

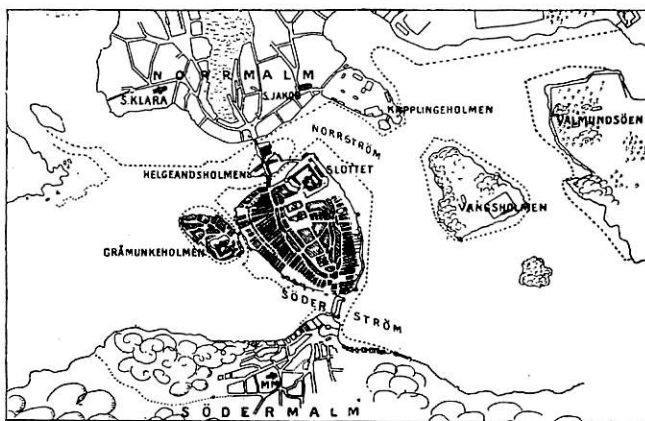
MINNESANTECKNINGAR OM HUVUDSTADENS LOKALTRAFIK GENOM TIDERNA.

Föredrag av ordföranden i Aktiebolaget Stockholms Spårvägars styrelse

J. A. Wallin.

Stockholms tillblivelse förlorar sig, om inte i den grå forntiden, så dock i ett länge sedan svunnet, obestämt tidsskede. Staden lärer icke ens från den första spirande bebyggelsen varit avsedd till eller blivit erkänd såsom huvudstad.

Ursprungligen var staden begränsad till den gamla stadsholmen, vilken icke företedde det skick som nu, utan sträckte sig allenast innan-



Stockholm på 1500-talet och nu. (Efter Troets-Lund.)
(De prickade linjerna ange nuvarande strandkontur.)

för Stora Nygatan och Österlånggatan. »Staden mellan broarna» har sedermera utvidgats genom tid efter annan skeende utfyllningar i det omgivande vattnet. Man hade då icke samma pietet för den omslutande vattenspegeln som vår tid kan uppvisa.

Redan på 1200-talet blev »stugan för trång», d. v. s. den med vindbryggor avstängda stadsholmen räckte inte till att härbärgera befolkningen. Trots fiendehot började man bygga utanför de skyddande vattendragen och så småningom i senare sekler uppstodo »malmarna» med sina »malmgårdar», varav särskilt i vårt minne torde bevaras Blanches malmgård på Östermalm eller Ladugårdslandet, som stadsdelen mera poetiskt benämndes tidigare, och Tottieska malmgården på Söder, helt nyligen överförd till Skansen, där den uppförts i sitt ursprungliga skick.

Så länge bebyggelsen omfattade endast eller huvudsakligen Stads-
holmen, hade man givetvis intet behov av kommunikationer för in-
vånarna, dessa voro heller icke så många att sådana kunde löna sig.
När avstånden blevo större, tillfredsställde i första hand den burgna
befolkningen sina egna behov av förbindelse med vänner och bekanta
eller med de kring staden uppväxande förlustelseställen genom egna
åkdon. Den som icke hade råd härmed var hänvisad till att använda
sina fortkomstledamöter, nattetid medelst en medhavd lykta's irrande
sken lotsande sig fram mellan gatans avskrädeshögar och förrådiska
gropar.

Ännu så sent som på 1700-talet har jag spårat denna »klasskillnad»,
räknad efter antalet hästar, i det att vid en lönerörelse, om uttrycket



Giggen var obekväm för den åkande.

kan användas om denna enkla företeelse, för vissa ämbets- och tjänste-
män, dessa voro indelade i klasser efter behovet av två hästar, en häst
eller ingen häst och därav föranledd lönesättning. Det gamla, numera
raserade resereglementet var väl också en frukt av denna åskådning.

Den första ansatsen till ordnad trafik — så värst ordnad var den ju
inte — spårar man beträffande varutransporter, helt naturligt, emedan
mindre handlande och obemedlade privatpersoner ju inte kunde trans-
portera sina varor själva och direkthandel nog förekom i större ut-
sträckning än nu. Redan i början av 1500-talet uppstod »Dragarnas
och bärarnas» skrå, vilket inkluderade såväl åkare som, om man så vill,
någon slags företrädare till de nuvarande stadsbudnen. Redan då spår-
rar man, att myndigheterna hade sin hand med. Sålunda fingo exem-
pelvis järnbärare, saltbärare och spannmålsbärare icke fuska i var-
andras yrke och överträdelse härutinnan straffades med böter eller
med skampålen och, längre fram i tiden, trähästen på Packartorget,
också den ett slags skampåle, ehuru antagligen mera framträdande.

In på 1600-talet torde så småningom personbefordran ha införts,
men i en officiell förordning omnämnes sådan först 1662, då åkarnas

personåkdon namngivas, såsom släpa, kärra eller vagn, och något senare nämnes calesch och caret. Denna verksamhet torde dock huvudsakligen ha bestått uti vad man senare kallade gästgivareskjuts, d. v. s. befordran till andra orter. Först under nästa århundrade fastställdes taxor för personkörning vintertiden i släde till utvårdshuset och först in på Gustaf III:s regeringstid utfärdades bestämmelser om åkare, som ville hålla chaise, vilket åkdon stod sig ända in på 1800-talet, då den utbyttes mot giggen och droskan, vilken senare stammade från Ryssland.

Som ett kuriosum nämner Lundin-Strindberg i Gamla Stockholm, att under Adolf Fredriks regeringstid, bland andra, rikt flödande föreskrifter, utfärdades en, som påbjöd, att hästen vintertid skulle vara försedd med tillräckliga och välklingande bjällror, men så var ju också kungen musikalisk, han trakterade violoncell, anmärka författarna i en not.

Straffbestämmelser, som efter den tidens sed voro drakoniska, hade nu nått även till åkarna, i det stadgande utfärdades, att ohövlighet och prejeri straffades första gången med tvenne timmars ridande på trähästen, andra gången med fängelse vid vatten och bröd och tredje gången med sex par spö. Dessa straffbestämmelser, som väl knappast tillämpades i all sin utsträckning, voro måhända avhängiga av kuskarernas sociala nivå, ty det sades av samtida, att »den, som ville begagna sig av offentligt fordon på hjul, icke hade annan utväg än att sätta sig upp bredvid den illa luktande och trasige åkaren i den obekväma schäsen, som drogs av en utsvulten och orkeslös hästkrake».

Jämsides med åkerirörelsen fanns hyrkuskar, vilka spåras första gången 1731. Deras åkdon, hyrvagnar, torde dock länge ha lämnat en del övrigt att önska, och även personalen klandrades överljutt. Så skriver en författare i slutet av 1700-talet, att »inga barbarer äro så grymma mot dessa flitiga och nyttiga djur», d. v. s. hästarna. »Kreaturens suckan skola väl dessa hava orsak att uppstämna», men »jag undrar», säger författaren, »vilka de äro, som sucka efter åkardrängarna».

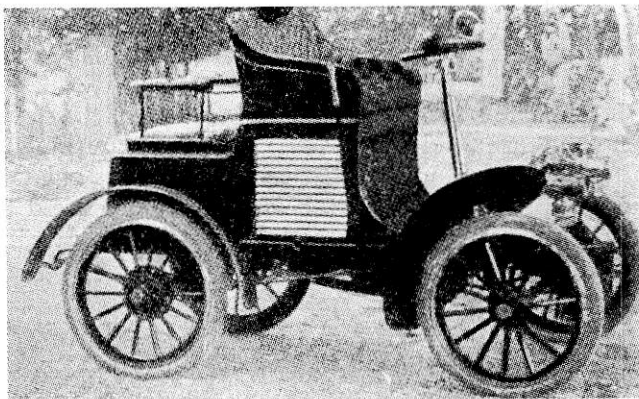
Troligen har man dock gjort dessa åtskilligt orätt, ty ingen tänker på, vilket hundliv de fingo underkasta sig med timtals väntan på folk, som förlustade sig, föga aktande på den väntande kusken (och hästen med för den delen).

Det vittnar om vår nuvarande höga levnadsstandard, att droskkuskarna här äro borta, under det att man ännu i dag i en del andra europeiska städer, till och med huvudstäder, kan skåda kuskar, som passa ganska bra in på beskrivningen.

År 1726 infördes av kungl. sekter Klinkowström ett nytt fortskaffningsmedel, benämnt porte-chais med en taxa av mellan 6 och 16 öre silvermynt för tur, för hel dag 2 daler och för vecka 10 daler silvermynt. Porte-chaisen var ett slags bärstol.

Så småningom kom bättre materiel till stånd. I en rimkrönika, en dåtida vanlig form av offentlig kritik, från år 1825 heter det:

Vad utsökt prydlighet, till pris för mänskossillet,
uti den vagn, där jag nu sträcker mina ben,
emot de åkdon, som höllos längesen
till allmänhetens tjänst av lovlig hyrkusk-gillet!
Emellan två par hjul, fem alnar från varann,
på tjocka remmar fäst en vanlig vagnskorg hängde,
som vid ett marknadsstånd till formen liknas kan,
och vid var rämnstens brant i tvära satser slängde,
och drogs med möda fram utav ett utkört spann.
Förgäves från sin bock sin piska kusken svängde
att jaga tvenne ök så åldriga som han.



För att belysa utvecklingen medtages denna bild av en av Scantias första vagnar byggd 1902.

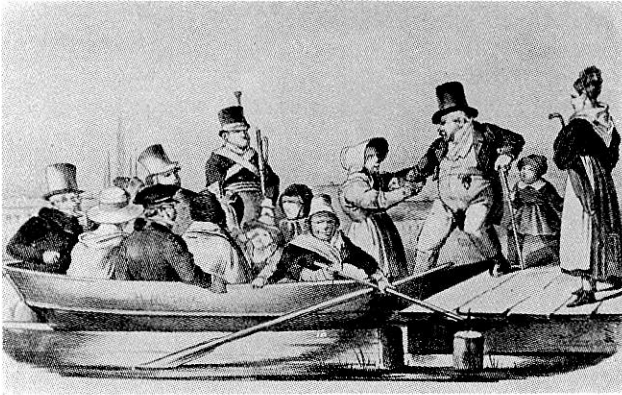
Taxametern först och senare motorn ha i vår tid revolutionerat denna lokaltrafik, som i fortsättningen icke torde vara föremål för vår vidare behandling.

Här ovan har jag nämnt om Stockholm som sjöstad. I svunna sekler ansåg man nog, att vattnet förenade, och i betraktande av den långsamma landtrafiken t. ex. mellan staden och Djurgården, där nöjeslivet florerade, och den långa omvägen på platser, som då ännu ej begåvats med broar, är det icke underligt, att en ganska livlig trafik sjöledes ägde rum. För den nutida betraktaren erbjuder också studiet av densamma en pittoresk anblick, fastän det är ju inte troligt, att de dåtida trafikanterna tyckte detsamma.

Redan på 1600-talet omnämnas roddarpigor, som på båtar överförde ungarlar och jungfrur till Djurgården. (Min källa förklarar icke om och varför trafiken var förbehållen åt endast dessa kategorier.) I början av påföljande sekel äro taxor utfärdade och roddarelaget erhöll då sina första privilegier, som flera gånger sedermera »moderniserades».

Roddaremadammerna, som de så småningom benämndes, blevo ett slags original. De blevo, enligt en dåtida beskrivning, tilldelade epitetet »kvinnliga vikingar». Det namnet förtjänade de också därför, fortsätter berättaren, »att de voro ytterst stridslystna». Om de ansågo sig förorättade, sparade de icke på okvädinsord. Till följd av sjölivet voro de vanligen så gott som karmosinröda i ansiktet.

Ett tidens tecken är också en paragraf i en kungörelse, där det anges, att den, »som icke själv är på sin båt, utan därtill tjänstfolk håller, må så laga, att han haver nyktert och troget folk, som befraktaren beskedliga bemöter och kunna honom troligen betjäna och jäm-



Man embarkerar på roddbåten.

väl med sina kamrater så förlikas, att de icke förtörna Gud med svordom och bandskap vid en daler silvermynt böter till de fattiga — — —»

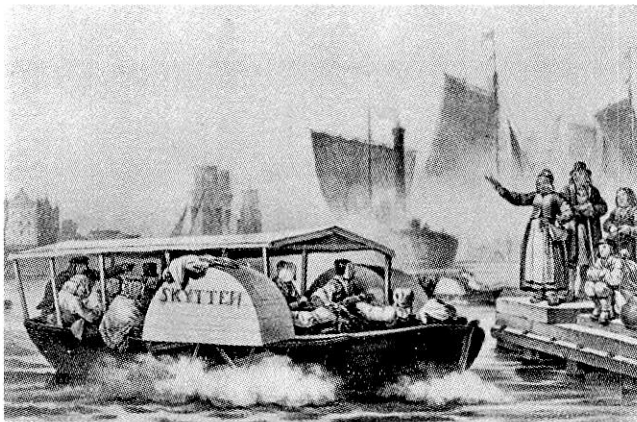
Man kan icke tala om regelbunden trafik i vår mening, men en viss organisation fanns. Noggrant bestämdes av vederbörande myndighet huru många båtar som skulle vara placerade å angiven plats och båtarna skulle anlitas i tur och ordning samt avgå, när ett visst bestämt antal personer infunnit sig. Detta var en källa till ständiga dispyter, då madammerna helt naturligt ville taga med så många som möjligt, ofta mer än tillåtet antal passagerare, och dessa å sin sida fordrade, att båten skulle avgå så snart som möjligt. Färden gick nog ändå inte så fort.

Enligt Överståthållarämbetets kungörelse den 5 augusti 1863 skulle finnas: vid Bomslupstrappan 22 båtar, vid Räntmästaretrappan 12 och Rosenbadstrappan 9 o. s. v. Taxan var: från Skeppsbron till Djurgårdsbrunn 20 skilling, från Riddarhusgränden till Röda bodarna (detta var före Vasabrons tillkomst) eller från Munkbron till Ragvaldsbro 1 skilling (då flera begagna båten 6 rundstycken vardera).

Men man synes även ha vågat sig ut på långfärder, i det att taxan upptager färd till t. ex. Värmdö kyrka, 4 riksdaler 24 shilling, Dalarön utomskärs, 8 rd. o. s. v.

En sådan färd måtte icke ha varit odelat angenäm. Ej underligt att man klagade över att de resande voro utsatta för sommarens sol och höstens rusk i de öppna båtarna.

Redan före ovan nämnda tid, år 1834, hade svåra konkurrenter uppenbarat sig i de s. k. kullbåtarna, vilka framfördes av dalkullor, som »voro glada och kallade alla för du, men tilläto ingen när-



Vevbåten.

gången kurtis», säger en samtida skribent. Från 1843 uppträdde ytterligare konkurrens, nämligen de s. k. vevbåtarna, en slags hjulbåtar, som vevades fram med handkraft, jämväl huvudsakligen bemannade med kullor.

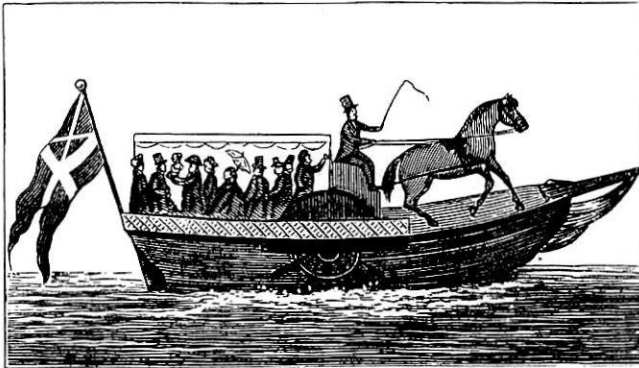
Roddbåtarna höllo sig kvar långt efter det ångbåtarna, som till en början icke voro så förstklassiga, framträtt. En förbättring trodde man sig också ha funnit i den år 1825 uppdykande trampbåten Gefion, även kallad hästbåten. Studiet av densamma verkar onekligen komiskt och båten blev också, trots att den nog var allvarligt tänkt, föremål för drift av rimkrönikören, som skrev:

Men ack, med Gefion var lyckan icke trogen.
Som oxen mestadels är van att draga plojen,
och såsom denna race ej för navigation
ännu har blivit riktigt mogen,
ty hände sig en dag, att från den position,
som oxen fått, att stå, han valde den att ligga.
Att någon hjälpsamhet utav en oxe tigga,
är, som man vet, ej värt; och sedan stryk ej halp,
så tog man sitt parti att hyra
en häst för att därmed skeppsfarten ombestyras,
men resultatet blev detsamma: hästen stalp.

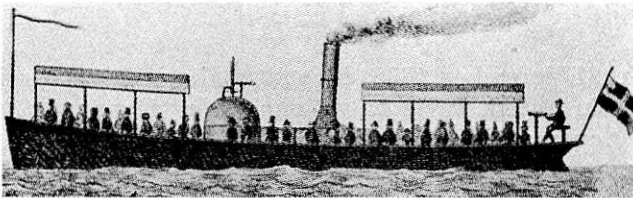
Nu tog man karlar för att trampa.
De grepo genast verket an,
men tröttnade till slut att oupphörligt stampa,
och Gefion ej mer ur stället bringas kan.

Gefion, som dock gått i trafik två somrar, fann sin grav utanför den bekanta båtbyggaren Owens verkstad (nuvarande kungl. myntet), där båten tjänade som utfyllnad av tomten i sjön.

På tal om konkurrensen med roddarmadammerna lär en gång dessa i samlad trupp och med sina åror på axeln tågat upp till överståthå-



Trampbåten.



En av de första ångsluparna.

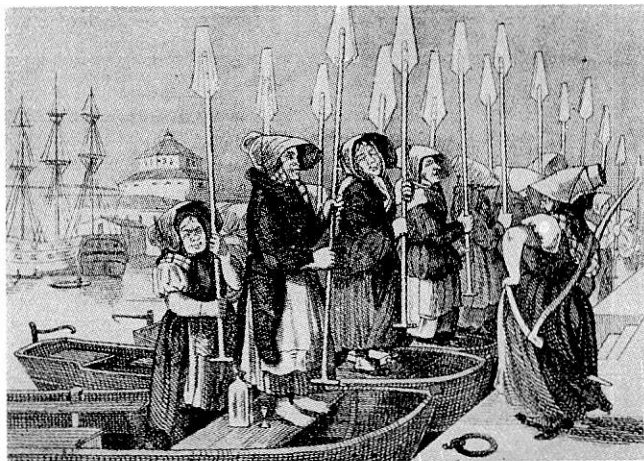
laren för att protestera mot intrånget. Resultatet är ej känt, men nog kan man ägna överståthållaren en medömkans tanke.

De första ångsluparna uppenbarade sig redan år 1836. De hette resp. Bellman och Drottningholm och gingo icke i regelbunden trafik utan voro tillgängliga för lustresor. Ångbåtstrafiken har undergått växlande öden och de olika bolagen voro till en början inte mindre än ett tiotal till dess att de på 1860-talet förenade sig i det ännu existerande Stockholms Ångslups-Aktiebolag, som under det närmaste halvsekleket oförtrutet gick framåt, men synes sedermera ha stagnerat i det trafiken till sjöss undanträngts av landkommunikationerna.

Det kan kanske glädja ett spårvägsmanshjärta (om uttrycket kan användas), ständigt utsatt för allmänhetens sarkasmer och föremål för

»Praktiska Stockholmsreformer» att erfaras, huru ångslupsbolaget betraktades. Jag minns en pristävlan i Söndags-Nisse, där det gällde att så elakt som möjligt förklara, vad bolagets initialer S. Å. A. B. betydde, där högsta priset tilldelades den, som, med hänsyftning på personalen, tolkade: »Sådana åsnor använder bolaget.»

För att nu återgå till landbacken, så är att berätta, hurusom det första försöket att upprätthålla regelbunden trafik å Stockholms gator



Roddarmadammerna på krigsstigen.

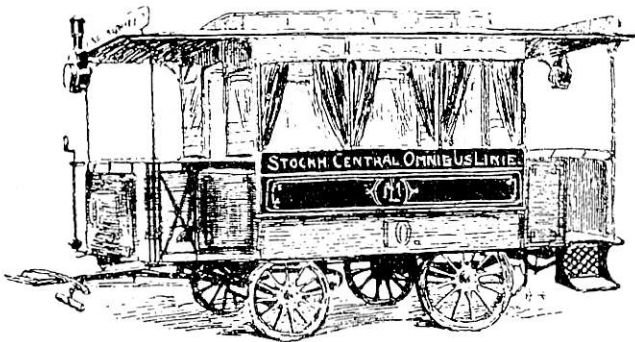
gjordes den 21 december 1835, då sadelmakare Duvander inköpte en omnibuss, som avgick varje halv timme från dåvarande Adolf Fredriks plan, nuvarande Wallingatan vid kyrkogården, över Nya bron (en tidigare benämning på Norrbro) genom Stora Nygatan till Järntorget, varifrån den vände varje hel timme. Det bär vittne om den tidens smak för maskerad, att den bakpå stående betjänten (konduktören) tillkännagav avfärden och varje ny trafikants upptagande medelst hornsignaler. Betecknande nog hette bussen Försöket, men försöket misslyckades, antagligen fann allmänheten priset, 8 skilling banco, för högt. Bussen kunde på grund av gatornas dåliga beskaffenhet icke heller taga mer än 8 passagerare. Trots att en skribent, som var mycket stolt över att vi hade omnibusstrafik endast sju år efter det sådan införts i Paris, berömmade förtäljde, att bussens utrustning var lika förnämlig som den franska, upphörde trafiken efter en tid.

Åtskilliga försök, fastän det namnet icke användes, ha sedan gjorts med hästomnibussar, men aldrig blivit bestående. Betecknande för de tidiga bussföretagen var att deras åkdon försågos med namn. T. o. m. efter spårvägarnas tillkomst existerade åtskilliga omnibussföretag, bl. a. startade grosshandlare Leopold Meyer, innehavare av Holländska Magasi-

net vid Drottninggatan, en ganska gouterad trafik från Ridderhusstorget till Observatoriegatan, varvid bussen uppför Kungsbacken mödosamt släpades av fyra hästar. En buss gick någon tid Regeringsgatan och en husägare i Vasastaden drev också dylik trafik. Kanske var det dennas misslyckande, som föranledde honom att, då senare spårvägsbolaget begärde att få placera en hållare för luftledningarna på hans hus, fordra fribiljett å spårvagnarna för hela sin släkt som ersättning.

I minne är också hurusom i motorteknikens barndom någon tid en elektrisk buss med järnhjul skramlade fram på Drottninggatan.

Den 10 juli 1877 kom så spårvägstrafiken. Uppseende väckte de små enmansvagnarna, förspända med en häst jämte hjälphäst i backarna. Som ett kuriosum kan berättas hurusom bolaget blev ålagt att anskaffa täckta slädar för att uppehålla trafiken vintertid, ty företet finge icke



Hästbussen.

fördärvas. Slädarna kommo dock aldrig till användning och tyvärr finns det inga kvar att använda såsom museiföremål. De lära hamnat hos det Meyerska bussföretaget, där de skulle sättas i trafik efter snöfall.

Man satte i gång med två linjer, Slussplan—Roslagstorg och Slussplan—Grevbron. Vagnar avgingo var 10:de minut och taxan var 10 öre från Slussen till Norrbro och 10 öre för nästa vägsträcka.

Tio år därefter kom ångspårvagnen på Hornsgatan, år 1901 infördes elektrisk drift å Södermalm och 1904 å Norrmalm. Och slutligen infördes bensinbussen — försöket, som lyckades. Busstrafiken startades som bekant av ett enskilt företag, Stockholms Centrala Omnibusaktiebolag (icke att förväxla med texten å bilden av hästbussen), som sedermera inköptes år 1925 av Stockholms spårvägar, vilket också förvärvat en del andra enskilda företag.

De händelser, som äro förknippade med spårvägs- och bensinombustrafikens utveckling, de tekniska framsteg, som kännetecknat densamma och de mödor och offer den åsamkat, äro för väl kända och ha ännu icke erhållit den ålderns patina, att vår begränsade tid längre

bör uppehållas därmed. Det är endast att tillägga, att Stockholms stad ett femtontal år innehaft de flesta aktierna och sålunda nu är ägare av företaget.

Vill man föreställa för sig en drastisk bild av en omkring 100-årig utveckling, kan man ju å ena sidan drömma sig tillbaka till den smutsiga droskkusken eller den rödkindade roddarmadammen och däremot ställa bensinbussen eller den snabba färden med femvagnståget i det planerade tunnelsystemet.

Om den senare har direktör Hellgren under gårdagen givit besked, det övriga känna vi. Jag överlämnar sålunda med lugn åt mina ärade åhörare att med fantasiens bistånd bilda sig ett omdöme om denna utveckling.

