

## OM TRAFIKMEDEL I ANDRA VÄRLDSDELAR.

Några intryck från en långresa 1931 av trafikinspektören *A. Rosén*,  
Stockholms Spårvägar.

Vid Spårvägsföreningens årsmöten ha vi städse varit i tillfälle att beundra den transportorganisation, som utarbetats till mötesdeltagarnas tjänst. Det ligger också en hel del arbete bakom denna uppvisning i på minuten ankommande, avgående och varandra avlösande spårvagnar, bussar, tåg och båtar, och färdledaren drar säkert en lättandens suck, när de i trafiksaker kräsna gästerna äntligen försvunnit.

Om man, med utgångspunkt från dessa trafikanordningar för en sluten förening, blickar ut över hela landet finner man i förstorad skala ett nät av olika kommunikationsmedel, som punktligt och med bästa möjliga samtrafik står i hela den resande allmänhetens tjänst. Och bortom gränserna av vårt land fortsätta förbindelserna för att omspänna hela jorden i ett trafiknät med otaliga maskor.

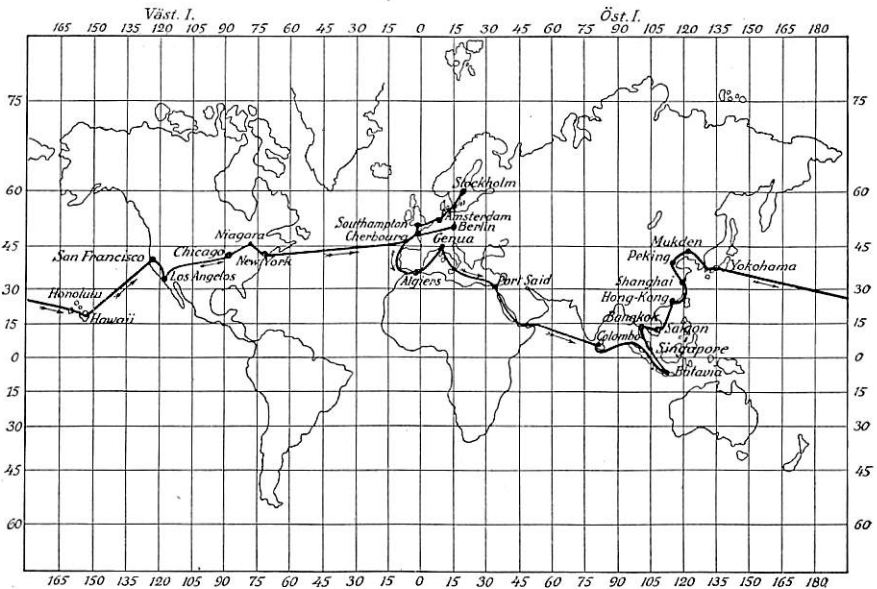
Befånker man, att vid utformandet av dessa förbindelser hänsyn måst tagas till ekonomiska intressen, inbördes samtrafik och andra omständigheter, och att omfattande utvidgnings- och förbättringsarbeten alltjämt måste pågå, framgår klart vilken storslagen organisation världens trafikmedel utgöra. Dess betydelse är även oerhört stor. Trafikmedlen, de reguljära och de irreguljära, äro världens blodomlopp och förutan dem skulle världsutvecklingen avstanna.

Den resande allmänheten kan avvinna den moderna trafikorganisationen många fördelar. En person kan gå in på en resebyrå och där beställa en biljett till snart sagt vilken plats som helst, dit man rimligen kan resa. Hotellrum och andra omkostnader, t. o. m. dricks-pengar, kunna inrymmas i biljettköpet. Den resande kan fara som ett kolli runt jorden.

Trafikmedlens stora möjligheter tillåta emellertid även att man utan större svårigheter och tidsförluster kan företaga längre resor utan i förväg uppgjord, detaljerad resplan. Från en dylik resa, som jag företog förra året, kommer jag i det följande att i korthet framlägga en del erfarenheter. Dessa komma helt naturligt att i huvudsak beröra olika trafikförhållanden.

Ehuru min resväg till stor del ledde över haven kan jag icke här närmare ingå på dessa sjöresor. Jag vill emellertid ej lämna dem åsido utan att först omnämna några av de reflektioner, som oundvikligen tränga sig på den resande vid färd med nutidens fartyg.

Den sjöstarke passageraren på en modern linjeångare är en privilegerad varelse. Han bor på ett flytande lyxhotell med alla nutida bekvämligheter och för en dagdrivares liv. Men en sådan måste roas och allt upptänkligt göres också för att han ej skall ha tråkigt. Orsaken till, att han glömmer alla faror och finner sig så väl i sitt bekväma liv, tänker han inte så ofta på, men den ligger i den säkerhet och den

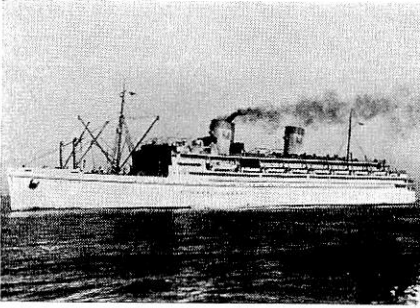


precision med vilken nutidens linjeångare färdas fram över världshaven.

Varje dag kl. 12.00 får passageraren veta fartygets läge, ankomsttiden i nästa hamn meddelas dagar i förväg, den trådlösa förmedlar hans telegram, liksom den också tillför dagens tidning dess nyheter o. s. v. Mest dock får han ögonen öppna för den säkerhet ett modernt fartyg erbjuder, då färden går över farvatten, som sedan gammalt äro fruktade av sjömännen.

Jag har det starkaste intryck av denna känsla från den afton jag ombord s/s »Jan Pieterszoon Coen» löpte in i Bab-el-Mandeb, sundet som förenar Röda havet med Indiska Oceanen. Det klippuppfyllda, stormiga, sedan årtusenden fruktade sundet passerades denna gång av en festligt upplyst ångare och säkert hörde fyrmästaren på det ödsliga Perim musiken och såg de festklädda passagerarnas dans. Så klarades »Tårarnas port» anno 1931.

Ett annat exempel: Från slutet av 1500-talet inrättade spanjorerna regelbunden trafik mellan Manilla på Filippinerna och Acapulco i Mexiko med en lägenhet per år i vardera riktningen. Passadvindarna



T/s Malolo av Matson-Line. Inredd endast för 1 klass passagerare. Trafikerar linjen San Francisco—Honolulu.



Hästspärvagn i Port Said.

bestämde tiden för avresan. Det var den sagoomspunna »spanska guld-gallionen», som ingalunda var någon myt, utan i stället bland de första skepp, som gått i regelbunden trafik. Skeppet förde utom passagerare sidenvaror, kryddor m. m. till Mexiko (f. v. b. till Spanien) samt betalningen därför i guld på återfärden. Man kunde ej medtaga tillräckligt med sötvatten för hela resan, vilket klarades på så vis, att man under färden seglade upp mot 40:de breddgraden, där regn plögade falla, och där uppsamlade regnvatten. Detta lyckades icke alltid och de skeppen kommo ofta ej i hamn. Och hur fick man yeta, att gallionen nalkades Amerika? Jo, när man anträffade en art sjölök flytande omkring i vattnet höll man före, att Californien var nära. De seglade då söderut mot Mexiko. Där brann en eld på en udde för att vägleda fartyget. Den brann i dagar och veckor, ty ingen visste när guldgallionen kunde komma.

På min resa över Stilla Oceanen den spanska gallionens väg upptäckte en intresserad passagerare en dag, att t/s »Malolo» senaste dygnet ej tillryggalagt lika lång vägsträcka som föregående dygn, ehuru väder och vind varit likartade. På förfrågan meddelades, att man minskat farten något för att ej komma till San Francisco ett par timmar för tidigt.

Och så till sist känner sig den svenske resenären trygg, när han i fartygens maskinsalar upptäcker de Laval's ångturbin och Separators oljerenare.

✽

De platser jag besökte före ankomsten till Port Said lämnar jag här ur räkningen. Först i den nämnda staden började förhållandena antaga verkligt främmande karaktär. Främlingen märker här, att han är europé och att hela staden är beroende av honom. Om Port Said någon natt ligger mörk, tändas alla ljus och öppnas alla affärer, restauranter och nöjestempel vid en ångares ankomst. Tull- och pass-formaliteter förekomma ej; allt är tillrättalagt för att främlingen skall

utplundras så smärtfritt som möjligt. Huruvida även spårvagnarna köra ut mitt i natten vet jag icke. Jag kom dit en afton och försummade inte att med mina vänner företaga en nöjestur i öppen spårvagn dragen av mulåsnor och körd av en barfotakusk. Gatorna vimlade f. ö. av taxis, som envist följde efter de gående.

Genom Suez-kanalen gick färden vidare mot Röda havet. Kanalen gjorde på mig icke något överväldigande intryck. För sin tid, den öppnades år 1869, var den helt visst ett storverk, men för nutida ingenjörer med moderna arbetsmetoder skulle det hela säkerligen ej erbjuda stora svårigheter.

Efter elva dygns resa från Port Said anlände jag till Colombo på Ceylon. På kajen stodo de trådlöst beställda utflyktbilerna, som under en dag skulle föra oss omkring i Ceylons yppiga dalar. De olika kommunikationsmedlen gjorde, i den mån jag hann iakttaga dem, intryck av att vara av europeisk standard med de olikheter, som det varma klimatet betingar. Br. Indiens järnvägsnät är ansenligt. Bland jordens länder kommer det i längd räknat som nummer två efter U.S.A. En egenhet är, att resande på nattåg måste medföra egna sängkläder, enär sådana ej tillhandahållas på tågen.

En transportform, som här var ny för mig, var rickshaw'n. Den förekommer i ganska stort antal, men tillbakatränges synbarligen av taxis. De bästa väntplatserna vid kajer, järnvägsstationer o. d. äro förbehållna de sistnämnda.

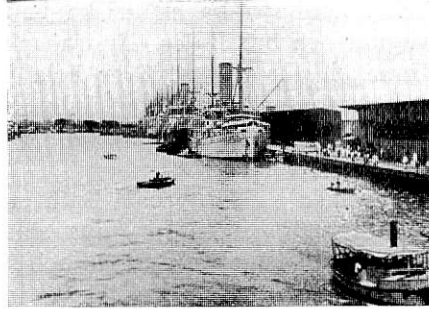
I livligt minne från bilresan på ön har jag vår chaufför. Så snart denne hörde, att ingen av oss var engelsman, avslöjade han sig som den bittraste fiende till England. Tyskarna åter var han förtjust i. Han formligen agiterade bland oss för ett fritt Indien med Gandhi som profet. Vid ett tillfälle stannade han bilen och skrek: »Vi kan både läsa och skriva och äro som européer. Se på mig, jag har hatt, krage och byxor!» Försiktigtvis nämnde han inget om skor, ty han var barfota. När dylika entusiaster finnas i kronkolonien Ceylon anar man engelsmännens svårigheter på fastlandet.

Efter några dygns vidare färd angjordes först Sabang och senare Belawan-Deli på Sumatra. Den senare platsen är hamnstad för huvudstaden Medan och är utskeppningsort för bl. a. den kända Delitobaken. Under uppehållet företog jag en biltur till Medan, ca 90 km fram och åter. Avfärden skedde då solen stod i zenith och jag gjorde efter några få minuter den erfarenheten, att det inte duger att sitta med tropikhjälmen i handen även om bilens suflett är uppfälld. Chauffören var en kaffebrun yngling, elegant klädd i sarong, svart sammetsjacka, lila sammetsfesz men barfota. Som alltid i tropikerna hade han en medhjälpare bredvid sig, vilkens uppgift bl. a. är att öppna vagnsdörrarna, ett arbete som är ganska påkostande för européen.

Det moderna vägnätet är ännu icke så starkt utvecklat på Sumatra, men där moderna vägar finnas, äro de utmärkta. Likaså järnvägarna.



Omnibuss på vägen mellan Belawan—  
Deli och Medan på Sumatra.



Tandjong Priok, Batavias hamnstad.

Ordningen är god. Mellan Belawan och Medan funnos t. ex. tre polisstationer, vilka även utsände motorcykelpatruller. Jag kunde snart på förhand avgöra, när vi nalkades en polisstation, ty föraren sänkte då farten högst betydligt. Det riktigt slog mig hur civilisationen gripit omkring sig. I byarnas utkanter stodo skyltar med uppgift om den genom samhällena tillåtna högsta hastigheten, vanligen 25 km/tim. Vägen till Medan, som följer järnvägen, är även trafikerad av omnibussar. Dessas trafikanter voro, så vitt jag såg, samtliga infödingar, vilka vanligen medförde en massa gods, såsom korgar med varor, levande höns m. m.

Efter att ha anläpt Singapore, där besöket blev av helt kort varaktighet, fortsatte »Coen» mot Java, på vägen dit skärande ekvatorn. 33 dygn efter avfärden från Amsterdam landsteg jag i Tandjong Priok, Batavias hamnstad. Hade jag nu velat fara hem på snabbaste sätt, hade jag tagit en av de i reguljär trafik gående flygmaskinerna och varit i Stockholm 10 dagar senare. Kostnaden hade blivit omkring 600 kr. per resdag. Lyckligtvis var nu icke detta nödvändigt, utan jag stannade och färdades omkring på Java under 14 dagar.

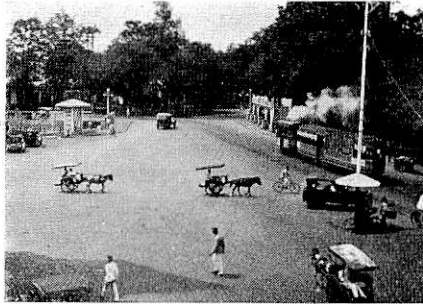
Java är, som bekant, Hollands förnämsta besittning i östern och har omkring 42 milj. invånare. Ön är utomordentligt bördig, men vulkanisk. Ej mindre än ett 40-tal vulkaner äro aktiva. Jag har kommit till den uppfattningen, att många länder i Europa äro mindre civiliserade än Java, holländarnas mästerprov på hur en koloni skall skötas. Ypperlig ordning och reda råder överallt. Kommunikationerna äro utmärkta, hotellen likaså. Järnvägsnätet är väl utvecklat och har såväl ånglinjer som el. linjer. Persontrafik pågår icke nattetid. All järnvägspersonal, som den resande har att göra med, består av infödda. På Java, liksom i andra länder med väl utvecklat vägnät, gör sig konkurrensen mellan järnväg och bussar—biler starkt gällande.

Vid sidan av dessa järnvägar finnas ett stort antal småbanor, såväl elektriska som ångdrivna, och busslinjer. De båda städerna Batavia

och Soerabaya ha elektriska banor av förortsbanetyp samt ångspår-vagnar och busslinjer. Andra, mindre städer, ha busslinjer. Dessutom finnas i stor mängd över hela landet en- och tvåspända häståkdon (sado och deeleman), som livligt frekventeras. Rickshaw'n är förbjuden i Ned. Indien, emedan klimatet anses för krävande för mänskliga dragare.

De båda småbanorna i Batavia äro bägge dragna från Gamla Batavia till och genom den nya staden, Weltevreden. Avståndet mellan dessa stadsdelar är ca 5 km. och staden har ett invånarantal av 323,000 personer, varav 31,000 vita.

Tågtätheten på den el. linjen är tåg var 10:de minut. I taxehänseende är linjen delad i två zoner om ca 7 km. längd vardera, med 20 cents (30 öre) avgift per zon.



Gatubild från Batavia.

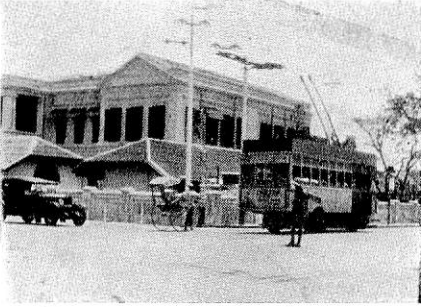
Ånglinjen trafikeras av tåg, vanligen bestående av lok, som ser ut som en ångpanna på fyra hjul, en 3:dje klass vagn, en vagn för 1:a och 2:dra klass samt en helöppen vagn för passagerare med bördor. Trafiktätheten är tåg var 10:de minut. Betalningszonerna äro två, vilka äro av ungefär samma längd som för el. linjen. Taxan är per zon 20 cents i 1:sta klass, 16 cents i 2:dra och 8 cents i 3:dje klass.

Bussarna äro vanligen av mindre typ.

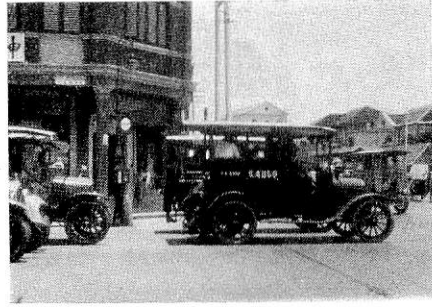
De nyssnämnda banorna och bussarna börja trafiken vid solens uppgång kl. 6.00 och upphöra därmed vid solens nedgång kl. 18.00. Belysning är ej införd i de icke el. vagnarna, varför de gå mörka i den mån de ryckt ut före kl. 6.00 och ej hunnit hem till kl. 18.00.

Häståkdonen sado och deeleman äro ganska goda fordon. Taxan är resp. 20 och 25 cents för en ordinär färd. Man förvånar sig över, att de små smäckra hästarna kunna tillryggalägga ganska ansenliga sträckor i den fuktiga, pressande värmen tillsynes utan ansträngning. De äro emellertid födda tropikdjur. När kapten Cook ombord Endeavour år 1770 besökte Java beskrevs denna hästras för honom som urgammal på ön.

Det kan förefalla som en överloppsgärning att här beskriva Batavias



Från Singapore.



Omnibussar för 7 passagerare i Singapore.

spårvägar, enär en vit man ej begagnar sig av dem. Han åker ej heller buss utan hyrbil å Fl. 4.00 (kr. 6:00) per timme eller efter häst.

Man kan inte undgå att lägga märke till hur stor roll bäraren spelar vid landtransporter i den vägfattiga östern. Även sedan vägar och gator kommit till, fortfar bärandet av varor i stor utsträckning. Jag såg ofta i städerna hur pianon, tunga möbler o. d. buros, ehuru lastbilar funnos att tillgå. Den billiga mänskliga arbetskraften utgör troligen en orsak till att de gamla förhållandena fortfara i detta hänseende. Lantbefolkningen, som säljer livsmedel m. m. till städerna, bär in dessa varor. De som ha lång väg, starta redan på kvällen för att vara i staden på morgonen. Bördorna äro ofta så pass tunga, att den ovane européen har svårt att lyfta stängen, i vars båda ändrar bördan fördelats.

Från Batavia är det 40 tim. sjöresa till Singapore, den engelska besittningen på Malackahalvöns sydspets. Vid min ankomst dit frågade jag min infödde chaufför hur många invånare staden hade. »Jag vet inte hur många miljoner det är», svarade han. I verkligheten är det omkring 425,000, varav 20,000 vita och 320,000 kineser.

Spårvagnar ha förr funnits i Singapore, men de äro numera ersatta av trolleybussar med kompakta gummiringar. Orsaken till utbytet skall ha varit, att spårvagnarna kolliderade alltför ofta med varandra i gatukorsningarna, varvid skador på människor och vagnar uppstodo. Om olyckorna berodde på vårdslös körning, dåligt underhåll av banan eller underhållig bromsmateriel blev aldrig klarlagt, vilket inte är så underligt, eftersom trafikfolk, maskinfolk och banfolk även i andra länder ofta äro oense, när ämnet kommer på tal. Alltnog, en opinion mot spårvagnarna uppstod och växte sig allt starkare och slutet blev spårvagnarnas ersättande med trolleybussar. Så har åtminstone saken berättats för mig. Trolleybussarna ha två passagerareklasser med 1:sta klass avdelning närmast föraren. Taxan är 10 och 6 cents (ca 18 och 12 öre). Dessutom finnas bussar av vanlig typ för 25 à 30 passagerare samt ytterligare och i stort antal småbussar för endast 7 passagerare.



Trafikkonstapel i Singapore. Det är stopp för trafiken i de riktningar mot vilka han vänder ryggbrådets flatsidor.

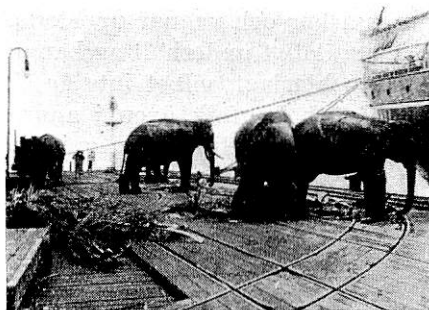


Från en järnvägsstation på gränsen mellan Br. Malaya och Siam.

Detta sista slag av bussar äges icke som de förra av bolag utan av ett stort antal lottägare, av vilka många äga endast del i en buss. Taxan är rätt egendomlig, i det en ensam trafikant får betala 4 cents, medan t. ex. 3 personer, som slå sig ihop, följa med billigare. Enligt uppgift skulle då betalas 4 cents för den 1:ste, 3 för den 2:dre, 2 för den 3:dje. Jag var tyvärr icke i tillfälle kontrollera sammanhanget.

I Singapore färdas vit man i hyrbil eller rickshaw.

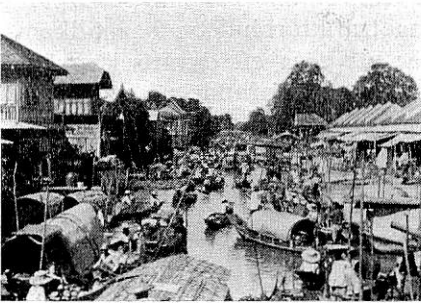
I Br. Malaya finnes numera ett utmärkt järnvägs- och vägnät. Järnvägsvagnarna äro fullt i nivå med Europas bästa. 1:sta klass vagnar äro indelade i stora hytter för 2 personer i vardera. De bekväma sofforna äro skinnklädda. 2:dra klass vagnar ha 24 rottingklädda stolar och 3:dje klass vagnar ha träbänkar av nästan samma modell som i



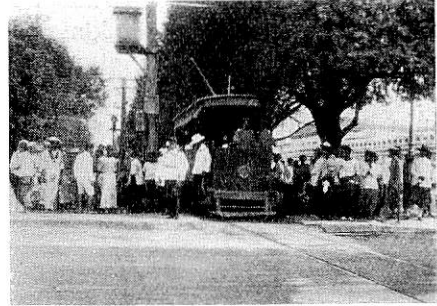
»Hamnarbetare» i Penang.



Från Bangkok.



Flodliv i Bangkok.



Officerare ankomma med spårvagn till konungens mottagning — Bangkok.

våra äldre boggienvagnar eller också 3 långbänkar, varav en i vagnens mitt. Uppassningen i vagnarna och f. ö. även på hotell och annorstädes är i östern alldeles utomordentlig; i jämförelse härmed är betjäningen i västern i hög grad ofullständig och underhållig.

Man kan numera fara med järnväg från Singapore till Bangkok i Siam med ombyte till det siamesiska järnvägsnätet i staden Prai, invid den större staden Penang. De siamesiska vagnarna voro lika goda som de i Br. Malaya. Varje 1:sta klass vagn hade t. o. m. ett badrum.

Jag begagnade mig av nämnda järnvägsförbindelse och ankom efter 2 $\frac{1}{2}$  dygns färd till Bangkok.

Denna stad är den praktfullaste jag sett och är en blandning av gammalt och nytt. Långa, raka, asfalterade gator och alléer omväxla med ett myller av gränder, kanaler och flodarmar, i vilka senare rör sig ett otal farkoster. Moderna palats omväxla med de enklaste hyddor. Tempels och pagoders prakt är sagolik.

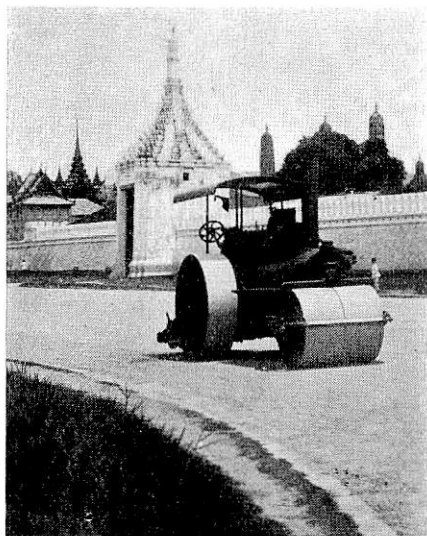
Intet folk jag såg i Ostindien gjorde på mig ett så gott intryck som siameserna. Regeringen försöker tvivelsutan med kraft att modernisera sitt land. Jag var i tillfälle att åse uppvaktningen vid konungens avresa till U. S. A. Ceremonien kunde lika gärna ha varit i Europa, ehuru praktutvecklingen var större. Det mest beundransvärda vid detta tillfälle var dock i mina ögon jag själv, ty jag stod och väntade på Hans Majestät en hel timme i middagssolen, medan det var + 34 gr. C. inne i skuggan.

Bangkok har spårvagnar av vanlig typ. Jag såg vid ett par tillfällen européer färdas med dylika. Ett stort antal rickshaws och hyrbilar finnas även. Modernt vägnät torde i stort sett saknas i Siam. Transporten på vattenvägarna är så mycket större. Enligt uppgift fanns ingen enda ordentlig bilväg till Bangkok från den omgivande landsbygden. Staden har 850,000 invånare.

Från Bangkok går järnväg österut till orten Aranya vid gränsen till Franska Indo-Kina. Därifrån kan man fortsätta med post-omnibuss

ända till Saigon, residensstaden i Fr. Indo-Kina. Vit man kan medfölja dessa bussars 1:sta klass. Denna trafikförbindelse har tillkommit ganska nyligen, enligt uppgift för att göra ett dyrare järnvägsbygge onödigt. Här och var arbetades det fortfarande på vägen vid min genomresa. Arbetarna voro fångar i järn, bevakade av soldater.

Om man färdas i ett sträck till Saigon tager den ca 850 km. långa resan 3 dagar i anspråk. De väl hållna bussarna ha 3 klasser för



Västerländskt i Österland. Bild från Bangkok.

passagerarna. 6 korgstolar i 2 rader för 1:sta klass, 2 stoppade bänkar för 2:dra klass och längst bak i bussen ett stort bås med träbänkar runt om för 3:dje klass passagerare. Avgifterna äro mycket låga; jag minnes rätt kostade hela resan ca 35 kr. i 1:sta klass.

Emedan den utmärkta körbanan ofta är snörrät många svenska mil i sträck äro varningstavlor uppsatta vid de obetydligaste kurvor. Bilens medelhastighet höll sig vid ca 55 km/tim. Trafiken på denna utmärkta bilväg är ännu ytterst ringa å delsträckor som gå genom glest befolkade landsdelar.

Passagerarna medföljde vanligen längre sträckor än 100 km.; för mindre resor begagna infödingarna förmodligen andra, enklare fort-skaffningsmedel. Vid flera tillfällen stodo trafikanter och väntade vid vägkanten, då bussen var fullsatt och körde förbi utan vidare. De väntande sjönko vanligen återigen ned vid vägen, ty nästa lägenhet kom redan nästa dag vid samma tid, och man har gott om tid här ute. Buddhistiska präster medtogos vid ett par tillfällen avgiftsfritt.



Postomnibuss vid Poipet, på gränsen mellan Siam och Fr. Indo-Kina.



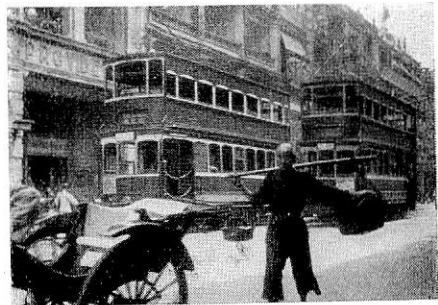
Postomnibuss färjas över floden Mekong vid Phnom Penh i Kambodja.

Mina färgade chaufförer i östern voro samtliga som födda till sitt yrke. Deras nerver voro extra prima. Två saker hade de gemensamt. De tyckte om att sätta fart på bilen och njöto omåttligt av sirénens toner. Då bilen ute i landsorten nalkades en by lät chauffören städse sin fruktansvärda sirén ljuda minst 300 meter ifrån densamma, varefter han med om möjligt än starkare fart körde genom byn med sirénen alltjämt vrålände. Skriken från byarnas folk och få ljuda ännu i mina öron liksom jag ihågkommer chaufförernas strålande uppsyn.

Saigon är helt enkelt en fransk provinsstad, acklimatiserad i tropikerna. Invånarantalet är 150,000, medan den invidliggande, av så gott som enbart kineser bebodda staden Cholon har 200,000 invånare. Trafikmedlen bestå av för enbart Saigon över 4,000 rickshaw's samt hyrbilar. Rickshawtaxan är ca 15 öre för vanlig tur. En spårvägslinje av förortsbantyp förbinder Saigon och Cholon. Tågsätten bestodo vanligen av 3 vagnar, varav en utan bänkar avsedd för passagerare med bördor. Linjen hade delvis egen banvall inne i Saigon. Vid gatukorsningarna funnos fällbommar, som sköttes av en vakt, vilken hade en kur att vistas i på lediga stunder. Lufttrafiklinje med regelbunden förbindelse med Frankrike utgår från Saigon.



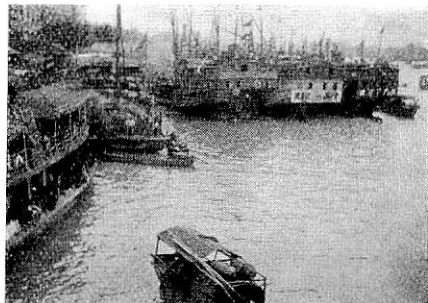
Siesta.



Dubbeldäckade spårvagnar i Hong Kong.



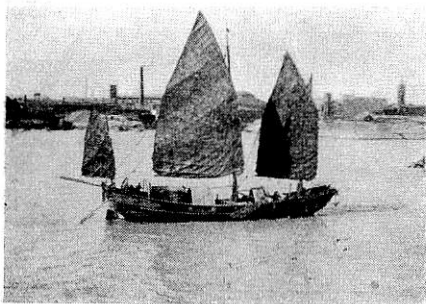
Gata i Hong Kong. Staden har en stor mängd branta gator, varest bärstolen kommer till användning.



Från Cantons hamn. I mitten på bilden tre husbåtar, på vilka ett otal familjer leva.

Efter 2½ dygns sjöresa ankom jag till Hong Kong, den engelska kronkolonien i Kina. Hong Kong, österns vackrast belägna storstad, är en välbyggd och välordnad stad. På grund av läget, på en kustremsa nedanför en brant höjd, utgöres gatunätet av några långa gator parallellt med kusten samt ett otal tvärgator, som delvis stiga brant mot berget. På de långa, relativt plana gatorna gå dubbeldäckade spårvagnar med 31 1:sta klass platser 1 tr. upp med uppgång från främre plattformen och 3:dje klass i undre våningen. På de högre upp belägna och brantare gatorna gå bussar. En typ hade 30 sittplatser med 4 i bredd och 5 ståplatser, en annan typ 25, en 3:dje typ 23 passagerare. Taxan på spårvagnar och bussar är 10 cents (ca 9 öre); för 3:dje klass i spårvagn 5 cents. All text i vagnar, på biljetter o. d., är engelsk och kinesisk. Dessutom förekomma hyrbilar, rickshaws och bärstolar; de sistnämnda i de branta backarna. Européer använda sig av alla dessa trafikmedel; dock ej av 3:dje klass i spårvagn.

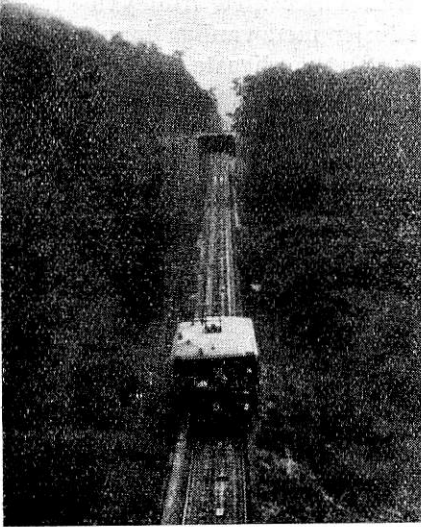
Till the Peak ovan staden leder bilväg och en brant linbana. Trafiken dit upp är stor, ej endast därför att berget är en enastående utsiktsplats utan där finnas även hotell, kasärner och annat. De mer än



Djonk på Yang Tze Kiang.



Utanför huvudingången till »Kejsarstaden» i Peking.



Linbanan till the Peak, Hong Kong.



Trafiktorn i gatukorsning i Shanghai.

100 personer rymmande vagnarna avgingo var 20:de minut. Taxa 30 cents i 1:sta klass.

Mellan Hong Kong och Canton finnas tåg-, båt- och telegrafförbindelse men vid mitt besök ej telefonförbindelse. Hong Kong har dock 900,000 och Canton omkring 2,000,000 invånare och avståndet mellan städerna är endast 150 km.

Flodlivet är i österns hamnstäder alltid livligt, men i Canton är det helt enkelt överväldigande. Antalet djonker, sampaner och andra farkoster är oräkneligt. 250,000 av befolkningen lever och bor på båtar. Stadens centrala delar är ett virrvarr av trånga gator, som inte ens tillåta rickshawtrafik. Endast bärstolar, burna av 3 kulis, förekomma där. Längs kajer och moderniserade stadsdelar finnas bredare gator, som trafikeras av små bussar, hyrbiler och rickshaws. Européerna använda sig icke av bussarna.

I nästan varje gathörn posterade polismän, beväpnade med karbin, revolver och batong. Den engelska delen av staden, ön Chameen, var omgärdad med taggtrådsstängsel och polisen utgjordes här, som alltid i den engelska östern, av sikhs.

Efter ett besök i det portugisiska Macao fortsatte jag sjöledes till Shang Hai, som nåddes efter  $3\frac{1}{2}$  dygns resa. Trafiken i denna jättestad om  $3\frac{1}{2}$  milj. invånare är i alla avseenden oerhörd. I de utländska koncessionerna finnas ett antal spårvägslinjer. Varje linjes motorvagnar äro målade i två olika färger, som skiljer linjen från övriga linjer. Släpvagnarna äro alla gråmålade. Halva motorvagnen tager 1:sta klass passagerare; den andra halvan samt hela släpvagnen äro

för 3:dje klass. Ävenså finnes ett antal linjer med trolleybussar — med kompakta gummiringar — samt linjer med vanliga bussar. Alla spårvagnar och bussar äro i en våning. Det vanligaste fortskaffningsmedlet är dock rickshaw'n; enligt uppgift finnas mer än 200,000 st. Jag såg ingen europé använda sig av spårvagn eller buss i Shang Hai. Rickshaw'n och bilen äro hans fordon.

I flera av de städer jag besökte och särskilt i Shang Hai var annonseringen å spårvagnar och bussar högt uppdriven. Särskilt systemet i Shang Hai att annonsera aktuella tilldragelser, kapplöpningar, fotboll m. m. på spårvagnarnas skärmar fann jag ypperligt. Kanske detta är något för oss. En annan detalj, som jag lade märke till var, att gatuarbetare, sopare m. fl. voro iklädda en illröd ärmlös väst för att uppmärksammas bättre i trafikvimlet.

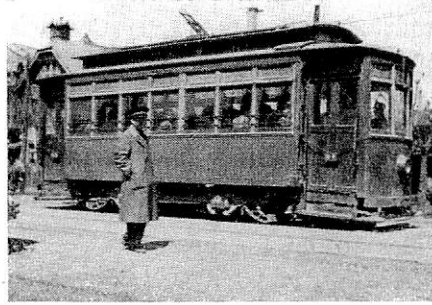
Från Shang Hai fortsattes resan till Peking, dit jag ankom efter något mer än 2 dygns järnvägsresa. Peking har sedan gammalt en hel del långa och raka gator. 4 spårvägslinjer, trafikerade av ganska omoderna vagnar, finnas. Taxan är 10 cents i 1:sta och 5 cents i 3:dje klass. Det berättades mig, att när linjerna byggdes fordrade rickshawkulis företräde till anställning som förare och konduktörer, vilket förvägrades dem. Första trafikdagen blevo emellertid ett 30-tal vagnar omkullslagna och delvis uppbrända. Då anställde man rickshawkulis vid spårvägen. Sedan spårvägens införande skulle rickshaws ha minskat i antal från 100,000 till 70,000. Dessa fordon ägas i regel av bolag, som hyra ut dem till kulis. Rickshaw'n går på hjul med luftringar och är mycket bekväm. Kulin springer i rask takt både en och två timmar utan att förtröttnas. Yrket är säkert mycket krävande. Jag hörde ofta sägas, att en kuli ej står ut därmed över 5 år. Taxan var i Peking ca 10 öre per tur, 1 kr. för hel dag och 18 kr. per månad med passning natt och dag. Under min vistelse i Peking anställde jag en rickshawkuli och lovade honom Mex. \$ 1.50 per dag (ca kr. 1:40), för vilken överbetalning jag fick uppbära klander av mina europeiska vänner. Kulin återigen hade andra dagen ett par nya skor, tredje dagen en ny skjorta och så vidare, så att han vid min avresa var riktigt uppsträckt. Européer färdas i Peking omöjligen i spårvagn utan i bil eller rickshaw. Peking har omkring 900,000 invånare.

Järnvägarna i Kina syntes mig välskötta och tågen voro punktliga. Säkerligen lämna de god vinst, enär vägnätet i landet är synnerligen utvecklade. Även till städer om flera 100,000 invånare leda ofta rena stigar. Trafiken på floder och kanaler är emellertid oerhört stark.

Bevakningen på tågen var i de bistra tiderna noggrann. Med varje tåg följde pansarvagnar och ett par hundra soldater. Av dessa stodo natt och dag en vid varje påstigningsdörr å hela tåget. Pråktigt folk f. ö. Linjen och särskilt broar och stationer voro starkt bevakade. Lämningar efter sprängda broar, brända byar o. d. vittnade om, att denna försiktighetsåtgärd var av nöden. Biljettkontrollen var minst



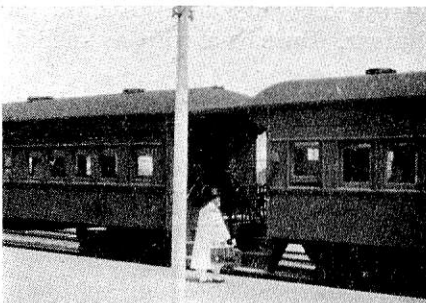
Gatubevattning i Peking. De två männen bära vattenkaret på en stång mellan sig, stanna och ösa vatten på de dammigaste platserna. T. h. Peking Hotel.



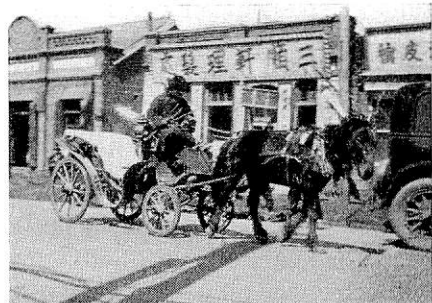
Spårvagn i Mukden.

sagt grundlig. På tåget Shang Hai—Nanking tillgick den så, att 2 järnvägstjänsteman, sovvagnsboyen, en officer med revolver och sabel samt 4 soldater med påskruvade bajonetter följdes åt vid biljettgranskningen. Vid ett tillfälle återkom hela sällskapet och kroppsvisiterade en kines. Arbetet utfördes med beundransvärd noggrannhet.

Av de främmande länder jag besökt har intet så fångat mitt intresse som Kina och intet folk har i så hög grad min sympati som kineserna. Det är skada, att svenskarna intressera sig så litet för affärer med Kina, särskilt som Sverige därute har ett gott namn och är känt för sina goda varor. Jag träffade i Hong Kong en kinesisk affärsman, vilken bl. a. sålde svenska Radius-kök — Primus-kök hade han återigen aldrig hört talas om. Han frågade mig upprepade gånger hur han skulle kunna få svenska agenturer, helst för trävaror. Jag kunde ej göra annat än hänvisa till våra konsulter. En vara, som säkert skulle gå åt i Kina, är konserverad svensk mjölk och grädde. Behovet därav växer för var dag i Kina och landets produktion därav är ringa. Jag såg amerikansk, schweizisk, dansk och norsk grädde, men ingen svensk. Men så upptager statistiken endast 7 svenska affärshus i hela



Korean på resa. Han är klädd efter landets sed: vit dräkt och »stormhatt».



Droska i Mukden.

Kina, medan t. ex. Danmark har 36 och Norge 20 st. Förstklassig måste emellertid varan vara och med ett starkt iögonfallande varumärke.

Över Mandchuriet och Chosen (Korea) fortsattes resan till Japan.

Vägnätet är numera tämligen väl utvecklat i Japan, men de verkligt moderna vägarna i landsorten torde vara få. Man sade mig sålunda, att den helt korta vägen mellan Kobe och Osaka var den enda förstklassiga bilvägen i hela landet. På de flesta vägarna tillätos icke tyngre biler än om 1,5 ton.

Järnvägsnätet är väl utbyggt och synnerligen välskött. Såväl elektriska linjer som ånglinjer finnas. Turistväsendet är i Japan väl tillrättat och svårigheterna för främlingen äro inga. Spårvägar och busslinjer äro välskötta och européen använder sig av dem utan minsta tvekan. Rickshaw'n verkar undanträngd och förekommer icke i större mängd. Hyrbiler äro vanliga i städerna, men ej på landsbygden.

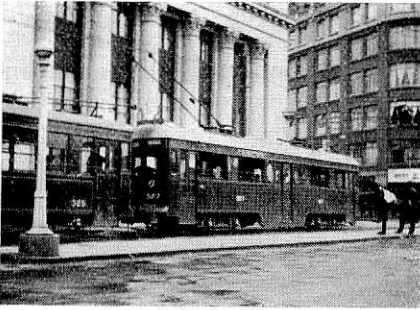
Av spårvagnar såg jag t. ex. i Kobe, en stad på 650,000 invånare, 3 olika typer, 2-axliga med ca 20 och 24 sittplatser samt 4-axliga med ca 40 sittplatser. Vagnarna äro bredare än hos oss och med långbänkar, vanligen klädda med blå sammet, ty japanerna stryka gärna av sig tofflorna på golvet och dra benen under sig. Den breda mittgången lämnar plats åt ett obegränsat antal stående, vilka hålla sig i ringförsedda remmar, som hänga ned från taket i två rader. Avgiften var 6 sen (10 à 12 öre). Busslinjerna i Kobe trafikerade de brantare eller trängre gatorna. Alla busskonduktörer i Japan äro 12—16 års flickor, samtliga klädda i mörkblå blus och kjol av europeiskt snitt. Vid mitt besök i Kobe var där anordnad en »safety-first-vecka» efter amerikanskt mönster, då alla skulle lägga an på trafiksäkerhet. Bl. a. hade varje trafikkonstapel en »buss-flicka» till hjälp att ordna trafiken.

I Tokyo såg jag bl. a. nya boggiespårvagnar med raka sidor av stålplåt. Ingång i båda vagnsändarna och utgång på mitten. Långbänkarna inne i vagnen voro icke avdelade och så många fingo sätta sig, som fingo plats. I taket ett 60-tal hängare för stående personer. Jag räknade i en vagn 110 passagerare. Taxan var 7 sen. Rabattkort såldes. Övergången var fri från vagn till vagn liksom från buss till buss, men ej mellan spårvagnar och bussar. Bussarna voro av medelstor typ.

Sedan 1927 finnes i Tokyo en underjordisk spårväg, ca 2 km. lång. Vagnarna påminna om de nyssnämnda boggievagnarna. Högsta hastigheten i tunneln översteg icke 50 km./tim. Blocksignalslamporna sutto så tätt, att när en passerats, syntes nästa tydligt i bakgrunden.

Tokyo har omkring 2,000,000 invånare. Antalet passagerare var år 1926 för spårvägar 461 milj.

I och med detta lämnar jag Asien och vill då erinra om, att man efter engelskt bruk har vänstertrafik i samtliga länder jag där besökt utom i Fr. Indo-Kina, där man har högertrafik efter franskt bruk.



Spårvagnar i Kobe.



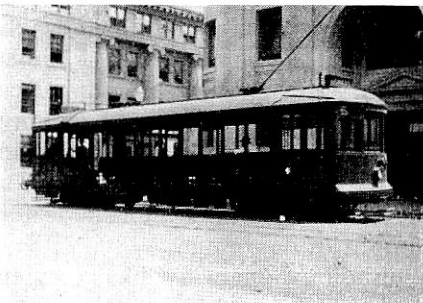
Kobe. Safety-first-veckan. Omnibuskonduktör (flicka) hjälper till att sköta gatutrafiken.

Ävenså kan redan här nämnas, att vad någon här hemma kallat »swedish crossing» förekommer jorden runt utom på platser, som vuxit sig så stora, att dylik »crossing» inte gärna kan utföras.

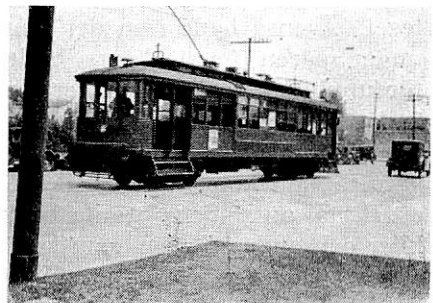
Återstår nu att i största korthet nämna något om trafikförhållandena i U. S. A., vilka f. ö. torde vara väl kända genom fackpressen.

I intet annat land torde konkurrensen mellan järnvägar och motorfordon vara så skärpt som i U. S. A. Järnvägarna ligga naturligtvis under och säkerligen gå få av dem med förtjänst. Konkurrensen har fört med sig att järnvägarnas skötsel ryckts upp i hög grad. Man lägger an på bekvämlighet för passagerarna, snabbhet, genomgående vagnar, utmärkta restaurantvagnar o. d. Allting tillrättalägges för passageraren. Bl. a. föras reseffekterna gratis från bilen vid stationen till järnvägsvagnen och från tåget till den resandes bostad för en ringa kostnad.

Den arge konkurrenten vilar emellertid icke. Lufttrafiklinjer finnas i stort antal och jättebussar gå tvärs över kontinenten på nästan samma tid som expresstågen. Dessa »vinthundar» köras natt och dag med en hastighet, som jag vid ett par tillfällen uppmätte till över 100 km./tim. Korta uppehåll göras på vissa platser. Enligt uppgift



Spårvagn i Honolulu.



Spårvagn i Los Angeles.

bytes motor en gång under varje resa, vilket kräver en tid av någon timme.

Spårvagnarna fann jag i en del städer, såsom Honolulu, San Francisco, Los Angeles och Chicago, vara i ett modernt och gott skick, medan de i andra, såsom New York, delvis voro både omoderna och mindre väl hållna. Jag såg inga släpvagnar användas.

I San Francisco användes stora boggievagnar på större, ej så branta gator och mindre vagnar i de mångenstädes ytterst branta gatorna.

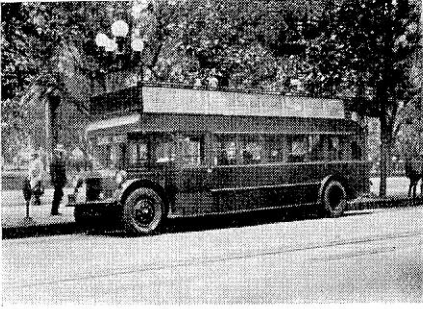


San Francisco. Obs. »stop»-skylten för biler och andra fordon.

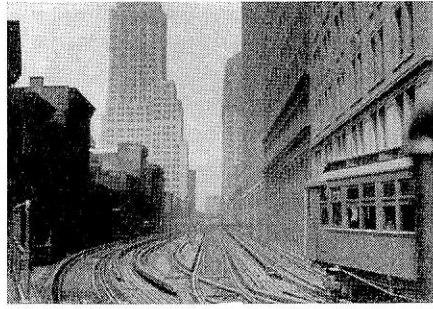
Dessa senare vagnar drogos av en lina, nedsänkt i ett mittelspår och om vilken en »klo», manövrerad av föraren, griper tag. Vagnarna vändas med vändskiva i gatan.

Som kantsten invid spåren användes mångenstädes i San Francisco tegel. Ävenså hade i en del spårkorsningar gummipackning anbragts under spåren för att dämpa bullret vid vagnarnas passerande. I stället för upphöjda refuger markerades hållplatserna mångenstädes med ca 2 dm. breda stålklackar, nedslagna i asfalten. Ett par av dem voro utrustade med lampor, som kastade sitt sken i den riktning, varifrån gatutrafiken kom. Gatutrafiken är synnerligen väl ordnad. Nedanför ett flertal av stadens branta backar äro t. o. m. »stop» anordnade för biler och andra fordon, som komma uppifrån desamma.

Jag hade väntat mig att få se »aluminiumvagnar» i Chicago, men det upplystes, att dylika voro under byggnad men ännu ej kommit i trafik. I Chicago hade man spårvagnar i den centralare staden —



Dubbeldäckad omnibuss i Los Angeles.



Järnväg ovan gata i New York.

dock funnos busslinjer, även med tvådäckade bussar, på de stora avenyerna — och trolleybussar i området därutänför samt i ytterområdet busslinjer. Spårvägsdriften ansågs vara billigare än trolleybussdriften, om trafikanttillströmningen är tillräckligt stor, varför spårvägsnätet utbygges, när trolleybusslinjernas kapacitet på grund av ökad trafikanttillströmning blir otillräcklig, liksom trolleybussnätet utbygges, när bussarna bliva otillräckliga. Trolleybussdriften ansågs vara 15 % billigare än bensindriften. Å spårvagnarna finnes fast konduktör, som uppbar avgift vid påstigningen, medan trafikanterna på trolley- och bensinbussar erlägga avgift till föraren vid påstigningen.

De största spårvagnarna hade 42 sittplatser, 4 i bredd, och ca 25 ståplatser, som vid rusningstid utökades till omkring 70. Trolleybussarna hade 42 sittplatser, 4 i bredd, och ca 15 ståplatser, vid rusningstid flera.

Samtliga dessa trafikföretag ägas av bolag.

Chicago gjorde på mig intryck av att vara en synnerligen välordnad stad i olika hänseenden. Chicago är dessutom en vacker stad. Dess »skyline» är säkert den vackraste i U. S. A. Systemet att lägga enstaka bostads-skyskrapor i parker fann jag mycket tilltalande.

Spårvagnarna i New York äro av flera slag, varav många av äldre typ; det finns t. o. m. öppna vagnar med gångbräda vid sidan för konduktören. Antalet sittplatser är omkring 42; ståplatsantalet synes vara obegränsat. I regel har man enmansdrift, vilket här, liksom annorstädes i U. S. A. går väl för sig, emedan passagerarna oftest hålla avgiften — 5 cents — i handen vid påstigningen.

Bussarna inne i staden äro tvådäckade och betjänas av förare och konduktör. De äro väl hållna. Hastigheten är relativt låg. Taxan är 10 cents. Övergången är fri från buss till buss liksom från spårvagn till spårvagn, men ej mellan bussar och spårvagnar. Både å bussar och spårvagnar i U. S. A. nedlägges som regel avgiften i självregistrerande bössor. De nedlagda pengarna kan konduktören sedan taga ut och använda till växel.

Ett annat slag av bussar gå ut från stadens centralare delar till förstäderna. De äro endäckade och mycket snabbgående.

Den lokala järnvägen i New York, som går fram på över gatorna upphöjd bana, trafikeras av tåg med 3—7 järnvägsvagnar om ett 70-tal sittplatser och ett obestämt antal ståplatser. Igångsättning och inbromsning av tågen är snabb, men farten är måttlig. Spårvägslinjer gå flerstädes under dessa banor.

Underground-vagnarna ha 4 ingångar utefter vagnssidan. Antalet sittplatser är 60 och ståplatsantalet beräknas till 220. Igångsättning och inbromsning av tågen är snabb. Farten hålles vid omkring 60—70 km./tim.

Avgiften — 5 cents — till de båda sistnämnda järnvägarna nedlägges i bössa med registrerande vändkors. Växelmynt tillhandahålles vid varje station. Konduktörer medfölja, men sköta endast dörrar, signalering o. d. De flesta tågen stanna vid var 5:te tvärgata, andra stanna vid färre stationer. Spårvagnar och bussar stanna i regel vid varannan tvärgata.

Trots den särskilt vid rusningstiderna oerhörda trafiken i New York förlöper allt förvånansvärt väl, vilket beror på, att gatutrafiken är synnerligen välordnad och att de olika trafikmedlens passagerare finna sig tillrätta i den oundvikliga trängseln. Överhuvud taget är trafiksäkerheten avsevärt större i U. S. A. än hos oss. Signalsystemen, som äro inrättade i städernas samtliga gatukorsningar och mångenstädes på landsorten bidrager högst väsentligt härtill. Vid rusningstid i New York kände jag mig fullkomligt säker även vid passerandet av de starkast trafikerade platser. Jag observerade i New York 2 olika signalsystem för ordnandet av gatutrafiken. I ena fallet tändes klarsignaler samtidigt för gator, löpande i viss riktning, och stoppsignaler för korsande riktning; i andra fallet tändes klarsignaler i vartannat gathörn och stoppsignaler i vartannat med så långa tidsintervaller, som en bil behöver för att köra förbi ett kvarter. En bil, som köres med rätt beräknad hastighet, kan således teoretiskt sett köra utan att stanna genom hela området för detta belysningssystem. Vid ett tillfälle for jag på detta sätt oavbrutet ca 10 km. genom Brooklyn.

Till sist vill jag framhålla som min åsikt, att våra svenska trafikmedel, icke minst spårvägar och bussar, ingalunda stå efter utlandets.