

■ För inte alltför länge sedan överlämnade en insändare i en kvällstidning ett par blommor till en kvinnlig förare på linje 67. Motivering: »en är för hennes mjuka körstil, man kunde behålla fotfästet i svängarna även om man inte är utbildad akrobat. Den andra för hennes vackra röst och klara uttal», skrev signaturen »Tacksam resenär» bl. a.

Det är roligt att läsa sådant. Kländer och missnöje brukar lätt ta sig uttryck på ett eller annat sätt. Mer sällan får man lyssna till beröm och tacksamhetens ord.

Nu har SS haft kvinnliga bussförare i tre år. De sköter sig med den äran, både till allmänhetens och bolagets belåtenhet. Den misstro som kanske mötte dem till en början från ett mindre antal trafikanter, är bortblåst. Det kan därför vara dags att låta dem själva komma till tals — hur har försöket utfallit ur deras egen synpunkt? På måfå har vi valt ut fem, som får föra de för närvarande cirka 28 kvinnliga bussförarnas talan.

#### FOLK HAR VANT SIG

Fru Astrid Eriksson stormtrivs:

— Utbildningen var arbetsam, men tjuvig, tycker hon. Vi var fyra kvinnor som lärde yrket samtidigt och

det gjorde det kanske roligare och därmed lättare. Jag kom till Hammarby, och där var alla mycket hjälpsamma mot nybörjaren och visade en till rätta.

Nu har folk vant sig vid oss kvinnliga bussförare och tittar inte så mycket som i början. Det är skönt det, jag är sådan att jag gärna vill krypa undan om någon stirrar. En åttioårig dam sa: »Buss kan ni i alla fall köra». Särskilt roligt är det, när man får beröm av unga pojkar. De är sakkunniga och har inga biavsikter med sina komplimanger. Jag är inte själv särskilt intresserad av motorer, men vill gärna kunna så pass mycket om dem, att jag kan ge något tips när det blivit något fel och vår radiobil kommer eller jag skriver en rapport. Det är roligt att kunna svänga sig med de rätta fackuttrycken!

#### BRÄCKFULLT ATT BLI FÖRARE

Fru Maj Strindholm tillhör bolagets första kvinnliga konduktörer. Hon kom till SS 1943, tog vanligt körkort 1951 och trafikkort 1958.

— Det var inte lönen som lockade särskilt, berättar hon, jag tyckte det var spännande och kanske litet bräckfullt att bli förare. Nu när kvinnorna fick så. Men jag trivdes

som konduktör också. Första kördagen kändes det nog litet oroligt. Jag hade ingen att hålla i handen.

En del passagerare tittar och kommenterar att en kvinna är förare. Andra märker ingenting, ser en inte. T. ex. en dam, som steg på med en liten flicka. Tösen började prata högt om tanten som körde. Mamma sade: Det är en farbror som kör. Flickan fortsatte om tanten som körde och mamman rättade: Det är en farbror. När jag så ropade ut en hållplats, blev mamman snopen: Javisst ja, det är en tant!

Maj Strindholm finner inte rusningstiden vara särskilt bekymmersam; då åker de som är vana, och de har lärt sig att ha pengar och kort i beredskap. Man förlorar inte onödigt med tid.

Det händer att folk blir mer hjälpsamma när bussen har en kvinnlig förare. Det blev en gång motorstopp mitt på Västerbron. En något berusad herre ville nödvändigt gå ut i körbanan och skaffa hjälp. — Jag tycker det är synd om dej, sade han, jag vet hur elaka dom är mot fruntimmer!

Och jag, sade Maj Strindholm, hade all möda i världen att hindra honom från att gå ut i körbanan och bli överkörd. Ett bekymmer var inte nog!

Lilian Sederlin: Föraren får bättre kontakt med allmänheten.

Maj Strindholm: Jag tyckte det skulle bli spännande.



## Kvinna vid ratten

AV GUNHILD HÖGLUND



## »KAN DOM, KAN JAG»

När konduktör Margit Claesson upptäckte att några kvinnliga kamrater anmält sig till en utbildningskurs för bussförare, tänkte hon: En ann är så god som en ann. Kan dom, kan jag. Hon anmälde sig, hon med. Hur det nu var kom hon att bli den första i spårvägsbolaget och därmed i landet och därmed den första kvinnliga bussföraren i världen, väster om järnridån. Margit hade kört bil förut men det här var litet värre:

— De där s. k. höghusen H15 och H16 på linjerna 53 och 3 är tunga och besvärliga. Men Metropol och Capitol är bra.

— Vad tycker du sämst om?

— Halkan på vintern. Och att ha dåligt med körtid i tät trafik. Vad jag gillar? Körfilerna är bra, fast man måste passa sig noga, eftersom filerna är avsedda för spårvagnarna som är smalare än bussarna. Vi har inte mycket utrymme att fresta på vid möte.

Margit Claesson tycker om dagkommendering, som många av hennes kollegor tycker så illa om. Hon gillar att köra enmansbetjäna buss. Man får nämligen rå sig själv även om man måste jakta. Jäktigt blir det nämligen. Under de korta pauserna får man ingen vila, då skall man klippa biljetter m. m. Vara bussförare är en ansträngande uppgift,

men det värsta är inte själva körningen utan tiderna. Dem har en konduktör också för den delen.

## LÅNGTRADARFÖRARE BERÖMDE KÖRNINGEN

Fröken Signe Lemon från Kiruna anställdes vid SS 1943 och var en bland de första icke-konduktörsfruar som engagerades till konduktörsskapet. Från början var det som bekant meningen att som extra anställa i första hand fruar till inkallad manlig personal för att tillfälligt fylla luckorna.

— När jag fick tjänstgöring i T-banan började jag vantrivas som konduktör, berättar hon. Jag kände mig instängd som i en bur.

När hon en dag fick se Maj Strindholm köra buss tänkte hon: Kan hon, kan jag. Och så tog hon steget framåt i vagnen.

Signe Lemon kör en av stadens värsta linjer, 67:an, kurvig och slingrig som den är. I början tittade folk efter hur hon klarade sig och det hände att hon fick komplimanger och tack för sin körning. Särskilt uppmuntrad kände hon sig när en långtradarförare kom fram och berömde.

Hon tycker sämst om: tiderna. Bäst om: att utföra ett arbete, som inte alla andra kan, ingen står bredvid och säger: Så här skall du göra

i stället. Hur man kör beror på ens eget sinnestillstånd. Är man nervös märks det lätt i en ryckig körning.

Trafikanterna är numera förtroendefulla över lag, men alldeles i början av nymodigheten vägrade en gammal tant att kliva på bussen vid Hornsplan när hon såg att föraren var kvinna. En söderkis — söderkisarna finner alltid ordet — stod bredvid: — Och tanten skall tro på Gud!

Förebråelsen hjälpte inte, tanten stod kvar och väntade. Och vänta fick hon. Signe visste, att Maj Strindholm körde nästa buss.

Skam den som tänker illa om hennes lilla känsla av tillfredsställelse.

## BÄTTRE KONTAKT MED ALLMÄNHETEN

Unga fröken Lilian Sederlin tog bussförarekort i september 1959. I ännu yngre år stod hon i livsmedelsaffär, ty hon tycker det är roligt att ha med många människor att göra. Arbetstiden blev lång och hon övergick till SS och blev först konduktör.

— Det är intressantare och mer omväxlande att vara förare än att enbart vara konduktör, menade hon. Man får som förare också bättre kontakt med allmänheten. Folk respekterar mer den som kör bussen än den som tar betalt. *Forts. sid. 19*

*Astrid Eriksson: Alla har varit mycket hyggliga mot mig.*



*Signe Lemon: Skönt med ett jobb där man sköter sig själv.*



*Margit Claesson: Bäst gillar jag enmansbussarna.*



## KVINNA VID RATTEN

*Forts. från sid. 13*

Lilian Sederlin hör också till dem som trivs med dagkommendering och att lånas ut då och då. Arbetsrutinen blir inte så enformig. Det var som sagt just för omväxlingen, inte för den lilla löneförhöjningen, som hon blev förare.

Köra buss är inte fysiskt men psykiskt ansträngande. Man måste ha uppmärksamheten spänd hela tiden. Det blir rena vilan när man en dag sättes att köra matarbuss i förorten och inte behöver trängas i rusningstid på gatorna i innerstaden. I motsats till Margit Claesson tycker Lilian om 53:an just därför att den är ett höghus. Men den är svår att köra därför att den går på spår och har kort körtid. 73:an är en önskelinje och att på midsommarafton få köra 192:an Sockenplan—Årsta är lugnt och skönt. Den erfarenheten gjorde hon i somras.

— Vad sade de manliga kamraterna, när kvinnorna trängde framåt i vagnen?

— De gör inga svårigheter, säger Lilian, vi skojar rätt friskt och frågar ibland hur det känns för dem att äntligen få en riktig förare. Men här-omdagen var det en manlig trafikant som pratade om rätt man på rätt plats och att han själv nu kunde bli hemmafru. Bara en sak kunde ju karlarna inte, sa han, föda barn.

Så kvicka orkar somliga vara ännu.