvagnarnas rengörande» och »ett fruntimmer som räknar växlingspengar».

### Kvinnor med skinn på näsan

De flesta spårvägskvinnorna — de rekryterades oftast från spårvägskretsar — återfanns vid den tiden i hallarna som vagnstäderskor. Det var ett arbete som ansågs naturligt för kvinnor. Men var det det? Arbetet var mycket hårt och på obekvämast tänkbara tid. Det började vid midnatt när vagnarna kom in och fortsatte till vagnuttagningen vid 7-tiden på morgonen. Det var kanske därför naturligt att det blev kvinnor med skinn på näsan som kom att ägna sig åt detta.

En kvinnlig bas fördelade arbetet och jagade på städerskorna. En känd sådan var fru Nilsson. När det var bråttom kunde hon gå till vagnstäderskorna på ena spåret och säga: »Ni får sno på nu, för de andra ligger långt före er». Sedan gick hon över till andra spåret och upprepade precis samma ord. Det var då inte så konstigt att det allt som oftast var ett herrans liv och skrik inne i hallarna. Det hände ofta att man rådde riktigt i luven på varandra, så både hinkar och borstar rök.

### 75 öre per vagn

F. arkivarien vid SS, Sten Holmberg, har i sina efterlämnade papper antecknat ett samtal med en vagn-

städerska som bott i det stora spårvägshuset, Tegnérgatan 2, dvs. nuvarande huvudkontoret.

Hon berättar bl. a.: »Under senare delen av 1880-talet och hela 1890-talet var min mans lön lägst 70, högst 95 kr per månad. För ett rum och kök betalade vi 16 kr per månad. Det räckte inte till något särskilt storslaget i matväg. Det var mest korv, lungmos och sill och någon gång köttbullar. En riktigt stor och fet sill kostade 8 öre. 1899 började jag städa vagnar åt spårvägen i plåtskjulet på Träskängen. Vagnarna blev åtskilligt nersmorda på den tiden, det var inte så fint på gatorna som nu. Vi hade 75 öre för att göra rent en vagn utan och innan. Vi fick städa tre vagnar var, varje natt.» Här kommenterar Sten Holmberg: »Nu minns lilla gumman lite fel: Hon hade 1899 en fast månadslön för jobbet på 40 kr, 1904 däremot 75 öre för en Aseamotorvagn, 50 öre för stora och 40 öre för små släpvagnar. Medelinkomsten var 2:25 per dag.»

Hon fortsätter: »Spårvägarna var inga änglar på den tiden, utan dom söp rätt snällt. Man lejde en tur och begav sig till krogen vid Roslagstorg, och när de väl fått ett par hagbergare kunde det hända, att deras avlösare fick stå kvar flera turer. Därför gillar jag högt och rent kapten Hjortzberg, för när han blev chef vid spårvägen tog han itu med sådana saker, och personalen blev strängeligen ålagd att avhålla sig från sprit under tjänstgöringen. När min man skulle ut och tjänstgöra, gjorde jag i ordning hans väska och skrev kontrollsedel och strömsedel, så att dom andra gubbarna var avundsjuka, för att han hade det så bra. (Detta

gäller således 1906 och senare.) Nej, inte var det vidare fett, men vi redde oss och hade sällan några skulder.»

Allt eftersom spårvägsbolaget under årens lopp växte så ökade givetvis antalet kvinnor. Det gällde såväl i hallarna som på kontoren. Som exempel kan nämnas telefonister och heltidsanställda sömmerskor. Tidigare hade man haft s. k. hemsömmerskor som satt hemma och sydde uniformer på ackord.

#### *Kvinnan som konduktör*

För att komma till den stora händelsen på detta område måste vi gå ända fram till år 1940, närmare bestämt den 22 februari. Det var då den *kvinnliga konduktören* gjorde entré. Situationen var följande: Andra världskriget hade brutit ut och allt fler blev inkallade. Det blev ont om arbetskraft varför kvinnlig arbetskraft blev alltmer eftersökt. Inom SS fann man snart att det behövdes fler konduktörer och man beslöt att pröva kvinnor. Spårvägsbolaget skrev därför i första hand till de anställdas hustrur och döttrar och frågade om de var intresserade att börja vid SS. 550 damer anmälde sig. Den första kursen började i februari 1940 och i den deltog 25 kvinnor. Snart debuterade de kvinnliga konduktörerna på alla linjer med manliga kolleger som instruktörer.

Hur klarade de sig? Premiären gick bra, förklarade dåvarande trafikinspektör Erik Tengblad efteråt för tidningarna. Utbildningen av dessa s. k. beredskapskonduktörer fortsatte och i mars 1942 hade ytterligare ett hundratal utbildats. Lönen fastställdes till 13:50 per dag dvs. samma som för de manliga kollegerna.

#### *De kom för att stanna*

De kvinnliga konduktörerna accepterades utan vidare av allmänheten så när som på några kverulanter. En tidningsnotis från mars 1942 berättar att den unga konduktören på en vagn måste tillkalla polis för att freda sig mot en herre som inte ville betala om hon inte tog honom i hand först. I slutet av 1944 var de kvinnliga konduktörerna 354 till antalet, i september 1945 var de 270. Detta hängde samman med att det rädde olika meningar om de kvinnliga konduktörernas vara eller icke vara. Från bolagets sida framhöll man att anställandet helt hängde samman med beredskapen. Avsikten var att inte behålla dem, när deras manliga kolleger kom hem från militärtjänsten. Vidare var man på si-

na håll av den åsikten att arbetet var för ansträngande för kvinnor. Men hur avvecklingen av kåren skulle ske var en annan fråga.

En omröstning bland personalen visade att en överväldigande majoritet röstade mot fortsatt kvinnlig tjänst inom spårvägen. Det var dock kanske inte så underligt, då av de 5 800 anställda endast cirka 300 var kvinnor. Resultatet av omröstningen får därför sägas ange de manliga konduktörernas uppfattning. Konduktöriserna hade en helt annan uppfattning. Fru Karin Nyström hävdade t. ex. att SS behövde 300 man, dvs. just det antal som kvinnorna i kåren utgjorde. »Är det då principiellt riktigt att säga upp samtliga kvinnor och nyanställa manlig arbetskraft? Det har också pekats på sjukstatistiken, men jag undrar om inte männen skulle fått minst lika många sjukdagar med de tjänster som anvisats oss.»

Pressen var intresserad av diskussionen om de kvinnliga konduktörerna och refererade och kommenterade livligt. I stadsfullmäktige interPELLERADES det om det var spårvägsstyrelsens mening att avskeda de kvinnliga konduktörerna, och om vilka principer staden och dess bolag tillämpade vid anställandet av manlig och kvinnlig personal.

Finansborgarrådet Zeth Höglund besvarade frågorna den 19 november 1945 och redogjorde då för spårvägsstyrelsens beslut. Han förklarade bl. a. att det var spårvägsstyrelsens avsikt att i enlighet med likabehörighetsprincipen fast anställa kvinnliga konduktörer i lämplig omfattning. »Staden får anses ha erkänt principen om lika behörighet och lika lön för sina befattningshavare oavsett kön, men denna princip synes icke vara helt genomförd för de kollektivanställda. Det blir nu en uppgift för lönerrevisionen och kommande uppgörelser för kollektivavtal att genomföra denna princip inom kommunalförvaltningen och dess olika företag.»

Beredskapskonduktörerna var snart ett minne blott och de kvinnliga konduktörerna ett faktum.

#### *Framåt i vagnen*

Så ska vi förflytta oss fram till den 25 mars 1958. En buss på linje 52 skall just starta sin tur från ändstationen vid Norr Mälarstrand. Den är fullsatt. Framme hos föraren flockas fotografer och pressmän. Och föraren, det är Margit Claesson — den första kvinnan i spårvägens historia som intog

förarplats. Trots linjens vindlingar i Klaras gränder klarade hon debuten galant.

Några veckor dessförinnan hade en order dykt upp på anslagstavlor om att en ny bussförarkurs skulle börja. Av den framgick att det gällde såväl män som kvinnor, och då slog fyra kvinnor till. Många ruskade på huvudet och uttryckte sin misstro mot kvinnliga bussförare. Detta skulle aldrig gå bra. Men erfarenheten har visat att man gjorde rätt när man släppte fram kvinnorna till förarplatsen. I dag har vi 52 kvinnliga bussförare varav 4 på trådbuss.

Några månader senare var det dags igen. Nu var det T-banans tur. Den 18 december 1958 debuterade nämligen de fyra första kvinnliga T-baneförarna. Kort därpå utbildades även ett antal kvinnliga tågvakter.

Nu återstod endast ett trafikslag som saknade kvinnliga förare — spårvagnarna. Men även det området erövrades. Den 26 oktober förra året blev de första kvinnliga spårvagnsförarna godkända av myndigheterna. I dag har vi inalles 12 damer som klarar spårvagnar i trafik. Totala antalet kvinnliga förare av alla kategorier är f. n. inte mindre än 68.

*Nedan t. v. I den första gruppen kvinnliga konduktörer vid SS var fru Emy Andersson. Hon avgick med pension för ett par år sedan.*



*Ovan t. h. Margit Claesson heter den här representanten för de nu allt talrikare kvinnliga bussförarna. Men hon var först på plan, därav den glada bonnören. Foto: Gunnar Ekelund*

#### *Och sedan?*

Vad bär framtiden i sitt sköte? Kommer utvecklingen att fortsätta? Det är mycket som spelar in. Men vi får väl förmoda att kvinnorna i spårvägen även i fortsättningen kommer att vilja avancera.

När får vi därför en kvinnlig trafikmästare eller, varför inte, en kvinnlig spårvägsdirektör?