

TRAFIKPERSONALENS TJÄNSTGÖRING Å VAGNARNA.

Föredrag av Byråassistent *E. Tengblad*.
Stockholms Spårvägar.

Om man jämför betingelserna för trafikpersonalens tjänstgöring på vagnarna under nuvarande förhållanden med de, som voro rådande förr i världen, särskilt under hästspårvagnstiden, står det klart, att man då hade det både lugnare och mindre nervpåfrestande än vid våra dagars intensiva och jäktande trafik. På den tiden hade personalen visserligen längre tjänstgöringstid och färre fridagar, men till gengäld hade man det både lugnare och gemytligare på vagnarna, ty trafiken rullade inte så fort, och man hade inte så bråttom. Begreppet »time is money» hade inte hunnit sätta sin prägel på tillvaron.

Om man bläddrar i tidningarna från den tiden, är det inte ofta man hittar något om spårvägen och särskilt är det sällan man hittar de i våra dagar så ofta förekommande insändarna med klagomål på personalen.

Man kan dock hitta bevis på att det inte gick helt utan slitningar, och från den första hästspårvagnstiden har jag funnit en insändare, som jag betraktar med en viss vördnad, ty jag anar, att den möjligen är den första av sitt slag, den urkraftiga stamfadern till mångtusende klagande skrivelser i samma anda. Den var skriven av en man med sinne för det konsekventa här i livet och lyder så här:

»Då i linjens vagnar står ett anslag om passagerareantalet, hade undertecknad tytt det så, att i vagnen ej får upptagas fler än detta antal passagerare på en gång. Har så vid flera tillfällen hänt, att detta antal överskridits och har jag, då jag fäst konduktörens uppmärksamhet därpå, alltså fått till svar: 'Det är inte så noga.'

Tog mig så en gång före att inuti en vagn röka en cigarr. En konduktör förbjöd mig detta med anledning av ett i vagnen befintligt anslag 'Tobaksrökning förbjuden'. 'Det är inte så noga', svarade jag. — Jo, det var visst noga — ut ur vagnen utan krus.

Ett tredje anslag ser ut så här: 'Avgift 10 öre.' Försökte mig en gång med 5 öre, åter i tanke att 'det var inte så noga', men fann snart att jag misstagit mig.

Nu frågas: med vilka anslag är det noga, med dem som röra bolaget och medpassagerarnas bekvämlighet, men ej med det som rör hästarnas välfärd?

Konsequent.»

Man anar, att författaren skulle haft en hel del att skriva om i våra dagar.

För att komma med något tidstypiskt exempel på de svårigheter och olägenheter, som den dåtida spårvägspersonalen hade att övervinna, vill jag i främsta rummet framhålla, att bristen på fasta hållplatser säkerligen orsakade många tvistigheter. Trafikanterna fingo själva ringa stoppsignaler, vilket naturligtvis ofta gjordes på de mest olämpliga platser, i uppførsbackar, kurvor och gatukorsningar.

Betecknande för den tidens idylliska förhållanden äro de bestämmelser, vilka voro utfärdade för, hur vagnarna skulle stanna. Detta skulle ske sålunda:

- 1) i mötesspår,
 - 2) för personer åtföljda av barn,
 - 3) för ålderstigna och lytta personer,
 - 4) när flera personer, i synnerhet fruntimmer, önska av- eller påstiga,
 - 5) i övriga fall saktas alltid farten, när personer stiga av eller på,
- men om det oaktat fruntimmer ej vilja av- eller påstiga, under det vagnen sakta går, skall den stanna, tills det har skett.

Det var sålunda ofta inte lätt för kusken att veta, hur han skulle bära sig åt, särskilt som det ibland kunde hända, att passagerarna i vagnen delade sig i två läger, det ena ivrigt uppmanande kusken att stanna omedelbart och det andra, bestående av mera djurskyddsvänliga personer, lika ivrigt uppmanande honom att fortsätta till ett lämpligare stoppställe.

Detta var i den gamla goda hästspårvagnstiden, då vagnarna upplystes med fotogenlampor och man lade renhudar på golvet, när det var kallt, när personalen hade tantiem på dagskassorna och med blida och belåtna ögon såg, hur passagerarna strömmade upp på vagnarna, när trafikanter och personal åkte med varandra på samma tider och vagnar i årtal och lärde känna varandra och blevo goda vänner.

Sedan kommo de elektriska vagnarna och med dem större brådska och jäkt, hästdroskorna ersattes med automobiler, storstaden växte fram, kullerstengatorna blevo släta och fina och övergingo så småningom i asfaltchausséer, det blev brådska och fart och bensinrök överallt och den makliga stockholmaren från 1800-talet förvandlades både utan och innan till en storstadsbo med nerverna på helspänn i trafikvimlet.

Efter denna lilla återblick på gångna tider kan jag övergå till mitt egentliga ämne: *att framlägga några synpunkter på trafikpersonalens arbete på vagnarna i våra dagar, varvid jag förnämligast tänker beröra förhållandet mellan allmänheten och vagnpersonalen.*

Min erfarenhet grundar sig i huvudsak på vad som händer och sker på spårvagnar och bussar i Stockholm, men även om förhållandena i

denna stad icke alltid överensstämma med förhållandena i andra städer, kunna de dock hava sitt intresse.

Ett trafikföretag är icke endast beroende av en klok och insiktsfull ledning, det är också i hög grad beroende av, att männen i ledet göra sitt allra bästa för att tillvarata företagens intressen och härvidlag har trafikpersonalen, som står i omedelbar kontakt med den resande allmänheten, en ansvarsfull och betydande uppgift. Den är att likna vid försäljarstaben i ett varuhus — den säljer resor i stället för varor —, och det är på den det i mångt och mycket kommer an, om kundkretsen blir belåten och nöjd och gärna återkommer till affären. Det är naturligtvis härvid av stor betydelse, att förhållandet mellan personalen och allmänheten är gott och att kontroverser och meningsutbyten undvikas så vitt möjligt.

För att i första hand beröra de allmänna synpunkterna skulle jag vilja framhålla som min åsikt, att minst hälften av alla anmärkningar från allmänheten skulle upphöra, om trafikpersonalen vid alla tillfällen kunde besitta det upphöjda sinneslugn, som ledningen förväntar av dem, men som inte är var mans gåva här i världen. Man gör ganska snart den erfarenheten, att det i de flesta fall ej är den ursprungliga anledningen — sakskalet — till missnöjet, som kommer folk att göra anmälningar, utan det är det därpå följande meningsutbytet, som är droppen, som kommer bägaren att rinna över.

Om en person skyndar fram till en spårvagn och konduktören av misstag giver avgångssignal, innan han hinner på, så att han får hoppa upp i farten, händer det att han blir upprörd och förargad och förebrår konduktören hans bristande uppmärksamhet. Det är ju ganska förklarligt, och är det då så, att konduktören tillhör de erfarna och besinningsfulla här i landet, kan han genom en ursäkt bryta udden av missnöjet och därmed är den saken ur världen. Så göres väl i de flesta fall, då personalen vet med sig, att den helt eller delvis orsakat händelsen, och det är ju för övrigt en självklar sak, att det skall gå till på så sätt.

Anser konduktören däremot, att han icke haft någon skuld till händelsen, så blir det lätt en kontrovers, han blir förargad och tappar besinningen. Trafikanten snoppas av med något uttryck, som inte är vidare lämpligt, och lämnar sedan vagnen upprörd, inte så mycket över orsaken till händelsen, utan fastmer över konduktörens sätt att bemöta honom. Sedan blir det insändare i tidningarna eller anmälan till företaget, förutom det att trafikanten går omkring med en förutfattad mening om spårvägspersonalen. Dessa konsekvenser hade kanske kunnat undvikas, om konduktören behållit sin behärskning. Det är ju mänskligt, att en konduktör blir förargad, då han blir angripen, ehuru han icke anser sig hava handlat felaktigt, men trafikföretaget, som måste beflita sig om, att trafikanterna få vad dem tillkommer, att de bli nöjda med sin resa och icke ångra det kapitalutlägg, som gjorts

i och med resekostnaden, måste med nödvändighet framhålla för personalen, att den har att uppträda hövligt, lugnt och behärskat även i sådana fall, då en trafikant uppenbart har orätt. En spårvägsman får icke förgå sig mot en trafikant

Härmed menas icke, att en trafikant alltid till varje pris skall givas rätt i vad han säger, eller att personalen skall släppa efter på de fordringar, den enligt gällande bestämmelser har att ställa på trafikanterna, det endast betonas vikten av att de bemötas lugnt och förståndigt under alla omständigheter. Att lugn och behärskning icke utesluter ett bestämt och sakligt uppträdande på vagnen, har visats av det stora flertalet av trafikpersonalen, vilka med de egenskaperna vetat att göra sig både respekterade och avhållna av den resande allmänheten.

I vagnarna färdas folk av skilda samhällslager, olika till sinnelag och läggning samt hopträngda med varandra inom vagnens utrymme. I denna heterogena massa skall konduktören vandra fram och tillbaka, vänlig och tillmötesgående mot alla. Han skall vara rättvis och förstående, han skall hålla på företagets intressen i enlighet med sina instruktioner och han skall se till, att trevnad och lugn råder inom det område, vars styresman han är. För att gå i land med den uppgiften måste han vara en god psykolog och människokännare, han måste kunna »tala med bönder på böndernas sätt och med lärde män på latin».

Det måste villigt medgivas, att uppgiften är svår och att det är lätt att gå bet på den, men det gäller då att taga nya tag och draga lärdom av föregående svårigheter. Bakom ett fullgott konduktörsarbete ligger mycken självuppföstran och det tar lång tid, många år, för en konduktör att nå fram till en sådan fulländning. Också är det i regel de yngre konduktörerna, som brista i tålmod och ofta komma ihop sig med trafikanterna, innan de med åren hinna vänja sig vid tjänstens vedermödor. Det är inte alla, som lyckas härmed, beroende på att de till sätt och läggning icke passa för ett arbete, som består i att betjäna allmänheten. Även om de ivrigt bemöda sig att undgå kontroverser med trafikanterna, råka de ändå ideligen ut för sådana händelser, vilket gör, att de vantrivas med sitt arbete, och det har vid flera tillfällen hänt, att sådana konduktörer självmant insett sin olämplighet för tjänsten och sagt upp sin anställning, till båtнад för både dem själva och företaget.

Det är därför av vikt, att endast lämpligt folk antages till spårvägs-tjänsten, personer, som sedan de blivit grundligt undervisade om yrkets svårigheter och prövningar, likväl med glatt mod gå att sköta den syssla, de valt för framtiden.

Busskonduktörerna äro ett kapitel för sig, ty ungdomen har inte alltid så lätt att tänka sig för och handla förståndigt och genom att konduktörerna bara äro pojkar, uppträda trafikanterna ofta på ett långt

mer fordrande och överlägset sätt mot dem, än de skulle göra mot en vuxen konduktör.

Trots att folk har lätt att komma med klagomål på busskonduktörerna, måste man nog i betraktande av deras ungdom säga, att de i det stora hela göra ett gott arbete på vagnarna och i stor utsträckning bemöda sig om att tillmötesgå passagerarna på bästa sätt. Yrket kräver ju av ynglingarna ett stort mått av behärskning, en behärskning, som för att tala med en kåsör, de först kunna få avlägga, då de blivit vuxna karlar och busspassagerare som alla andra...

När jag nu, efter att ha berört en del allmänna synpunkter, skall övergå till att mera detaljerat tala om vagntjänsten, tillåter icke tiden någon grundlig granskning, utan jag får inskränka mig till några typiska förhållanden.

Förarna, såväl spårvägs- som omnibussförarna, intaga ju en i viss mån privilegierad ställning, i det de mera sällan komma i kontakt med den resande allmänheten, varigenom de undgå de prövningar, som förargade trafikanter bereda konduktörerna.

Likväl kunna även de råka ut för anmärkningar från trafikanterna och speciellt vill jag då framhålla, att allmänheten ofta ondgör sig över att förarna samtala under körningen, så att de därvid vända uppmärksamheten från körvägen. Det är med rätta, som dessa anmärkningar framställas, ty gatutrafiken är i våra dagar icke att leka med, och en förares tjänstgöring är av så ytterst ansvarsfull natur, att han icke kan tillåta sig att avvända sin uppmärksamhet från körningen.

Man förstår, att passagerarna exempelvis i en omnibus, som se, att föraren ideligen vrider på huvudet för att samtala med en person, som sitter bakom honom, få en känsla av otrygghet, ty de veta ju inte vad som kan komma att hända under färden, och man förstår, att de med rätta uppröras över att den person, som har deras säkerhet i sina händer, nonchalerar körningen.

Allmänheten bör i detta avseende kunna fordra, att deras färd föresiggår under betryggande omständigheter, och det är trafikföretagets skyldighet att tillse, att förarna icke bryta mot samtalsförbudet. De ha icke någon som helst skyldighet att svara på tilltal eller lämna upplysningar under körningen. I de fall, då så erfordras, får detta göras vid hållplatserna, då vagnen står stilla.

Att genomföra detta borde även ligga i personalens eget intresse, så att det icke behövde förekomma, att vagnens konduktör eller tjänstefri personal ställer sig att samtala med föraren under färd.

Likaså klagas man ibland på att förarna av ouppmärksamhet köra förbi trafikanter vid hållplatserna. I detta fall är jag inte så säker på att man alltid har rätt, ty det förekommer nog ganska ofta, att folk under väntan på vagnen inte har tålmod att uppehålla sig vid håll-

platsstolpen utan vandrar omkring och ej tänker på att hålla ögonen öppna för vagnens ankomst. I detta avseende äro stockholmarna bortskämda, ty det är nog rätt sällan, som en vagn passerar dem, om föraren har någon rimlig anledning att misstänka, att de vilja med, och jag vet av egen erfarenhet från exempelvis Paris, att man måste vara ytterligt påpasslig och giva tydliga tecken i god tid, om man där vill ha en vagn att stanna vid en hållplats.

Omnibussförarna ha vid regnig väderlek rika tillfällen att visa hänsyn för de gående genom att undvika att stänka ner dem — att detta ofta trots god vilja inte går att undvika kan omvittnas av ombudsman Augustinsson, som ibland har att tala vänliga och lugnande ord till veritabla lergubbar, som ivrigt kräva ersättning för förstörda kläder.

Innan jag lämnar förarna, vill jag som positivt omdöme framhålla, att det är relativt sällsynt att några klagomål inkomma från övriga gatutrafikanter över bristande hänsyn från förarnas sida, vilket vittnar goit om deras förmåga att taga sig fram i den livliga gatutrafiken utan att därvid åsidosätta de övriga trafikanternas berättigade intressen.

Vi få då och då tacksamhetsskrivelser som erkänsla till någon förare för visad rådighet och duglighet. En och annan tackar till och med för att hans liv blivit räddat och det är ju glädjande för vederbörande att höra.

Huvudparten av de anmärkningar, som inkomma mot konduktörerna gäller, att avgångssignal givits för tidigt från hållplatserna, så att folk ej kommit med eller blivit utsatta för olyckstillbud, att vagnarna ej väntat på trafikanterna i tillräcklig utsträckning och att man ej fått komma av vid den hållplats, där man önskat avstiga, utan vagnen passerat. En avsevärd del av dessa anmärkningar gälla omnibuss-trafiken, vilket också är ganska naturligt, då denna trafik är snabbare än spårvägstrafiken, speciellt vid ankomst och avgång från hållplatserna.

Enligt min uppfattning äro konduktörerna i allmänhet både noggranna och uppmärksamma vid signalgivningen, ty de veta av dyrköpt erfarenhet vilka svårigheter, som kunna uppstå i motsatt fall. Att det ändå inträffar så förhållandevis många händelser, vilka föranleda klagomål, kan ofta bero på en hel del samverkande omständigheter, som konduktören inte alltid är herre över. Jag behöver bara nämna ett exempel: Ett spårvägståg skall avgå från en hållplats, påstigningen är avslutad, konduktörerna hava givit klarsignal och allt är redo för avgång. Men det dröjer något ögonblick med avgången, ty körvägen är icke klar och just som vagnen sätter igång hoppar det på en trafikant bland mängden av de, som vänta på refugen. Trots den största uppmärksamhet från konduktörens sida kan då en olycka inträffa, ty han hinner icke alltid ringa stoppsignal i tid. Det gäller sålunda för kon-

duktörerna att vara försiktiga och att icke släppa övervakningen av påstigningen i och med att avgångssignal givits, utan de måste hava uppmärksamheten härpå, till dess vagnen igångsatts. Vidare är det av största vikt, att vederbörlig försiktighet iakttages vid framkörningen av tåg och vagnar, som av någon anledning stannat före en hållplats, ty annars kunna lätt olyckor inträffa.

Man måste givetvis ställa stora krav på trafikpersonalens uppmärksamhet och omtanke i dessa avseenden, men man kan heller icke blunda för, att trafikanterna genom sin ofta ådagalagda oförmåga att iakttaga nödig försiktighet vid av- och påstigning av vagnarna bereda trafikpersonalen mycket bekymmer. Hur ofta ser man inte, att till och med ålderstigna personer hoppa av och på vagnarna i farten och det hjälper sällan, att konduktören varnar. Det hände för en tid sedan, att en äldre dam gladeligen hoppade av från en motorvagn, som hade släpvagn efter sig, sedan hon till svar på konduktörens varnande ord sagt: »Det angår er inte.» Hon föll naturligtvis, men klarade sig utan skador.

Till förebyggande av missöden vid igångsättningen äro samtliga omnibussar försedda med backspegel även till vänster om vagnen och förarna hava ålagts att i denna följa av- och påstigningen i möjligaste mån, varigenom dubbel kontroll av igångsättningsmomentet ernåtts. Denna anordning har visat sig förträfflig och det måste sägas, att förarna äro noggranna i fullgörandet av detta åliggande. De nyare bussarna i Stockholm hava den bakre delen av plattformen nedsänkt, varigenom konduktören från den upphöjda plattformsdelen har god överblick över påstigningen.

Vidare är det av vikt, att konduktörerna vid avgången från en hållplats icke blott se på själva påstigningsdörren utan de skola också noggrant överblicka hållplatsområdet, så att de icke köra ifrån personer, som befinna sig i omedelbar närhet av vagnen och som tydligt visa, att de önska medfölja. Däremot går det icke vid nutida trafikförhållanden att vänta i det oändliga på trafikanterna vid hållplatserna.

Förr var det så, att om det kom en trafikant på långt avstånd från en hållplats och vinkade att han skulle med, så väntade spårvagnen på honom, även om det tog lång tid. Nu måste man i första hand se till att trafiken löper smidigt och snabbt och kan icke tillåta, att ett tågsätt med ett stort antal trafikanter i vagnarna onödigtvis uppehålls genom väntan på en eller ett par personer och därigenom i sin tur kanske fördröjer trafiken i övrigt. De få taga nästa vagn, särskilt när det gäller stadstrafik med korta mellanrum mellan vagnarna. Individiden får pruta av på sina fordringar, när det gäller en fördel för flertalet, men att det är svårt för folk att inse detta, har man ofta exempel på.

Att trafikanter icke komma av vid rätt hållplats kan ju dels vara beroende på, att vederbörande ej sett upp själv och ej hört upp, när hållplatsen utropades, men det kan också vara beroende på, att konduk-

tören glömt bort att ropa ut hållplatsen eller gjort detta otydligt och med låg röst.

Även om man måste medge, att hållplatsutropningen icke är en av de nöjsammaste tjänsteplikterna, är det dock nödvändigt, att den utföres med omsorg och noggrannhet samt på tydligaste sätt, ty det finns många, som lita sig till den, särskilt under den mörka årstiden. Det är skada, att det inte ännu uppfunnits något tillförlitligt mekaniskt system för tillkännagivandet av hållplatserna.

Dock har det just i dagarna erbjudits oss till utprovning en automatisk hållplatsanvisare, vilken efter några månaders prov å spårvagnarna i Oslo införts därstädes.

Apparaten sitter mitt i vagnen, synlig från båda håll, och hållplatsnamnen äro tryckta på skivor, som ligga efter varandra som bladen i en bok och i tur och ordning komma fram i apparatens öppning. Impulsen härtill gives från en liten kontrollapparat å varje plattform, vilken kan manövreras av såväl föraren som konduktören. I kontrollapparaten avläsas hållplatserna i den ordning de komma fram i vagnen.

För en tid sedan såg jag en bild från utlandet, där det visades en bussförare, som i förarhytten hade en taltratt i munhöjd, som ledde till en högtalare i vagnen. Anordningen kunde kanske provas.

Angående avgiftsupptagningen är en del att säga, och vad jag i främsta rummet skulle vilja framhålla är det, att konduktörerna icke få dröja onödigtvis med att kräva avgifterna av nypåstigna trafikanter. Det är särskilt vid de tillfällen, då trafiken icke är så stor, då det endast påstiger enstaka trafikanter vid hållplatserna, som frestelsen ligger nära till hands för konduktören att låta det gå några hållplatshåll, innan han går in och samlar upp avgifterna på en gång. Det kan då lätt hända, att han sedan förbigår någon avgift eller att en trafikant bara åker ett eller två hållplatshåll och kommer undan avgiften. Konduktörerna böra således upptaga avgifterna av trafikanterna snarast efter påstigandet.

Trots noggrant arbete i vagnen händer det, att en konduktör förbigår en och annan avgift, ty det finns trafikanter, som fortfarande leva kvar i den gamla föreställningen, att de endast på anfordran skola lämna ifrån sig avgiften. Blir det då kontroll får konduktören anmärkning, ty han skall i tveksamma fall förvissa sig om att vederbörande betalt genom att begära att få se biljetten. Man undrar inte på att konduktören blir förargad i ett sådan fall, när han gått förbi den ifrågavarande personen flera gånger och dessutom kanske frågat i vagnen, om alla betalt. Han misstänker försök att undgå avgiften, men ingenting är att göra, han kan endast lova sig att fördubbla sin uppmärksamhet till en annan gång.

Många gånger skulle man önska, att något kunde göras mot försök till tjuvåkning. Utomlands har man på sina håll böter för sådant. Bötesbeloppet utgår vanligen med 4 gånger biljettpriset och upptages

av konduktören, som lämnar kvitto härpå. Skulden anses konstaterad, då konduktören i passagerarens omedelbara närhet frågat efter nypåstigna trafikanter och detta intygas av andra trafikanter. Betalar icke vederbörande böterna, göres polisanmälan.

Naturligtvis medför systemet vissa besvärligheter, men det gör säkerligen också god nytta.

När det inträffar, att en person kommer upp på vagnen och vill betala, exempelvis med en 10-kronosedel, och konduktören inte kan växla, får denne icke utan vidare tillsäga trafikanten att avstiga, utan skall göra sitt bästa för att hos övrig personal på tåget eller hos trafikanterna få sedeln växlad, eller möjligen hos något befäl, om vagnen inom kort kommer att passera en plats, där befäl finnes. Först sedan dessa utvägar försökts, får man tillsäga trafikanten, att denne tyvärr måste avstiga och taga nästa vagn.

I Köpenhamn låter man som bekant folk, som inte kan få växlat eller glömt pengarna hemma, få åka på kredit för att undvika att köra av någon. Konduktören skriver upp trafikantens namn och adress och låter honom skriva sin namnteckning inunder, ger honom en biljett samt får själv vid redovisningen betalt på »checken». Därefter skall skulden inbetalas på någon av spårvägens stationer. Detta system torde dock efter min mening icke vara så lämpligt, då det givetvis medför både kostnader och besvär för spårvägsförvaltningen.

Det bör i stället så mycket som möjligt framhållas för allmänheten, att man bör undvika växling på vagnarna. Rabattkupongerna ha underlättat åtskilligt i detta avseende, men trots att de utgöra en god del av avgiftsstocken är det inte ur vägen att det framhålls för kontantbetalarna, att de böra ha jämna pengar med sig.

De växlingsapparater, som numera användas av konduktörerna, hava visat sig synnerligen tidsbesparande och lämpliga samt hava haft det goda med sig, att anmälningar angående felväxlingar blivit allt mer sällsynta. Konduktörerna äro också undervisade om att de vid mottagandet av mynt eller sedlar av valörer, vilka kunna föranleda misstag, skola upprepa valören högt för trafikanterna, innan de lägga ner pengarna.

Rabattkuponger kunna ibland framlämnas söndriga. För att det härvid icke skall uppstå onödiga tvister hava konduktörerna den instruktionen, att de skola godkänna kupongdel eller delar av samma kupong, vilka utan tvekan kunna sägas utgöra mer än hälften av en hel rabattkupong.

En kuriös anledning till klagomål, som ibland är på tapeten, är den, att folk håller sin rabattkupong i munnen, då de skola betala. Man vill väl inte alltid, att konduktören skall taga den direkt ur munnen, men sådant har hänt, det också, men man håller den i munnen, tills konduktören kommer, och så inträffar det ibland, att denne reagerar mot tillvägagångssättet genom att vägra taga emot den klibbiga kupon-

gen. I det fallet får konduktören rätt, ty visserligen är ju kupongen ett giltigt betalningsmedel, även om den hållits i munnen, men å andra sidan bör den bristande hänsynen för hygienens krav icke premieras.

Konduktörerna — speciellt omnibusskonduktörerna — bruka ofta, när en passagerare köper ett rabattkort, riva av den översta kupongen — 11:e kupongen — och överlämna resten av kortet samtidigt med kvitto och pengar tillbaka. En och annan trafikant har dock klagat över detta — man vill riva av kupongen själv, av olika anledningar, under det att andra trafikanter i insändare i tidningarna ivrigt uppmanat personalen att till tids vinnande alltid riva av kupongerna. Det är sålunda icke lätt att göra alla till lags, och numera fråga konduktörerna i regel: »Får jag lov att ta en kupong.»

Kollifrågan har alltid varit ett crux. I Stockholm gäller på spår-vagnarna, att ett kolli, som bekvämt och utan minsta olägenhet för medpassagerarna kan hållas i knäet, får medtagas utan avgift och här gäller det för konduktörerna att kunna bedöma den saken. På grund av föremålets skiftande art och omfång är det ju icke lätt att uppställa några generella förtydligande regler härvidlag, utan man får lita till personalens erfarenhet och förmåga att självständigt avgöra de olika fallen.

Det är många förargelseklippor, som konduktörerna kunna snava över under den dagliga tjänsten. Man åker mycket med hundar på vagnarna i Stockholm, och det händer ibland att hundägarna nonchallera de föreskrifter, som finnas, huvudsakligast genom att låta hundarna gå lösa eller genom att de låta dem smutsa ner sätena, innan konduktören hinner ingripa. Härvid kan det lätt bli ett meningsutbyte mellan hundägaren, som tycker, att det är inte så kinkigt, och konduktören, som är i sin goda rätt. Det gäller bara här liksom alltid annars att säga ifrån i lämpliga och passande ordalag. En i övrigt snäll och hygglig busskonduktör blev en gång anmäld för att han vid ett sådant tillfälle skulle ha yttrat: »Att hunden inte begriper, att han ej får hoppa upp på sätet, det förstår jag, men att ni själv inte begriper, att han inte får det, det förstår jag däremot inte.» Ett typiskt exempel på hur man icke får säga till passagerarna.

Likaså uppstå många otrevliga situationer för konduktörerna genom att en del trafikanter ovillkorligen skola sitta med det ena benet över det andra i vagnen, till hinders både för andra trafikanter och för konduktören. Han måste härvid säga ifrån, ty det är hans skyldighet att tillse, att en trafikant icke onödigtvis hindrar och besvärar andra.

Busskonduktörerna ha ofta svårigheter, när de sin plikt liknätigt skola laga att passagerarna stiga fram från en överfylld plattform till de 4 ståplatser, som finnas i vagnens mittgång. Man vägrar ofta, och när konduktören ändå inte ger sig, händer det, att man tar upp något rökverk och tänder, och sedan kan konduktören ej begära, att man skall stiga in i vagnen, ty där är rökning förbjuden.

Många andra detaljer skulle kunna framläggas, som visa, att vagns-personalens tålmod prövas i de mest skiftande situationer och att stora fordringar ställas på deras vakenhet, påpasslighet och goda omdöme samt icke minst på deras goda humör, men det må räcka med de exempel, som givits, vilka framlagts utan någon tanke på att ämnet därigenom skulle uttömmas.

Enär jag som huvudsynpunkt utgått från förhållandet mellan allmänheten och personalen och därvid särskilt framdragit tjänstens avigsidor och svårigheter samt i mångt och mycket talat om de tvistigheter och kontroverser, som kunna uppstå på vagnarna, vill jag betona, att betydelsen av dessa icke må överdrivas, ty i det stora hela råder det ett mycket gott förhållande i Stockholm mellan personal och trafikanter och det är undantagen, som bekräfta regeln.

Stockholms spårvagnar och bussar köra varje dag sammanlagt en sträcka, som räcker jorden runt tre gånger. Om man tänker sig en vagn, som köres denna ofantliga väglängd, transporterande folk av de mest skilda kynnen, med passagerarbyte så där var tredje kilometer, och vet, att de kontroverser, som föras vidare i pressen och genom anmälningar äro kanske 2 à 3 om dagen, så inser man att de utgöra en försvinnande liten del av vad som händer och sker på vagnen och att de ej böra överskattas. Att de ej heller böra underskattas, tror jag mig tydligt hava framhållit i det föregående, och ett trafikföretag får icke upphöra att verka för att de motsättningar, som finnas, bli utjämnade i möjligaste mån. Härvid måste såväl personalen som allmänheten undervisas och intresseras:

Bland annat skulle man härvid kunna använda sig av filmen för att förtydliga de tjänsteföreskrifter och instruktioner, som finnas. Man skulle kunna skapa en instruktionsfilm — sådan har man i Berlin — som på tydligast möjliga sätt i bild och ord visade rätt och orätt tillvägagångssätt på vagnarna. En sådan film kan naturligtvis göras både intressant och instruktiv och bör kunna intressera eleverna i långt högre grad än de vanliga instruktionsformerna.

Man kan försöka intressera trafikpersonalen på lämpligt sätt för sitt arbete genom att de själva få inkomma med förslag och synpunkter. I London hade man för en tid sedan en pristävlan bland personalen, där var och en kunde framlägga sina tankar om trafikpersonalens arbete och uppträdande på vagnarna. Första pristagarens skrift, som lär ha varit utmärkt, trycktes och utdelades bland personalen.

Man kunde kanske genomföra något lämpligt premiesystem för väl utfört arbete och gott uppförande. Svårigheten är att få det rättvist.

Man kan underlätta trafikpersonalens arbete genom att så mycket som möjligt upplysa och undervisa trafikanterna om de fordringar, som

vid nutida trafik måste ställas på dem. Trafiken tenderar att bli allt snabbare, och då gäller det att få trafikanterna att till sitt eget bästa inse, att de böra var och en i sin stad hjälpa till med att få det att gå så snabbt och säkert som möjligt. Gatukontoret ämnar visst i höst anordna en fotgångarvecka, som skall lära folk att gå på gatorna. Det vore kanske inte ur vägen, att även den ädla konsten att åka spårvagn och buss gjordes till föremål för någon propaganda och att allmänheten därunder upplystes såväl i pressen som genom anslag i vagnarna om vad som kan fordras av passagerarna. Även här skulle man kunna få fram en trevlig och instruktiv film, som kunde intressera folk att hjälpa till med att få trafiken litet mer up to date. Den skulle kunna visas på biograferna, exempelvis i journalen.

Som sammanfattning av de krav, som böra ställas på de resande, skall jag till slut framlägga ett förslag till förhållningsregler, avsett närmast för spårvagnarna i Stockholm. De lyda sålunda:

»Ni påskyndar och underlättar Er egen resa, undviker olyckshändelser samt hjälper konduktören i hans arbete, om Ni *alltid* iakttaga följande:

1. Stig på och av vagnen raskt och påpassligt, men åsidosätt därvid icke nödig försiktighet. Stig aldrig på eller av vagn, som är i gång.

2. Iakttag försiktighet vid på- eller avstigning av vagn, som stannat innan den kört fram till hållplatsen.

3. Håll avgiften i beredskap samt betala utan påstötning från konduktören. Undvik växling.

4. Uppgiv tydligt vid avgiftens erläggande, om Ni önskar kvitto eller övergångsbiljett.

5. Iakttag hänsyn mot Edra medpassagerare, särskilt åldringar och lytta personer. Sitt icke med det ena benet över det andra, så att Ni därigenom hindrar och besvärar andra passagerare.

6. Giv tecken till konduktören i god tid före den hållplats, där Ni ämnar avstiga.

7. Lasta icke personalen för de anmärkningar, Ni har att göra mot driften, utan anmäl dem till oss.

8. Lär Edra barn att vara försiktiga och att uppträda hänsynsfullt på vagnarna.»

En del kanske är att tillägga, en del att taga ifrån, men i en eller annan form borde allmänheten ständigt hava sådana föreskrifter för ögonen.

Till slut vill jag med några ord beröra en fråga, som kanske inte direkt hör till ämnet. Den belyses bäst genom att jag citerar vad en tidningsman en gång skrev i ett kåseri:

»På tal om spårvagnar, så är det intressant att iakttaga, vilket stort intresse allmänheten tager i detta fortskaffningsmedel. Det är

möjligt, att jag redan förut någon gång apostroferat denna egenhet, men den förvånar mig så mycket, att den välvillige läsaren får förlåta mig, om jag ännu en gång talar därom. Om jag är i ett främmande land och studerar det landets tidningar, som jag alltid gör då jag någon gång är ute, så ser jag nästan aldrig en rad om deras spårvägar. Dessa inskränka sig helt enkelt till att fungera som det fortskaffningsmedel, som de i själva verket äro. Hos oss däremot äro de även något annat, nämligen ett av den stora allmänheten mycket omtyckt ämne för insändare och diskussioner i tidningarna. Det är ju en känd sak, att man icke kan slå upp vissa tidningar utan att träffa på den obligatoriska insändaren om spårvägarna, om någon konduktör, som talat otydligt eller om en förare, som gjort sig skyldig till förseelse mot förordningarna genom att samtala med någon annan.

En gång for jag till utlandet tillsammans med min hustru. Det sista vi läste innan vi lämnade svensk jord var en insändare från en dam, som klagade på att några passagerare tillåtit taga med en illaluktande hund i spårvagnen. När vi efter ungefär 14 dagar vände åter till vårt gamla land och vi åter på tåget sutto med en svensk tidning framför oss, bad jag min hustru vara vänlig att slå upp tidningen och se om inte den obligatoriska spårvägsinsändaren fanns på sin rätta plats. Mycket riktigt, på den rätta sidan stod den spårvägsinsändare, utan vilken tidningens läsekrets troligen skulle känt sig fullständigt desorienterad. Allt var som det skulle och vi hade båda en stark förnimmelse av att vi återigen voro i gamla Sverige, där intressena äro konstanta.»

Att kåsören här talar ganska sant torde nog stå klart för envar. En mängd smådetaljer från den dagliga trafiken föres ut till allt det tidningsläsande folket och får härigenom allt för stora proportioner i förhållande till vad som skett.

Klagomålen äro i regel anonyma och utmynna ofta i reflektioner som ha avseende på hela kåren. Man anser, att »numera äro de flesta spårvagnskonduktörer ohövlige» eller att »alla busspojkar äro slarviga» endast därför, att man själv vid något enstaka tillfälle varit i delo med någon av dem.

Det kan naturligtvis förekomma, att en konduktör, som kanske själv gjort sitt bästa för att tillmötesgå en trafikant, ändå icke lyckats undgå en kontrovers, och det är förklarligt, att han blir nedstämd av att se händelsen omtalad på ett sätt, som icke är rättvist och som han ej kan bemöta. En mängd av de insändare — naturligtvis inte alla — som förekomma i de dagliga tidningarna kunde utan minsta förlust för läsekretsen i stället remitteras till spårvägsledningen, varigenom det kunde utredas hur saken förhållit sig, ty »man må höra även den andra parten». Härigenom skulle man göra mer rättvisa åt det pliktrogna arbete, som varje dag utföres på vagnarna, ett arbete som främst kräver ett stort mått av tålmod hos personalen.

Jag skulle som slutord vilja citera några rader, skrivna av en jour-

nalist i en av våra större dagliga tidningar, som i samband med Stockholms Spårvägars 50-års jubileum för några år sedan axlade spårvägsuniformen och tjänstgjorde på vagnarna några dagar. Han avslutade sina intryck med följande tänkvärda ord:

»Och nu är resan slut och uniformen återlämnad, men mycket av det tålmod den skänkte finns fortfarande i behåll. Jag skall försöka förbli konduktör.»
