



## ”På hjul, som rullar.”

Kommunikationskäseri af NINIAN.

När man i den gamla goda tiden skulle på rama landbacken här inom Stockholm förflytta sig från en plats till en annan, hade man väl näppeligen mer än tre möjligheter: att rida, att färdas medels vanligt åkdon eller att gå.

Det sistnämnda sättet var naturligtvis det mest gängse. »Apostlahästarne» ha i alla tider varit det billigaste fortskaffningsmedlet samt äfven det säkraste — låt vara att de för någon enstaka gång, i likhet med andra hästar, visat sig mindre pålitliga eller rent af istadiga. Ty ingen regel gifves utan undantag.

Och när man skulle förflytta sig till sjös — hvilket ju i »Nordens Venedig» det vågomkransade och strömgenomskurna Stockholm ofta måste förekomma — hade man ju sitt »vadmalssegel och ekebåt» eller sina roddarmadamer (båtkullor) att anlita; och dessa sistnämnda gjorde här ungefär samma tjänst som gondoliärerna i Venedig.

För den, som icke kunde »åka kungsskjuts» och icke heller till sin disposition hade snabbseglare eller väl bemannade slupar, gick det sålunda icke så raskt att komma från ett ställe till ett annat. Men allt »gick» likväl sin »gilla gång» och den jämna



lunken, så utomordentligt nyttig för hälsan, påstods förlänga lifvet — någonting, som ännu »glunkas man och man emellan».

I våra dagar, i detta nervositetens tidevarf, då »tyngdlagen fjäskar på alla sätt» och allting brådskar, har man emellertid så bedrifvit, att den stora allmänheten både fort och billigt kan förflytta sig inom stadens hank och stör så väl till lands som vatten.

De nätta ångsluparne och färjorna korsa ju hvarann likt snabba spolar i våra böljors väfskäl, och å gatorna löpa spårvagnar, som icke vika ett tum beträffande tid och rum, såvida de icke — hvilket ibland lär hända — påköras af velocipedister, automobilister och droskister. Ty då går »tiden ur led», liksom hjul och skenor; och de stackars passagerarne måste förspilla den förra genom att vänta, tills de senare åter komma i rätt rum.

Ja, vi ha kommit långt i kommunikationsutveckling och ännu längre skola vi snart hinna! För en tioöring, en droppe i pekuniernas ocean, kan man redan per spårvagn åka staden rundt och för en lumpen kopparslant fraktas man från strand till strand. Men den tid varder utan tvifvel snart kommande, då äfven spårvägsbolagen skola nöja sig med koppar såsom en ringa dusör för frakt af en lefvande last. Vi skola i det följande återkomma till denna punkt.

Beträffande spårvägarne, så skall nog elektriciteten, som ju är den förnämsta drifkraften, snart äfven här, liksom i de flesta af utlandets större städer, bli ensam herre på täppan. En vacker början i denna riktning är redan gjord på Söder, där Södra Spårvägsbolaget, hvars koncession räcker i 24 år, dominerar kommunikationen genom ett väl ordnadt, elektriskt spårvägssystem.

Där finnas in alles 16 motorvagnar och 14 tillkopplingsvagnar med rum för 36 passagerare i hvarje vagn, och det går undan i backarne för brinnande lifvet.

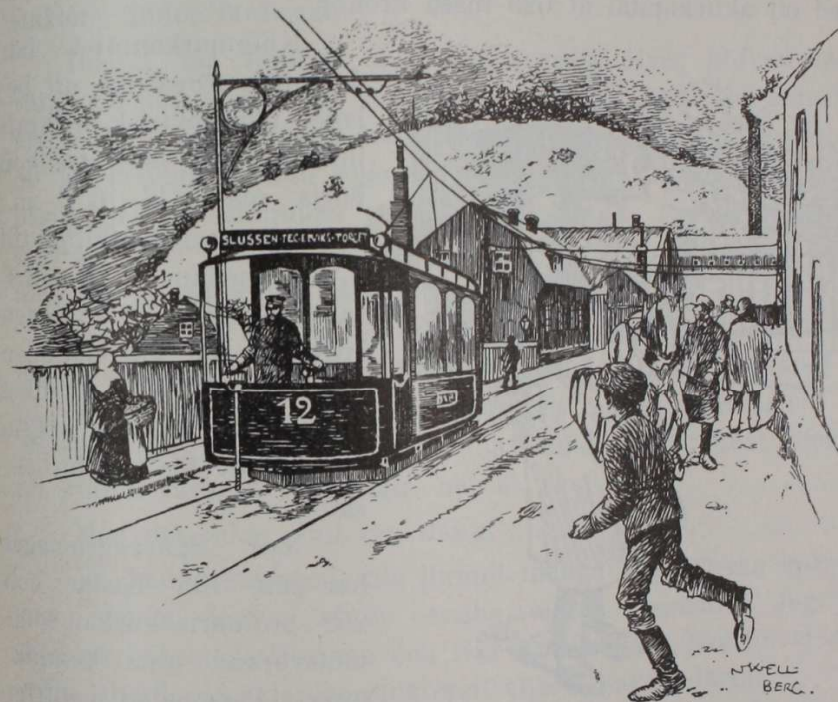
De praktiga vagnarne, som innehålla, hvar och en, 2 motorer om 20 hästkrafter samt äro levererade af »Svenska Elektriska Bolaget» i Vesterås, ha betingat ett pris af 15,000 kronor per styck och utgå hvar sjätte minut från Karl Johans torg vid slussen. En linje, den med röd signal, går till Tegelviken, den

andra, som signalerar blått, till Hornstull. Kraftstationen har 2 ångmaskiner, hvardera à 250 hästkrafter.

Så att nog går det numera geschwindt att komma fram på Söder, där besvärbackarne förut vållat både möda och tidspilan.

Långsammare går det i de norra stadsdelarne, där man ännu kraflar sig fram med hästspårvagnar.

Men äfven där brinner man af längtan att få öfvergå till elektriciteten. »Nya Spårvägsbolaget», som har koncession till



och med år 1916, ingaf nämligen i mars förlidet år till stadsfullmäktige en ansökan om att få koncessionstiden utsträckt till 1925 års utgång i och för anläggande af elektriska spårvägslinjer i samma stil som de hamburgska, d. v. s. med luftledning, som väl dock på några få platser, där stolparne kunna anses hindersamma för trafiken, komma att växla med jordledning.

Så väl byggnadskontoret som kammarkontoret ha tillstyrkt införandet af elektrisk drift, men afstyrkt koncessionsförläggningen, hvilken af spårvägsbolaget ansågs nödig för amortering



af de 4 millioner kr., som beräknats åtgå till den storartade anläggningens fullbordande.

Man anser nämligen, att penningarne ändock på den redan koncederade tiden kunna hinna betalas, då elektrisk drifkraft är 14 procent billigare än hästkraft och då trafiken torde betydligt ökas, sedan den nya regimen kommit till stånd.

Bolaget befinner sig för öfrigt i goda ekonomiska villkor; dess tillgångar öfverstiga nu betydligt 2 millioner från en början med ett aktiekapital af 625 tusen kronor.

Kammarkontoret har dessutom föreslagit, att bolaget, när elektrisk drifkraft införts, må låta trafiken börja redan kl. 6 f. m., sänka passageraravgiften till 5 öre mellan kl. 6 och 8 samt senast år 1904 utlägga spårväg till Värtahamnen och Lidingöbro — hvilket allt ju är på det högsta önskvärdt för arbetarnes skull.

Nya Spårvägsbolaget har nu 705 hästar och 252 ordinarie kuskar samt motsvarande antal konduktörer. Personalen i öfrigt

består bland annat af 96 hästskötare, 15 hofslagare, 14 vagnsreparatörer, 6 sadelmakare, 12 spårvakter, 31 nedridare, 1 skräddare o. s. v. De slutna vagnarne rymma 35, de öppna 45 passagerare och trafiken belöpte sig i fjor till 3,886 personer per dag, en siffra, som sedermera blifvit större.

Vill nu den, som till äfventyrs är i saknad af eget ekipage, färdas mer oberoende af tid och rum än på spårvagnarne kan ske, så har han ju hyrvagnar och taxameterdroskor att tillgå. Af de sistnämnda finnas här 325 st., alla lätta, bekväma och billiga vid sina turer.



»Har man brådtom bör man gå», heter det med hänsyn till hästspårvagnarne. Och »ingen rök utan eld» — ibland kan det vara sant nog.

Ty då en rak linje alltid är kortare än en krokig, ifall de nota bene löpa mellan samma punkter, så kan det bli mera tidsödande att åka den krokiga linjen än att gå den raka.

Och obeaktadt den omständigheten, att spårvagnshästlunken icke tillhör de snabbaste karriärerna, uppkomma så många »obstakler» under färderna.

Ibland får sålunda den ena vagnen öfver höfvan länge vänta på den andra vid växlingsspåren. Ty man kan naturligtvis icke precis afpassa tiden, då passagerarne ha rätt att hvar de så behaga bringa spårvagnen att stanna i och för af- och påstigning. I utlandets storstäder stanna t. ex. de elektriska spårvagnarne endast i hvarje gathörn — men till en sådan ordning ha vi här ännu icke hunnit.

Det var en tid, då jag på grund af mitt arbete skulle vara nere i staden kl. precis 11 hvarje dag. Jag bodde då långt ute på Östermalm och steg förtroendefullt upp i spårvagnen vid Narvavägen kl. precis half elfva, hafvande väl beräknat tiden för att kunna vara på min plats, när kl. slog elfva.

Men det »slog slint om slänta».

Vi hade nämligen inte hunnit många steg, förrän spårvagnen, liksom drifven af en osynlig impuls, stannade. Jag, som stod på bakre plattformen och icke kunde fatta, hvarför vi stodo stilla, sporde omsider konduktören efter orsaken därtill.

— Jo, svarade han — det kommer ett par fruntimmer där borta.

Och mycket riktigt. Å det hvita snöfältet åt Karlavägen till syntes ett par mörka punkter, som blefvo allt tydligare till sina konturer, i det de flaxande närmade sig spårvagnen, å hvilken de slutligen pustande och stönande kraflade sig upp.

Liknande manövrer upprepades under hela vägen, och spårvagnen skred fram med snigelns långsamhet.

Alldeles förtviflad öfver dessa sinkande intermezzon och finnande att klockan redan var betydligt mycket öfver 11 vände



jag mig suckande till konduktören med en klagan öfver detta missförhållande.

— Ja, svarade han — si det är just olyckan det vid den här tiden, då fruntimren ska bort på 11-kaffe.

Nu först rätt »förstod jag chaisen». Men jag kunde icke underlåta att reflektera öfver det oriktiga i det förhållandet, att den, som har brådtom och på bestämd tid måste vara på sin arbetsplats eller annars har viktiga affärer att ombesörja, skall bli hindrad af en mängd kaffesystrar, hvilka ha det högst olämpliga privilegiet att när och hvar som helst få hindra spårvagnen i dess lopp. Denna omständighet står i fullkomlig opposition till den gamla sats som säger: »Business before pleasure».

Till andra förargligheter höra de tillfällen, då »spårvagnen är full». Detta händer i synnerhet vid dåligt väglag eller ruskigt väder, då hvar och en är rädd såväl om sitt eget skinn som om stöflarnas och därför snarare än annars offrar sin 10-öring för att slippa gå.

Vid dylika tillfällen har det händt mig att till och med två vagnar gått »värdshus förbi», så att jag till harm och obehag för både mig själf och andra blifvit lämnad på den öfverblifna kartan.

En af mina bekanta kom en gång — blott därför att »spårvagnen var full» — för sent till tåget och gick därigenom, på grund af omständigheter, hvilka här skulle bli för vidlyftiga att förklara, miste om en större summa penningar. »Små orsaker, stora verkningar.»

I utlandets storstäder kunna slika fataliteter aldrig passera af det enkla skäl, att de elektriska spårvagnstågen där ha flera sammankopplade vagnar, allraminst två, så att där beständigt finnes godt om rum. Och det kan väl tyckas som om det vore spårvägsbolagens skyldighet gent emot allmänheten att se till, det plats icke behöfde fattas för dem, som vilja åka i deras bås.

Införandet af elektriska spårvägar är en välgärning för både djur och människor, och vi vilja hoppas att hästspårvagnarnes dagar hädanefter äro lätt räknade.