

I spårvagnar och på ångslupar, med hyrkuskar,
åkare, hissar och stadsbud.



Det är en höstafton vid slussen. Ännu synes en röd kvällshimmel öfver Mälaren, men åt Saltsjösidan skymmer det starkt på. Mörkret lägger sig öfver staden. Då blänker det till väster ut. Aftonrodnaden bleknar för det elektriska skenet från Mariähissen som lyser upp Skinnarviksbärgen och kastar ljusblått skimmer öfver vattnet. Plötsligt vakna de elektriska lågorna i lyktorna äfven vid slussen och bortåt Skeppsbron, där de stora ångarne lasta i fulla ljusfloder. Det är brådtom med höstskeppningarna. Den elektriska belysningen hjälper till.

Mörkret har icke fått någon makt med staden. På Katarinasidan tändes det ena ljuset efter det andra i de små kojornas fönster, öfverlevor från gamla Stockholm, och i de ståtliga husen här och där på bärgsslutningen, nya Stockholms förposter åt det hållet. Under Katarinatornet, som skymtar fram emot natthimmeln, glimrar en lång rad med ljuspunkter. Det är Mosebackes starkt upplysta terrass.

Det är en syn som icke visar sig på många andra ställen, knapt på något, mera målerisk kanske än de ryktbaraste storstadsutsigter i det öfriga Europa, något mäktigt och egendomligt, må hända också fantastiskt. Vatten åt ena hållet, ännu större vatten åt det andra, höjder som sträcka sig längs vattnen, med mjuka, i fjärran försvinnande linier, skarpt belysta punkter, hela strömmar af nutidsljuset i natten, på andra ställen bara små lysande prickar, fasta i södermalmsbornas fönster, irrande på vattenytan, somliga närmande sig, andra flyende och snart slukade af mörkret som på afstånd omger den aftonglänsande staden.

Midt för oss, i den genomskinliga jätten som reser sig högt i luften, synas två rörliga ljus, af hvilka ett stiger uppåt och det andra sjunker. Det ser underligt ut.

Men omkring oss ilar en folkström söder ut, en annan åt motsatt håll. Här och där brytas strömmarne, och människovågorna rulla åt olika sidor, dela sig hit och dit. Norrmalmsbor och södermalmsbor skynda till skilda mål, till sina arbeten, nöjen eller hvila.

Ångslupar komma från Djurgården, Tegelviken, Dockan och lägga till vid Ränthästrappan. Det ringer på ena sidan om Slussen. Det är hästspårvagnen. Ännu en ringning, ännu en vagn. Här är stort spårmöte och station. Det ringer på andra sidan. Det är ångspårvagnen. En ångare kommer, kör in på vändskifvan, något annat än i gamla Stockholm »stadens vändplan», och frustar snart af igen.

Längre bort frustar det ännu starkare och det dunkar doft. Det är ett järnvägståg som kommer ut ur stora tunnelns mörker och på sammanbindningsbanan rusar öfver Mälaren, belyst af Mariahissens elektriska ljus.

Detta är nya Stockholm på en af dess lifligaste punkter. Här ser man stadens förnämsta samfärdsmedel i vår tid, till lands och vatten samt till och med i luften. De där stora lyktorna, som sväfva upp och ned i den väldiga järnjättens genomskinliga innandöme, äro luftiga befordringsmedel, Katarinahissens personkorgar. Det är människor inne i lyktorna, människor som i allra största lugn sväfva mellan himmel och jord för att nå sina hem eller befordras till sina nöjen, till Mosebackes »Folies Bergère» eller Södra teaterns »Sommar-saga».

För öfrigt vimlar det af gatufarare som stiga i och ur spårvagnarne, sitta i hyrvagnar och droskor, gå ombord på ångsluparne, ila hit och dit. Slussplanen och Karl Johanstorg samt de dem förenande slussbroarne bilda den största-knuten i det stora stockholmska samfärdsnätet.

* * *

I början af 1870:talet yttrade en ingenjör: »Här i Stockholm kunna vi aldrig få spårvägar, ty marken är alldeles för kuperad.» Få år därefter voro spårvägslinier i full värksamhet mellan Slussen—Norrbro—Grefbron samt mellan Slussen—Norrbro—Roslagstorg, och innan årtiondet gått till ända funnos linierna Gustaf Adolfs torg—Kungsholmstorg samt Roslagstorg—Grefbron—Djurgården och, sedan östra Norrmalmslinien sammanknutits med hen västra, hela Ringlinien.

I januari 1870 sökte ett par personer tillstånd att anlägga spårvägar å fyra särskilda linier, men tillåtelsen till spårs nedläggande å Drottninggatan kunde ej erhållas, och därigenom kom företaget icke då till stånd. Behovvet af spårvagnar var dock allmänt känt, och bland stadsfullmäktige yttrades mer än en gång åsikter som stodo i öfverensstämmelse med den allmänna meningen i detta afseende. Tidningarna underlätto ej häller att bevisa behovvet och nyttan af ett sådant samfärdsmedels snara införande.

För att undersöka, att spårvägar icke komme att medföra olägenheter för den öfriga samfärdseln samt huru vida de kunde under Stockholms klimat- och terrängförhållanden bära sig, uppdrog öfverståthållaren i september 1875 åt en komité af sakkunnige män att uppgöra fullständig plan för sådana vägars anläggande. Denna komité afgaf sitt betänkande i januari 1876 och hemställde, att man, i afseende till de svåra terrängförhållandena å Södermalm, skulle afstå från tanken att där anlägga spårvägar, hvaremot komiterade föreslogo flere spårvägs-linier i det öfriga Stockholm. Dessa linier skulle delas i två system, af hvilka det *primära*, afsedt att genast utföras, skulle omfatta de reglerade och mera bebyggda stadsdelarne jämte Djurgården, samt det *sekundära*, som skulle genomföras så småningom och omfatta de yttre, mindre bebyggda stadsdelarne tillika med en del af deras närmaste omgifningar.

På grund af detta gynsamma komitébetänkande utfärdades inbjudning till bildande af ett aktiebolag för att bringa planen till utförande. Inbjudningen motogs med allmänt deltagande, och den 12 april 1876 erhöles kunglig stadfästelse å bolagsordning för *Stockholms nya spårvägs-aktiebolag*, så kalladt emedan redan i november 1872 faststälts ordning för »Stockholms spårvägs-aktiebolag», som dock aldrig kom i verksamhet.

Det nya bolagets aktiekapital skulle utgöra minst 500,000 och högst 2,000,000 kr., och af detta kapital tecknades vida öfver minsta beloppet. Aktien lydde å 100 kr. Bolagets styrelse skulle bestå af fem ledamöter. De ha under senaste året utgjorts af generallöjtnanten, frih. B. A. Leijonhufvud, konsul C. D. Philipson, sekreteraren H. Wikblad, f. d. maskindirektören E. Fränckel och kapten J. A. Brunskog, hvilken sist nämde efterträdt kapten L. Broomé såsom verkställande direktör. Af de öfrige har frih. Leijonhufvud såsom styrelsens ordförande samt hrr Philipson och Fränckel kvarstått från bolagets början.

Den 10 juli 1876 erhöil bolaget stadsfullmäktiges tillstånd att anlägga spårvägar i fyra sträckningar samt att under 40 år, med andras uteslutande, trafikera dem med för ändamålet särskildt konstruerade person- och transportvagnar. Den 30 december samma år faststälde kungl. maj:t stadsfullmäktiges beslut. Bolaget vidtog då oförtöfvadt förberedelser för spårens nedläggande, och det arbetet började i maj 1877 dels på nu varande Strandvägen, dels vid Slussen och på Roslagstullgatan. Å sist nämnda plats hade bolaget året förut inköpt en egendom för station och stall.

Vi äro vid Slussen och vilja begifva oss till någon af hufvudstadens aflägsnare delar norr ut. Vi ha att välja mellan de två spårvagnar som anländt nästan i samma ögonblick, en från Skeppsbron och en från Kornhamnstorg. Ligger vårt mål för tillfället på Norrmalms östra del eller ända upp på Östermalm, välja vi den vagnen som kommer från Kornhamnstorg, i annat fall den från motsatt håll. Vilja vi endast göra en tur på Ringlinien, kunna vi taga hvilken som

hålst af de två vagnarna. Hvar och en af dem går i en stor cirkel, fastän de gå åt motsatt håll och så väl med den ena som den andra kan jag komma tillbaka till Slussen. Afgiften är i hvad fall som helst 10 öre person. I början funnos särskilda betalningsdistrikt, så att ny afgift måste erläggas så snart någon af ändpunkterna passerades, men snart fann bolaget fördel vid att på Ringlinien ha endast en afgift.

Det bär af längs Skeppsbrokrökningen. I vagnen fins alla slags folk, aristokrater och demokrater, fina damer och tarfliga gubbar, barnjungfrur med småherskap, officerare, mångelskor och högre ämbetsmän, men i allmänhet snygt folk.

Tillträde till spårvagn lemnas icke, heter det i det af öfverståthållare-ämbetet den 23 december 1880 fastställda spårvägsreglementet, åt personer som synbarligen äro af starka drycker berusade eller skulle genom osnyggheit i kläddräkten förorsaka obehag eller olägenhet för passagerarne.

De täckta vagnarne med två hästar rymma 31 personer inuti och 8 på bakplattformen bredvid konduktören och 5 på framsidan bredvid kusk, således med kusk och konduktör 46 personer. De stora öppna vagnarne rymma 50. Takplatser gifvas icke såsom i Kjöbenhavn, Paris m. fl. städer. Konduktören är allvarlig, men höflig, klädd i snygg mörkblå dräkt med silfvergalon på mössan. Klagomål öfver konduktörer för obehörigt uppförande mot de åkande höra till sällsynta undantag. Konduktören går genom hela vagnen, framräckande en särskildt inrättad bleckböss, i hvilken hvar och en af de åkande lägger ned 10 öre. Har man ej småmynt, kan konduktören stå till tjänst med växling, dock ej till högre belopp än 1 krona, som han öfverräcker i en liten förseglad papperspåse.

Vagnen stannar. Det är vid ett mötesspår, där dubbla skenor äro utlagda. Se så, nu rusade den mötande vagnen förbi, och vi fortsätta, men mötesspåren äro ganska många och vålla onekligen tidsutdrägt. En gammal herre svär smått öfver de »förb. dröjsmålen» samt försäkrar, att han går mycket fortare än spårvagnen, och likväl blir han sittande. Han var nog med på den tiden, då Stockholm, utom ruskige och oförskämda åkare, icke hade andra offentliga fortskaffningsmedel till lands än den skallrande och skakande, snigelaktigt framkrälände omnibusen mellan Kungsbacken och Slussen, ända in på sjutioalet ett af Stockholms syndastraff. Det har gamle herrn nu glömt och finner den bekvämare spårvagnen alt för långsam.

»Herre min skapare!» utropar en äldre dam. »Jag skulle ju ut vid Slottsbacken!» Hon rycker förtvifladt i en af de från taket nedhängande läderremmarne.

Vagnen är redan vid hörnet af Lejonbacken och nödgas stanna för att släppa af den äldre damen. Gamle herrn är ursinnig, och det torde hästarne ock ha skäl att vara, ty detta oupphörliga stannande orsakar ej blott tidsutdrägt mer än hvad skäligt är, utan åstadkommer, då vagnen åter skall sättas i gång, också stor plåga för de arma dragarne. På några andra platser i Europa, t. ex. i Wien, stanna spårvagnarne endast vid hållplatserna, hvilka dock äro tämligen nära hvarandra.

Men nu ha vi hunnit fram till Norrbro, och redan innan vagnen stannar vid mötesspåret, hoppar en och annan af. Det är visst icke alla som fordra att vagnen skall stanna för deras skull. Många kasta sig upp under det vagnen är i full fart och hoppa likaledes af innan han stannat. Sådana vinna konduktörers och kuskars aktning och äro hästarnes älsklingar. Stockholmarne ega nu mera ganska stor färdighet i detta upp- och afhoppande, och man ser till och med fruntimmer gifva sig af midt under farten. Visst händer det någon gång att de i hastigheten trilla afsides, men det hör till undantagen, och det har, så vidt vi kunna erinra oss, icke händt mer än en enda gång att en afhoppande person slagit ihjäl sig.

Spårvagnen susar förbi kungliga teaterhuset, häjdas ett ögonblick vid spårmötet nedan för Karl den tolfte, svänger in på Kungsträdgårdsgatan och är snart framme vid Hamngatan och Norrmalmstorg. Ni vill till Djurgården, säger ni. Då är här platsen att byta om vagn. Där står just Djurgårdsvagnen. Han börjar sina turer icke förr än kl. 1 på dagen.

Ni har besökt främmande land och t. ex. i Paris haft mycken fördel af »correspondance», d. v. s. att mot samma betalning få öfvergå från en omnibuslinie till en annan. Ni tror kanske, att det skall gå för sig också mellan Ringlinien och Djurgårdslinien. Det *borde* kunna gå för sig, men *så* långt har Stockholms spårvägsbolag ännu ej hunnit i sina för öfrigt mycket aktningvärda bemödanden att vara allmänheten till tjänst.

Blott på *ett* ställe har bolaget anordnat sådan »correspondance» och det är vid Humlegården. Vill man efter ankomsten dit icke fortsätta färden vidare på Ringlinien, utan fara upp till Karlavägen, har man rättighet därtill utan förnyad afgift. Man får ett litet messingsmärke, stiger in i en mindre spårvagn, som håller tätt intill, en af dem från vårt spårvägsväsens första tid, lägger märket i penningbössan och åker snart upp för Sturegatan, där i anseende till den ganska betydliga stigningen en förstärkningshäst af en pojke, en s. k. förspansskusk, hakas fast utan att vagnens fart saktas. Och så far man på Karlavägen till Nybrogatans skärning.

Men ämnar man sig icke uppåt Östermalm, fortsätter man färden i den stora vagnen och kan, såsom sagdt, resa linien rundt, passerar Roslagstorg, förbi det nya spårvägspalatset, uppfördt efter A. E. Melanders ritning, Tegnérgatan, Badstugatan, förbi Adolf Fredriks kyrka, in på Drottninggatan och ned åt Vasagatan, förbi Vasateatern i det stora Lundbergiska huset, Hôtel W6 och Centralstationen samt öfver Vasabron till Riddarhustorget, där vagnen stannar ett ögonblick, fortsätter sedan öfver Munkbron, Lilla Nygatan och Kornhamnstorg till baka till Slussen. Vill man till Kungsholmen, gifves det icke någon förbindelse med Ringlinien. Äfven där saknas »correspondance». Vagnarne, som utgå från Strömgatan vid Gustaf Adolfs torg, äro af det mindre slaget med en häst och äro ej försedda med konduktör. De farande lägga själfva ned afgiften i kassalådan som tömmes af kusen utan att lådan öppnas. Kuskan besörjer ock växling. Han har mycket att sköta: köra och passa på ringningen vid tvärgator och tillfälliga hinder, vara uppmärksam på passagerare som önska stiga upp eller lemna vagnen, kontrollera afgifternas ordentliga inläggande, växla småmynt, hvilket sker genom en lucka på dörren bak om hans rygg, och öfvervaka ordningen i vagnen.

Under den vackra årstiden begagnas öppna vagnar, med två hästar, kusk och konduktör, ej blott på Ringlinien, utan äfven på spårvägen till Djurgården. Kungsholmslinien och bilinien Östermalm-Humlegården-Karlavägen, liksom, med undantag af söndagarne, den nyaste linien Tegnérgatan-Haga, använda dock de små täckta vagnarne så väl vinter som sommar.

Bolagets trafikmateriel utgöres af 25 mindre och täckta vagnar, 27 större täckta, 26 öppna, 8 slädar, som dock aldrig varit i bruk, 2 snöplogar samt 2 saltvattensvagnar. (Saltvatten motarbetar isbildning i skenorna.) Af dessa fordon trafikera 18 stora täckta Ringlinien, men sommartiden är minst hvarannan öppen. På Kungsholmslinien gå 4 små täckta, på Östermalmslinien 3. På Djurgårdslinien underhålles samfärdseln med 4 sådana, men under sommaren begagnas där ända till 16 stora öppna vagnar. Hagalinien har 4 små, men på helgdagar sommartiden 8 stora öppna.

Vill man få en öfverblick af bolagets tillgångar i fortskaffningsmedel, skall man besöka dess storartade nya hus, en väldig byggnad vid början af Roslagsgatan, hvarifrån alla vagnar utgå om morgnarne och dit de återvända på nätterna. Första vagnen utgår kl. 7,37 f. m. och den sista kl. 10,37 e. m. Från Slussen går sista vagnen på af-

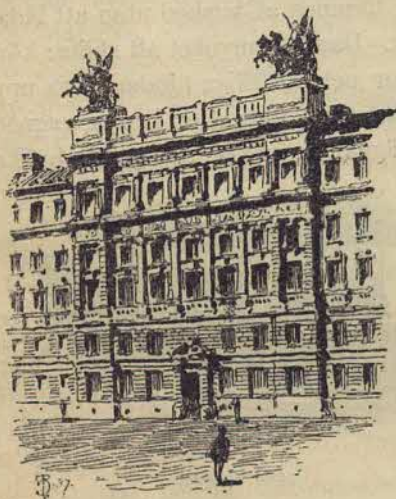


Öppen spårvagn.

tonen kl. 11. På helgdagar är utgångstiden en timme senare på morgonen. Det är för Ringliniens vagnar. De öfriga linierna äro obetydligt afvikande. Hvar femte minut passerar en spårvagn Riddarhustorget, Drottninggatan, Humlegårdsgatan, Norrmalmstorg och Norrebro, hvilka jämte Roslagstorg äro de enda hållplatserna.

Hästarnes antal var hösten 1886 ej mindre än 310, af hvilka 83 stodo i det nya stallet, en ändamålsenlig och präktig byggnad. I alt ha stallarne 365 spiltor. Hästarne äro i 3 å 3½ timme på dygnet förspända vagn och erhålla 7 kappar hafre (21 skålp.), 10 skålp. hö, 10 skålp. halm (till hackelse och strö), 1½ skålp. hvetekli.

Det erfordras ej så få personer för att sköta dessa hästar, köra vagnarne, mottaga färdafgifterna och öfvervaka ordningen samt styra det



Parti af nya spårväghuset.

hela. Spårvägsbolaget är ett stort industriföretag och dess tillbörliga skötande fordrar både insigter samt intellektuell och fysisk kraft. Den ordinarie personalen uppgår f. n. till 190, men med extra biträden sysselsätter bolaget i alt bortåt 230 personer. I spetsen för dem står en trafikchef, som tillika är verkställande direktör, f. n. ofvan nämde kapten J. A. Brunskog. Kontorspersonalen utgöres af en kamrerare, f. n. hr A. Wahlbom, tre kontorsbiträden (fruntimmer) samt en vaktmästare.

Stallpersonalen är ganska talrik och består af en stallmästare, en fodermarsk (med 100 kr. i månaden), ett fodermarskbiträde (75 kr.), 4 selreparatörer (75 å 110 kr.), 6 hofslagare (80 å 100 kr.), 28 hästskötare (65 å 80 kr.), 5 nattvakter (65 å 80 kr.), samt 13 hästutförare, ynglingar med 45 kr. aflöning i månaden. Hvarje stallkarl har 12 hästar att sköta. Nattvakterne ha fourageringen helt och hållet om hand, och vakten räknas från kl. 9 till 1 samt från kl. 1 till 5.

Trafikpersonalen är naturligtvis ännu talrikare och styres af en trafikmästare, som har närmaste tillsyn öfver kuskar och konduktörer, 3 uppsyningsmän (med 95 å 100 kr. i månaden), 95 kuskar och konduktörer, hvilka tillhöra samma arbetsafdelning och af hvilka de äldre i synnerhet användas till konduktörer (65 å 80 kr. hvartill kommer provision å inkomst af vagn, växlande mellan 10 och 15 kr. i månaden), 9 förspannskuskar (ynglingar med 45 kr. i månaden), 5 vagnsreparatörer (70 å 120 kr.), 1 vagnsputsare (65 kr.) samt 4 vagnstvätterskor som tienstgöra kl. 4—8 f. m. (35 kr.).

Dess utom finnas på ordinarie stat en banmästare samt 6 spårrensare, af hvilka senare en har 90, men de öfriga 70 kr. i månaden och alla äro sysselsatta hela dagen med att följa spåren och hålla skenorna rena.

Till den extra personalen räknas en veterinärläkare, som dagligen besöker stallarne, 2 kontorsbiträden (fruntimmer), en hofslagare, 2 hästskötare samt 2 hästutförare. Kuskarne och konduktörerne taga icke någon befattning med vagnarne förr än dessa äro framkörda till utgångsstationen. Under sommaren användas ända till 50 tillfälliga biträden för söndagstrafiken å Djurgårds- och Hagalinerna, men extra kuskar äro för öfrigt 18 och extra spårrensare 5 å 6. Vid större arbete å linien anställas tillfälliga arbetare efter behof.

Alla ha strängt arbete. Kuskar och konduktörer tjänstgöra på vagn 9 timmar af dygnet med högst $4\frac{1}{2}$ timmars oafbrutet »pass». Hvar nionde dag samt dessutom hvar nionde söndag äro de helt och hållet lediga. Hästskötarne tjänstgöra från kl. 5 på morgonen till kl. 9 på aftonen med måltidsraster af till sammans 3 timmar. Handverkarne arbeta från kl. 7 f. m. till kl. 7 e. m. med 2 timmars middagsrast.

Enligt bolagsstämmans beslut 1884 bildades en pensionsförening, hvarvid bolaget erbjöd sig att för alla öfver 30 år som ville inträda i föreningen betala retroaktiv afgift, men endast få äldre begagnade sig därpå. Under sommaren 1886 hotade personalen, nyss före landbruksmötets öppnande, att göra strejk, så vida ej pensionsföreningen upplöstes eller reglementerades på annat sätt. Då detta ej skedde, utträdde ur föreningen *alla* utom kontorspersonalen samt stall- och banmästare. Pensionsföreningen räknar således nu endast *sju* delagare med ett kapital, som vid slutet af 1886 uppgick till nära 11,100 kr.

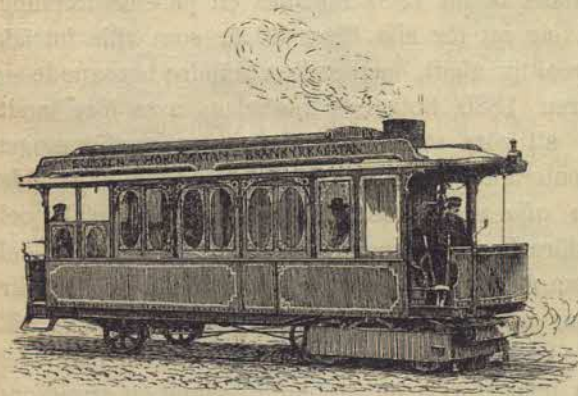
Men personalen har en egen kassa — vid 1886 års slut 7,235 kr. — som bildats dels genom löneafdrag som ådömts för tjänstefel, dels genom bidrag från bolaget och är ämnad att skapa en grundfond för en enkehjälpskassa. Det kan erinras, att personalen har fri läkarevård och fria läkemedel äfven för sina familjer.

I passagerareafgifter inflöto år 1886 nära 615,000 kronor, d. v. s. öfver sex millioner tio-öresstycken — ett litet nätt göra att räkna och sortera alla småmynten! — och sedan alla omkostnader betäckts, återstod en vinst af 68,326 kronor, af hvilka 62,560 utdelades till aktieegarne, som därmed erhöilo 8 proc. på sina pengar, och återstoden öfverfördes till reservfonden som då uppgick till 40,567 kr.

Stockholms nya spårvägs-aktiebolag är således en affär som lönar sig, lemnar god utdelning åt aktieegarne och föder öfver två hundra personer, under det bolaget på ett högst verksamt sätt främjar samfärdseln i vår hufvudstad och gör möjligt för oss att bo i äfven aflägsna stadsdelar, besparar tid och krafter och därmed förlänger lifvet för oss. Spårvägarna äro således ett af nya Stockholms allra viktigaste företag.

Det nya Stockholm går oupphörligt framåt, och varda de animala krafterna otillräckliga, så tillgripas de mekaniska, ångkraften framför allt. Denna kraft har redan länge till sjös skaffat oss fram mellan olika stadsdelar, men ej förr än sommaren 1887 anlåtats för personbefordring på våra gator. Det var det ända dittills i samfärdselsens, som i flere andra afseenden något tillbakasatta Södermalm förbehållet att införa befordringen genom ångkraft på hufvudstadens gator.

För länge sedan hade Södermalm en omnibus, som knogade sin väg tungt och mödosamt mellan nedre delen af Hornsgatan och Hornstull, men det gick trögt att fatta fördelarne af en sådan »förbättrad kommunikation», och så slutade omnibussen sitt dagsverke. Då hade södermalmsborna ej annan gatubefordring än södra åkarelagets droskor och sina egna ben. De behöfde onekligen någon



Ångspårvagn.

förstärkning, i synnerhet sedan man börjat bygga ända bort i utkanterna. Då sade några förslagna personer: »Vi skola ha en spårvagn, men en, som går med ånga». Det var mycket sagdt i Stockholm, hälst på Södermalm, men dock ej något förfluet ord. Från åtskilliga framstående

samhällsmedlemmar, med öfverståhållaren i spetsen, utgick i juli 1885 en uppmaning till bildande af ett bolag, och lemnades kostnadsförslag för anläggning af spårvägar å Södermalm, dels för ångkraft, dels för hästbana. Det hela skulle uppgå till 490,000 kr. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 500,000 och högst en million. Hvarje aktie lydde å 100 kr. Aktieteckningen verkställdes snart, bolaget konstituerade sig, och den 11 augusti 1887 började spårvägsfarten å Södermalm.

Man kommer långt bort från Stockholms nordöstra delar och vill begifva sig till Hornskroken eller till Götgatans sydliga ände. Det är lång väg, nästan en half mil, men, tack vare spårvägarne, går det nu mera ganska raskt, bekvämt och billigt. Hela resan kostar ej mer än 20 öre.

Man tager spårvagnen vid Karlavägen, begagnar det förr omnämnda kostnadsfria utbytet vid Humlegårdsgatan och rutschar af till Sluss-

plan, stiger där ur, går de få stegen öfver en af slussbroarna och stiger upp i ångspårvagnen, ett fint utstyrdt fordon, utan sot eller rök, och hvars maskin knapt synes, sinrikt ordnad i vagnens främsta del. Vagnen, som är delad i tre delar, af hvilka den längst bakåt är öppen och afsedd för rökare, rymmer 47 personer med maskinisten och konduktören.

Den stora kolossen vändes mycket lätt på vändskifvan vid foten af Karl Johan till häst, glider in i spåret igen, stöter ut en ånghvissling och ger sig af. Man åker utmärkt bekvämt utan någon skakning. Öfver f. d. stadsgrafven, sedermera järnvågen, nu begagnad för statens järnvägstrafik, svänger ångspårvagnen upp för Brunnsbacken, en mycket stark stigning, hvilken aldrig kunnat öfvervinnas med hästar för en så stor spårvagn. Nu går det helt hastigt och lustigt, och, innan man hunnit tänka på hvilken höjd man dragits upp för, befinner man sig på Södermalmstorg och Hornsgatan.

Här är alltid mycken rörelse af åkdon och fotgängare, men ångvagnen ilar sin väg lugnt framåt, utan att låta störa sig och utan att störa andra. Många och dystra voro de spådomar som läto höra sig, då fråga uppstod om ångkraftens användande på våra gator. Människor skulle öfverköras, lemlästas, dödas. Hästar skulle oupphörligt skena och lemna sina körsvenner krossade på gatan. Olyckor af alla slag skulle dagligen inträffa. Intet af allt detta har afhörts. Om en häst någon enda gång skyggat vid den frustande ångvagnens framilande, har det hört till allra sällsyntaste undantag och icke åstadkommit någon nämnvärd skada. Färdseln har för öfrigt aldrig afbrutits. Vi äro nu redan vana vid ångan på gatan, och södermalmsborna ha i det fallet visat andra stockholmare godt föredöme. Det kommer en tid, då de flesta spårvägslinier i vår hufvudstad skola befaras med ångvagnar.

Tills vidare nöja vi oss med den ångspårvagnslinie vi ega och fara ända till Hornskroken, snart ända ned till f. d. Hornstull och Liljeholmen. Men vilja vi begifva oss åt Katarinasidan, stiga vi ur ångaren vid Adolf Fredriks torg — ett namn som icke-stockholmare ofta förväxla med Adolf Fredriks plan i en helt annan stadsdel, vid Drottninggatan, och som nu egentligen skulle kallas Wallingatans östligaste del — och begagna oss af den »correspondance», hvilken södra spårvägsbolaget mycket klokt anordnat mellan ång- och hästvagnarne. Vi lägga korrespondensmärket i vagnsbössan och sätta oss i den af en häst dragna spårvagnen som går åt Katarinasidan. Vagnen, som rymmer 17 personer inuti och 5 på platformen bak, svänger om hörnet vid St. Paulsgatan och strax därefter om hörnet vid Björngårdsgatan, där den i gamla Stockholm bekante Björngården låg och där nu står ett ståtligt hus, tillhörigt byggmästaren J. M. Redtz

Färden går framåt Björngårdsgatan, hvarifrån man viker in på Maria Högbergsgata, sedan in på Götgatan söder ut och slutligen på Folkungagatan (f. d. Pilgatan). Götgatan är liflig, synnerligen med landtmannafordon från Södertörn, men när man kommer in på Folkungagatan, finner man just icke mycken rörelse. Det är en lång, delvis godt bebyggd gata, men föga folkrik. En och annan vandrare synes här och där. På denna sträcka har spårvagnen för närvarande föga inkomst, och hela hästspårvagnsafdelningen på Södermalm torde icke lemna stor förtjänst, hvaremot ångvagnsafdelningen är af ganska stor betydelse. Men spårvägen, som så väsentligt förkortar afstånden, skall sannolikt medföra ökad efterfrågan på bostäder i denna trakt, och då byggnadsverksamheten åter vaknar, få de nu nya husen här otvifvelaktigt många kamrater. Trakten är sund och ingalunda obehaglig, belägen på den södra höjdsplatån.

Emellertid skjutsar hästspårvagnen oss nu till hörnet af Folkungagatan och Erstagatan (f. d. Tjärhofstvärränd), hvilken sträcker sig mellan Ersta backe och Hvita bärigen. Högt öfver oss se vi baksidan af det för sin föga lyckade takarkitektur beryktade Diakoniskapellet, hvilket de flesta stockholmare aldrig sett från annan sida än den utåt saltsjön vända.

Här sluttar Folkungagatan utför till Stora hvarfvet. Vi äro i en mycket aflägsen del af Stockholm, i den sydöstra utkanten ej långt från f. d. Danvikstull, och gå vi några steg uppför Erstagatan söder ut, komma vi till Åsögatan och Bondegatan, där man ännu finner en och annan gammal »malmgård», våra förfäders sommarnöjen, samt bland andra den där målaren Carl Larsson för ett par år sedan slog sig ned, med vidsträckt utsigt öfver Saltsjön. Denna aflägsna trakt är dock nu genom spårvägslinier förenad med de yttersta delarne af Ladugårdslandet, och när som helst mellan kl. 8 f. m. och 11 e. m. kan man göra den resan. Medeltalet af farande är 5 eller 6,000 hvarje dag.

Stockholms södra spårvägsbolag, hvars verkställande direktör byggmästaren J. M. Redtz är, eger 8 ångvagnar, af hvilka en är förfärdigad hos Borsig i Berlin och de öfriga på det svenska Atlas' verkstäder, samt 10 hästvagnar, af hvilka 6 äro i daglig rörelse. Vill man begifva sig till hörnet af Bränkyrkagatan och den nya Ringvägen (f. d. Yttersta Tvärgränd) långt upp på Södermalms västra del, kan man där taga i betraktande bolagets vagnshus och stallar och på bolagskontoret erhålla upplysningar om hela trafiken. För hästvagnarne finnas några och fyrtio dragare. Konduktörer och kuskar äro 20, maskinisterne 12 och 3 förmän, hvilka skola godkännas af öfverståthållare-ämbetet. Dess utom finnas 10 unga förspanskuskar, 4 spårrensare, 3 smeder, 6 ångvagnsputsare och 2 kvinnor till hästvagnarnes rengörande. I bolagets tjänst är ock en trafikchef, en stallmästare samt 4 stalldrängar. Kontorspersonalen utgöres af en kamrerare, en kontrollör samt ett fruntimmer som räknar växlingspengarne.

För bort åt femtio år sedan skref en författare, att den raskhet, som utmärker stockholmarne, sannolikt härledde sig af deras vana att färdas på vattnet och sjöledes begifva sig från den ena stadsdelen till den andra. Raskheten då för tiden måste dock icke ha berott af fortskaffningsmedlets snabbhet, ty icke kom man fort med de gamla roddarbåtarna, som säkert, men trögt framdrefvos af gamla kvinnor, hvilkas enda snabbhet låg i tungan.

»Roddargummorna», hvilkas anor gå ända upp till 1600-talet, voro under åtminstone halft annat århundrade våra förfäders privilegierade fortskaffare på hufvudstadens vattenleder, och ännu i vår tid fins af det skrået en och annan öfverlevva som är villig att ro oss ut till något fartyg på »strömmen» eller att sätta oss öfver från södra landet till Djurgårdsstranden. De ha således lefvat längre än deras medtäflerskor för femtio och fyrtio år sedan, kullrodderskorna i deras snipor och de som drefvo kull-vefbåtarna, hvilka då tycktes ha tagit för sig all sjöfärdsel inom stadens område, men »roddargummorna» äro dock nu endast en kuriös kvarlevva från gamla Stockholm.

Redan i början af 1850-talet, under det kullroddbåtarna och vefsluparne voro de som mest besörjde samfärdseln till sjös, gjordes försök med ångslupsfart, länge dock endast med de små ångarne Ägir och Ran — icke de som nu bära dessa namn — hvilka, mot en afgift af 4 skillingar banko, forslade personer till Djurgården och Beckholmssundet, »merändels», heter det i en gammal uppgift, »endast hvarje söndags eftermiddag.» Ägir och Ran gingo för öfrigt till Waxholm och Dalarön, under det Gustafsberg och Wärmdön underhöllo förbindelse med Gustafsbergs porslinsfabrik, Ulriksdal gick till Edsviken, Haga plaskade på Norra Brunnsviken, Sikla på Hammarby- och Järla-sjöarne samt Tessin och Ehrenstrahl främjade utflykterna till Drottningholm.

Då och då hade personer med »stora vyer» talat om, huru fördelaktigt det vore, i fall sjöförbindelserna inom stadens område skulle kunna underhållas genom små ångbåtar, men flertalet hade funnit detta vara ett fåvitskt tal och förklarade, att det »aldrig skulle bära sig». Önskningarna växte dock, och företagsamheten tog det djärfva steget öfver vattnet. Den 12 april 1853 erhöll ett bolag »för ångbåtstrafik mellan Staden och Norrmalm» resolution af öfverståthållare-ämbetet, att med 2 hjulångslupar underhålla trafik mellan Ridarhusgränden och Röda bodarne. Trafiken lönade sig likväl icke. Ett nytt bolag bildade sig, det s. k. *nya ångslupsbolaget*, som, emot att betala det förra bolagets skulder, 15,000 rdr, öfvertog dess materiel och brygga samt erhöll ny resolution af öfverståthållare-ämbetet den 30 maj 1856.

Fyra år därefter fick samma bolag tillåtelse att trafikera linien Ragvaldsbro—Flugmötet (nu Mälaretorget), och i april 1872 linien Ragvaldsbro—Röda bodarne samt i maj 1878 linien Mälaretorget, Ragvaldsbro—Skinnarviken, Kungsholmen.

»Nya ångslupsbolaget» eger fortfarande bestånd och upprättade i april 1886 kontrakt med Mariahissens bolag att med ångfärjor underhålla förbindelsen mellan Mälaretorget och nämde personhiss. Bola-

get eger f. n. 4 ångfärjor och 9 ångslupar samt vid Smedsudden en mindre reparationsverkstad med upphalningslip och bostäder för 10 af befälhafvarne med deras familjer.

Under det att detta bolag underhåller förbindelsen på nämde linier, besörjer ett större bolag persontrafiken på andra håll. Det är *Stockholms ångslups-aktiebolag*, som eger 49 större och mindre ångslupar.

Detta sällskap räknar sina anor från slutet af 1850-talet, då ett par bolag nästan samtidigt uppstodo. De kallades »Föreningen» och »Phoenix», af hvilka det förra egde de små ångsluparne »Gustaf» och »Hulda», som gingo till Liljeholmen samt sedan underhöllo förbindelser med Karlberg och från Strömparterren med Djurgården, under det »Phoenix» hade ångslupar som från Räntmästaretrappan vid Slussen gingo också till Djurgården samt till Tegelviken. År 1863 sammanslogos dessa bolag och bildade ett nytt, som tog namnet »Stockholms ångslups-aktiebolag» med ett kapital af 250,000 rdr rmt. Phoenix' direktör, sjökaptenen H. G. Söderberg, utsågs till verkställande direktör i det nya bolaget, hvilket gjorde goda affärer och lemnade 50 å 60,000 rdr i årlig nettobehållning, samt gaf aktieegarne 10 och 12 procents utdelning.

År 1867 ingick bolaget »Union», som underhållit förbindelsen med Kungsholmen och med Ladugårdslandet, i Stockholms ångslups-aktiebolag, hvars ledning år 1869 öfvertogs af den n. v. styrelsen med hr C. H. Backert såsom verkställande direktör. I början af 1870-talet ökades kapitalet till 500,000 kr. genom utsläppandet af nya aktier å 200 i st. f. de ursprungliga å 100 kr.

År 1880 sammanslogs Stockholms ångslups-aktiebolag med »Nya Föreningen», då kapitalet ökades till 925,000 kr. och nya aktier, ställda på viss person, utgäfvos. Den ovanligt stora utdelningen har efter denna ökning ej kunnat bibehållas, men aktieegarne ha dock under senare år erhållit 5 och 6 procent, och bolagets verksamhet har varit i ständig tillväxt.

Samfärdseln inom Stockholms hamnområde underhålles af 64 större och mindre ångslupar från 4 till 15 hästars kraft. Af Stockholms ångslups-aktiebolags 49 slupar håller nära halfva antalet 8 hästkrafter hvar och en, men bolaget har en på 10, en på 12, en (Ägir) på 15, en (Idun) på 18 samt en (Svan) på 20. Återstoden är på 6 och 4 hästkrafter. De flesta äro öppna samt kunna föra från 60 till 120 personer. Ägir har rätt att föra 164, Idun 148 och Svan 140, men dessa gå på längre turer.

Man befinner sig på Skeppsbron och vill begifva sig till nationalmuseet. Med spårvagnen kan man för 10 öre åka öfver Norrbro till Karl den tolfte torg, men har då ett stycke väg kvar till fots. Vida snabbare och bekvämare är det att gå ombord på en af de två ångslupar, som hela dagen ila mellan Gustaf den tredjes stod och museet. Den ångslupen leder den ena strömmen öfver den andra, folkströmmen öfver Norrström. En gång varda ångsluparne här lika öfverflödiga som de vordo mellan Riddarhusgränden och Röda bodarne, ty äfven här skall naturligtvis byggas en bro. År 1887 ville ett par

tre företagsamme och för hufvudstadens bästa nitälskande män göra en verklighet af den saken, men stadsfullmäktige funno frågan om brons läge m. m. ännu ej riktigt utredd, och därför nödgas vi tills vidare anlita ångsluparne.

»Kapten» står vid styrhjulet i fören. Han står där hela dagen. Någon kaptensexamen behöfver han icke, då han ej är befälhafvare på ångslup som får föra flere än 120 personer eller ej gör längre resor än en geografisk mil från hufvudstationen, men han skall vara svensk eller norrman, ha fyllt 21 år och företett antagligt betyg öfver förmåga att uppfylla sina åligganden, hvilka närmare bestämmas i öfverståthållare-ämbetets reglemente af den 29 mars 1873, och skall ha erhållit nämnda myndighets tillstånd att föra befäl.

Sedan ångslupen legat ett par minuter vid denna station, vrider kapten på uniformsmössan som jämte fullständig dräkt bestås honom af bolaget, och mössans tecken stadfästes af öfverståthållare-ämbetet. Han ser att kamraten just nu lägger ut från motsatta stranden. Kommandoropet ljuder. Maskinisten vrider lugnt på maskinskrufven, under det han skämtar med en liten näpen jungfru, som tagit plats invid den på den odäckade farkosten fristående maskinen. Han har kanske icke undergått maskinistexamen, men förut deltagit i ångmaskins skötsel och fått platsen först sedan han företett intyg af sakkunnig person om praktisk duglighet.

Det går icke så lätt alltid att komma ut från bryggan. En stor ångare har nyss förut också lagt från kajen och ligger nu midt i vägen. En ännu större kommer med half maskin styrande in åt. Den lilla ångslupen tränges in mellan de stora skräfven. I den enda lilla öppningen synes en annan ångslup. Hvar och en inlandsfarare skulle finna belägenheten vådlig och känna sig nervös vid befälhafvarens oupphörliga »Stopp!... back!... stopp!... framåt!...» Men en stockholmare är fullkomligt lugn. Han endast förargas öfver att komma kanske en minut senare till andra strand.

Under tiden börjar »ångbåtskalle» röra på sig. Han har förut lekt med en pojke bland passagerarne och rasat med en hund, tuggat på en smörgås och retat maskinisten, allt på en gång. Nu tar han fram pollettväskan och börjar insamlingen af afgiften, som är 3 öre person. Ändtligen slapp man lös. Ångslupen sträfvar raskt mot strömmen. Ångbåtskalle vräker sig i fören och räcker lång näsa åt passagerarne på den stora ångaren. Han är naturligtvis stockholmare, äkta »rännstensunge», motsvarande ej blott »gamin», utan ock »gavroche de Paris», ett barn som kanske kunde vara älskvärdt till och med i sina oarter, men ej sällan är försmädligt, ofta kvickt och snabbt i munhuggning, en liten kostlig person som officiellt kallas »pollett-

försäljare» och knapphändigt nog sköter sin tjänst, är lat och likväl rörlig, en som snart förderfvar den drägt bolaget gifvit honom och som nöden likväl tvungit att byta ut rännstenen mot Norrström, men som leker lika obekymradt på den senare.

Man är redan framme. Ångslupen lossar sina passagerare och lastar oförtöfvadt nya. Så går det hela dagen och dag ut och dag in. Befälhafvaren ser ingenting annat på land än nationalmuseet framifrån och Gustaf den tredje bak ifrån. Passagerarne märker han visst icke, men de stora ångarne och de små ångsluparne ger han nog akt på. Så tillbringar han sitt lif från bittida om morgnarne till sent på aftnarne, ett evigt enahanda på Stockholms ström och dess kortaste sjöfärd . . . han stöter ut från land, vrider på ratten, reder sig bland alla hinder, lägger till vid motsatta sidan, några få minuters arbete, och så tillbaka igen, fram och tillbaka hela dagen, dag efter dag, vecka efter vecka. Det är en till utseende kanske maklig, i själfva verket odräglig sysselsättning.

Någon, ehuru högst obetydligt, större omväxling har kanske befälhafvaren på de ångslupar, som gå mellan Gustaf den tredje och Grefbron, dit man kommer för 5 öre. Den som sköter samfärdseln på den linien har åtminstone den förströelsen att styra under Skeppsholmsbron och akta sig för att där stöta till samman med båtarna från och till Djurgården, m. fl.

Om det är både gent och bekvämt att från Gustaf den tredjes stod fara med ångslupen till nationalmuseet, är det ännu fördelaktigare att begagna Grefbro-båten för den som skall från Skeppsbro-sidan begifva sig till östra delen af Ladugårdslandet, som, med undantag af Strandvägslinien, är alldeles i saknad af spårvägar.

Dessa och många flere färder kan man göra i hvilken årstid som helst, blott isen icke är så stark, att ångsluparne ej kunna arbeta sig igenom den. De frästa på i det yttersta. Liksom man sommartiden ej behöfver frukta att under dessa ångslupsfärder brännas upp af solen eller genomblötas af regn, enär de alla äro försedda med sol- och regntält, så kan man äfven vintertiden trygt anförtro sig åt dem, ty då ha de som gå mellan staden och Ladugårdslandet, mellan staden och Djurgården, m. fl. en salong akter ut, hvilken uppvärms från ångpannan. Under hvilken årstid som helst och på hvilken tid på dygnet de än färdas, äro dessa ångslupar utmärkta befordringsmedel, och deras befälhafvare kunna visserligen stundom se något liknöjda ut — hvem kan undra på det, då de ha en så själsmördande sysselsättning? — men i allmänhet göra de sin sak oklanderligt och tröttna icke att iakttaga påpasslighet, vaksamhet och försigtighet, glömma aldrig att, då de skola föra slupen under Skeppsholms-

bron, taga den röda bojen om babord och passera genom stora brohvalfvet, liksom de större ångsluparne af dem alltid föras med half maskin, då de ånga ut ur hamnen ända till dess de komma till Dockan på Beckholmen.

Aldrig försumma de bestämda afgangstider, och om deras sätt ej sällan är något sträft, är det dock ovanligt, att de brista i höflighet mot passagerarne. De flesta ha en tråkig, alla en hård tjänstgöring och för denna uppbära de 80 kr. i månaden samt 5 procent kaplake.

Aflöningen är lika för Stockholms ångslupsbolags alla fartyg, vare sig att det är små slupar som trafikera korta afstånd eller större som gå långt ut i skärgården. En maskinskötare aflönas med 60 till 100 kr. i månaden och en pollettförsäljare med 35 till 50. Det nämnda bolaget använder 60 befälhafvare samt lika många maskinskötare och omkring samma antal pollettförsäljare, hvilka på längre turer förvandlas till styrmän, då fartyget har ännu en besättningskarl, kanske två sådana. Bolaget har således omkring 200 personer i sin tjänst på ångsluparne samt dessutom kontorspersonal och 25 personer på sin mekaniska verkstad å Djurgården.

Men så underhåller Stockholms ångslupsbolag också en ganska vidsträckt sjöförbindelse, nämligen mellan Skeppsbron och Skeppsholmen, Räntmästaretrappan och Djurgården, Karl den tolfdes torg och Djurgården, Strömparterren och Djurgården samt på helgdagar äfven mellan Nybrohamnen och Djurgården; vidare mellan Logårdstrappan och Djurgårdsbrunn, Räntmästaretrappan, Tegelviken och Dockan, Räntmästaretrappan och Finnboda, Gäddviken m. fl. ställen. Vill man begifva sig längre bort, har samma bolag fartyg till Djursholm, Rydboholm m. fl. platser vid Stora Värtan och Askrikefjärden samt åt annat håll till Hasseludden, Kummelnäs, Dufnäs, Mölna o. s. v. Åt Mälaresidan gå bolagets båtar till Marieberg och Essingen, Löfholmen, Liljeholmen, m. fl., liksom åt Karlberg, Bälsta samt andra ställen vid Ulfundasjön.

Alla ångsluparne, de må tillhöra det ena eller det andra bolaget, äro omsorgsfullt konstruerade och ha den egenskapen, att de varda styfvare ju flere passagerare de medtaga. De undersökas och provas hvarje vår af särskilda besigtningmän. Hvarje ångslup skall vara försedd med ett par åror, en handspruta, en vattenpyts och två lifbojar. Landgången skall vara minst två fot bred och tillräckligt lång samt försedd med ledstång eller mantåg. Under mörkret skall ångslupen vara försedd med signallanternor och i närheten af maskinen en lykta. Alla försigtighetsmått äro således vidtagna, och olyckor höra till sällsynta undantag. Till yttermera säkerhet finnes en af öfverståhållare-ämbetet tillsatt inspektör, som har närmaste tillsynen öfver hela ångslupstrafiken.

Snabba och bekväma fortskaffningsmedel till sjös har Stockholm, men man kan dock icke här, såsom det i Venezia heter om gondolerna, säga, att båtarna äro våra hästar. Våra gator äro icke några smala, af kanaler oupphörligt afbrutna gränder, och den ofta hörda jämförelsen mellan den italienska vattenstaden och Stockholm, som till och med kallats »Nordens Venezia», är utan rim och rason. Det gifves icke den allra ringaste likhet mellan de två städerna. Hästar behöfva vi också i ganska stort antal. Vi ha redan sett huru många spårvägsbolagen kunna uppställa. Nu skola vi se äfven på de offentliga formännens.

I afton skall familjen på bal. Man skickar efter en hyrvagn. Man behöfver ej ens *skicka*, utan anlita telefon, hvilken man har i egen våning eller åt minstone i nedra förstugan, i fall man bebor ett äkta nutidshus, och i värsta fall i cigarrboden strax bredvid. På utsatt timme infinner hyrvagnen sig. Det hör till de allra sällsyntaste undantag, att en hyrvagn skulle komma för sent, om det ens någonsin inträffat. Vagnen är snygg, rymlig och bekväm. Tre balklädningar med inneslutna damer, ett par svarta eller galonerade herrbenklädnader, en herrpels och tre fruntimmerspelsar, alla med innehåll, få godt rum.

»Hyrkuskarnes fordon började», säges det i Gamla Stockholm, »mot slutet af 1840-talet att täfla med herrskapens egna, stundom till och med att öfverglänsa dessa. Det var slut på de gamla, oformliga, osnygga och löjliga 'bagarbodarne', och om hyrvagnarne ännu i skämtsamt tal kallades 'hyrkajsor', hade aktningen för dem likväl betydligt stigit.»

Den aktningen eger ännu bestånd, men våra hyrvagnar skilja sig i dag föga från dem som funnos för 40 år sedan. Då var förändringen mot den närmast föregående tiden så plötslig och genomgripande, att någon motsvarande sedermera icke behöfts, åt minstone ej i lika hög grad, skulle man äfven hysa en och annan önskan om ett fortsatt förbättrande. Hästarne äro i allmänhet ganska goda, utan att många bland dem just kunna kallas ståtliga. Kuskarne äro oklanderlige, till och med utmärkte i höflighet och godt uppförande, och dock kunde de sannerligen ha skäl att ofta nog visa dåligt lynne. Deras livré är vanligtvis drägligt, utan att vara prydligt, men den gamla gula eller blå kapprocken med små kragarne, den traditionela, vinter och sommar begagnade hyrkuskdrägten i Stockholm, är icke vacker, ej ens alltid snygg, och den traditionela hatten med silfvergalonen är ganska ful. Äfven andra livréer finnas, det är sant, och stundom kan det vara svårt att skilja mellan hyrkuskens och den enskilde kuskens, men detta hör till undantagen. I dagligt bruk kunde hyrkuskens dräkt vara något mera uppiffad.

Rättvisligen bör dock erkännas, att kläder, som skola användas i alla möjliga väder och vid hvarje timme på dygnet, ej kunna hållas riktigt fina. Det är onekligen skilnad också mellan paraddrägten och nattkapprocken.

Det är sent på aftonen. Snön yr tätt. Stormen tjuiter omkring gathörnen. Kusken kommer in på kontoret, där bokhållaren vakar vid stora beställningsboken. Kusken gör redo för sin senaste färd, hvilken skrives in på den åkandes konto. Ett hyrkuskverk har ett stort antal sådana konto. Mycket sällan betalas en åkning kontant, vanligtvis på månadsräkning, men dennas godtgörande kan dröja länge nog och orsaka många fruktlösa steg för den kräfvande.

Kusken är icke glad. Han har icke fått några drickspengar på den senaste kursen. Trött är han efter att ha tillbragt hela dagen på kuskbocken. Han hänger upp hatten och skall just draga af sig kapprocken, hvilken också förvaras på kontoret, då bokhållaren förklarar, att grosshandlar X. skall ha en vagn. Han bor vid ändan af Brahegatan och skall köras långt upp på Götgatan. Det skall vara strax, klockan nio.

»Det lär vara supé», säger bokhållaren, »och Andersson får svara för hemtningen. Tag gamla täcksläden... Är kapprocken våt? Ja, hvem kan hjälpa det. Laga att Andersson kommer i väg nu.»

Det bär af. Grosshandlaren är icke i ordning. Andersson får vänta en half timme. Först fram emot tio är man framme på Götgatan.

»Hemtning klockan tu!»

Kusken kör hem igen, kastar sig på sängen i kuskammaren, somnar in genast, men väckes strax. Han måste göra en ny körning. Det har telefonerats efter en vagn till Uplandsgatan i Vasastaden. Alla andra vagnar äro ute.

»Hemta vid Götgatan på samma gång!» säger bokhållaren, som är något sömnig. Han har vakat hvar natt i några veckor och ansträngt sig med att göra kunderna till viljes. Det är alltid brådtom så här midt i vintern och midt i nätterna. Det glada Stockholm roar sig hvarenda natt.

Ej blott kuskarne, utan äfven hyrkuskbokhållarne och hyrkuskverkens egare vaka ofta nätterna i ända för att icke en enda kund skall känna sig otillfredsstäld. Den yttersta noggrannhet och påpasslighet utmärka alltid detta yrke.

Kusken är ängslig för att icke komma fram till Götgatan i rätt tid. Han piskar på hästarne. Dessa ryka af svett. På slaget tu stannar vagnen utanför porten. Där stå flere vagnar förut. Somliga kuskar ha stigit af och prata med hvarandra om dagens tilldragelser,

sedda från kuskbockens höga ståndpunkt; andra slumra på sina platser. Yrvädret har urartat till snöstorm. Hvarken kuskar eller hästar ha något skydd. Blåsten och vätan tränga genom märmg och ben. Klockan är icke blott tu, hon är tre, snart fyra innan uppbrottet sker. Det är icke så godt att slita sig från danserna efter supén. Ungdomen måste njuta lifvet, och det måste de gamla också göra. Grosshandlaren får kanske icke hem sista beten förr än vid femtiden. Då skall han köras till Brahegatans norra ända. Och när morgonen gryr, få kusk och hästar, alla tre lika utsläpade, äntligen njuta någon hvila.

Aftonen derpå gäller det kanske att köra till Lidingöbro och vänta der några timmar i tjugugraders köld, men sådana färder äro dock jämförelsevis behagligare och inbringa kanske både smörgåsar och toddy jämte drickspengar. Stundom kunna de senare vara ganska hederliga, men svårligen uppväga de dock allt ondt som kusken sliter för kundernas nöjen. Hästarne få inga drickspengar, möjligtvis en kaka bröd.

Man skulle tro, att ett sådant lif gjorde rätt snart slut på en stackars kusk, men många hålla dock ut ganska länge. Här finnes t. ex. en hyrkusk som på det sättet tillbragt tretio år dag ut och natt in och ännu vid sextio års ålder vakar mången natt på kuskbocken utanför den glada världens samkväm.

Mycket skulle en sådan gammal körsven nog kunna berätta, men hyrkuskar och hyrkuskverks egare ha försäkrat oss, att »det händer ingenting nu för tiden.» Annat skulle det ha varit på de tider som August Blanche upptecknat i »Hyrkuskens berättelser». Vi tro dock, att den ena tiden är i detta fallet lika god som den andra, blott man förstår att taga vara på det egendomliga, men det hör icke till området för vår skildring.

Stockholm har för närvarande elfva hyrkuskverk, af hvilka två ligga på Södermalm, ett på Kungsholmen, ett i den inre staden, fem på Norrmalm samt två på Ladugårdslandet. Det största antalet hästar är 30 par, som eges af Gustaf Joulin vid Brunkebergsgatan. Dernäst kommer firman J. U. Westerling (innehafves af M. Rosenbaum) vid Lilla Vattugatan med 20 par, A. P. Käck i hörnet af Jakobs-Bärgsgatan och Gref-Turegatan med 15, H. J. Thomssen vid Artillerigatan i ett nybyggt, ändamålsenligt hus med 10 par o. s. v.

Utom täckvagnar, öppna kalecher, täckslädar och rackar betjäna hyrkuskverken allmänheten äfven med rustvagnar och — likvagnar. Hvarje välförsedt hyrkuskverk har nu mera en likvagn.

All betalning för forsling af lefvande personer sker efter en af öfverståthållare-ämbetet den 29 oktober 1873 utfärdad taxa. För en kurs inom tullarne erlägges 2 kr., för en hel timme 2,25. För körning utom tullarne betalas efter särskild taxa till olika ställen, t. ex. till Hasselbacken 2,05, till Täckasudden på

Djurgården 4,⁹⁵, till Ulriksdal 5,⁵⁰, till Drottningholm 7,⁵⁰ och hälften för återresan. Hyrkuskverkens egare klaga öfver den föråldrade taxan, hvilken, enligt deras utsago, nu mera är alt för låg.

* * *

»Ingen må å gata, torg eller annan allmän plats tillhandahålla häst och fordon för mottagande af uppdrag att mot betalning betjäna allmänheten med körslor... med mindre han af öfverståthållare-ämbetet undfått tillstånd till utöfvande af åkareyrket.» Så lyder en del af första paragrafen i åkarereglementet af den 10 maj 1875, och den paragrafen är tillräcklig att afhålla från intrång i åkarelaget.

Stockholms åkare utgöra ett gammalt skrå, för hvilket lagstiftades redan i början af 1500-talet och som åt minstone i början af 1600-talet hade egen ordning och taxa, dock icke för persontrafik, utan endast för godsbefordran. Den förra egde rum med egna åkdon, och den som ej hade råd att hålla ett sådant, fick gå till fots. I senare hälften af 1600-talet tyckas dock offentliga åkarevagnar ha funnits, men först i därpå följande århundrade finnas taxor för personbefordran i släde samt under Gustaf den tredjes tid bestämmelser om »chaise», hvilket åkdon långt in i vårt århundrade var åkarnes vanliga personfordon, till dess det utbyttes mot giggen och senare droskan.

Den som minnes Stockholms dro-skor ännu för tjugu år sedan och jämför dem med våra dagars fordon, hästar och kuskar, skall finna, hvilket storartadt framsteg vi gjort äfven på detta område. Förr var åkdonet dåligt i alla afseenden, hästarne voro eländiga krakar, kuskarne trasiga fyllbultar, som bemötte allmänheten med otidigheter. Och likväl stodo de då som nu under polisens uppsigt. En droskkusk var rättslös, kan man säga, mot polisen, hvilken behandlade honom på det godtyckligaste. Men det hjälpte icke. Troligtvis försämrade det tillståndet. Det var endast med motvilja man anlidade åkarne.

Går man nu till en åkarestation i Stockholm, får man se snygga, stundom nästan fina åkdon, i hvilka man åker bekvämt, goda och väl skötta hästar samt kuskar i snygg dräkt, nyktra, ordentliga och höfliga. Droskkuskar ha just aldrig godt rykte i Europas stora städer. Parisfiakrarnes körsvenner äro ofta oförskämda och pocka alltid på dricks-pengar, fastän de i fräckt uppförande ej kunna jämföras med dem som köra Napolis *carroxe*. Af mindre obehagligt uppförande äro Wiens och i synnerhet Berlins droskkuskar, ehuru de visst icke äro



Droskkusk.

treffliga i sitt väsen. Köbenhavns gamla droskförare äro ett hyggligt slägte, men om deras åkdon också äro rätt goda, lemna både hästarne och sättet att köra dem mycket öfrigt att önska. Kristiania »droschker» äro i det afseendet mycket bättre utrustade och kunna till och med i ett och annat jämföras med Stockholms hyrvagnar.

Vi tveka dock icke att säga, det den svenska hufvudstadens personformän för närvarande stå ganska högt i ett städadt uppförande. Om droskornas kuskar icke ännu kunna tåla jämförelse med hyrvagnarnes, utfaller jämförelsen med deras föregångare helt och hållet till våra samtidas fördel. Då det förr hörde till ordningen för dagen, att poliskammaren fick mottaga klagomål öfver åkaredrängarne, såsom de kallades, så väl dem som körde droskor och slädar, som arbetsfordonens förare, äro sådana klagomål nu för tiden högst sällsynta.

Låt oss gå till en droskstation, t. ex. Brunkebärg, den största i Stockholm. Där stå 30 droskor hvarje morgon färdiga att betjäna allmänheten. Flere kuskar visa sig villige att köra, men de komma icke omkring oss och rycka oss hit och dit under svordom och ohöfviska uttryck såsom förr i Stockholm och ännu i Napoli, där en främling löper fara att slitas i stycken mellan de täflande körsvennerna.

Vi välja den vi tycka bäst om, i synnerhet den som är försedd med fotsack, hvilken nödvändiga persedel ännu är långt ifrån allmän på våra åkaredroskor, liksom suffletter aldrig finnas på slädarne.

»På timme», säga vi och hålla upp uret för kusken. Denne hade naturligtvis föredragit, att vi åkt på kurs, men nu för tiden visar han sällan sitt dåliga lynne öfver timkörslan. Sådant *kan* dock ännu inträffa. Gamla ovanor äro svåra att afskaffa, äfven om de icke förvärfvats, utan ärfts. Det *kan* också hända, ehuru det visst icke får tagas som regel, att droskkusken kör långsammare, när han är hyrd på timme. Vanligtvis kör han oklanderligt, vare sig det är tim- eller kurskörslan. Efter slutad tur får han betalning efter taxa, hvaraf ett tryckt exemplar alltid är att tillgå i åkdonet jämte utdrag däraf på en liten med droskfogarens namn och droskans nummer försedd sedel i gul färg. Denna sedel bör alltid medtagas af den åkande för den händelse han skulle glömma något i åkdonet eller för annat ändamål veta med hvilken droska han åkt. Det är ett vittnesbörd som kusken icke kan jäfva. Så hyggliga våra droskkuskar än äro nu för tiden, kan man dock träffa på sådana som alldeles icke tycka om, att den åkande förser sig med den lilla gula sedeln, orsaken till detta misstyckande må nu vara hvilken som helst.

Kusken får betalning efter taxa, ibland med tillägg af något drickspengar, ofta utan sådan uppmuntran. Han fordrar aldrig drickspengar, så mycket han än önskar få dem, och är i detta fall mycket

olik sina yrkesbröder i utlandets stora städer. Han är olik dem äfven i det afseendet, att han vanligtvis ganska höfligt tackar för den extra slanten, som väl sällan öfverskrider tjugufem öre, men ofta inskränker sig till tio. Stundom är kusken höfligare än den som anlitar honom. Om droskkuskarne ännu äro bekajade med en och annan ovana, finnas ovanor nog också hos den åkande allmänheten. En sådan är att öfvermodigt behandla en droskkusk, tala snäsigt till honom och kalla honom *du* — en i sanning ful ovana.

Hvad är det för folk som egna sig åt droskkörsl? Vanligtvis inga infödda stockholmare, utan drängar från landet, hvilka, efter att någon tid ha innehaft enskild tjänst eller gått på utarbete, få lust att svänga sig upp på kuskbocken. I andra stora städer, t. ex. i Paris, händer det, att åtskilliga fördettingar taga tjänst såsom droskkuskar, men de äro också de sämsta. Bland den stadens offentliga körsvenner har man träffat f. d. studenter, skollärare, grosshandlare, konstnärer och prester. Sådant händer icke hos oss. Här är det i de allra flesta fall bondnaturen som tagit åkeriet om hand. Men innan man anmäler sig att frakta stockholmare, måste man hitta vägen i Stockholm, och därpå skall man ha polisens intyg, hvarför man måste underkasta sig pröfning i poliskammaren. I åkarereglementet af den 10 maj 1875 heter det:

Åkare anmäle hos öfverståhållare-ämbetet den person, hvilken han önskar få till droskkusk antagen. Såsom droskkusk erkännes endast den, som är välfräjdad, gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet, fyllt 18 år, eger erforderlig förmåga att köra och har nödig lokalkänedom samt i öfrigt efter vederbörande äldermans hörande pröfvas för befattningen lämplig.

Har en person antagits till droskkusk, erhåller droскеgaren för hans räkning en tjänstgöringsbok och ett droskkusktecken, som kusken skall bära i mössan. Skulle kusken göra sig förfallen till förseelse mot reglementet eller vara oordentlig och olämplig för befattningen, kan poliskammaren skilja honom från tjänsten.

Droskkusakens befattning är i så fall mindre ansträngande än hyrkuskens, som han icke behöfver sitta på kuskbocken timtals nattetid och vänta på sina kunder halgästerna eller spelpartiernas trägna deltagare, men för öfrigt är hans tjänst visst icke mindre hård. Kl. 7 hvarje sommarmorgon och kl. 9, i vissa fall kl. 8, hvarje morgon i oktober—mars skall han med åkdon inställa sig på stationen och där stanna till kl. 10, ofta senare, på aftonen. Han skall, heter det i polisreglementet, »uppehålla sig på kuskbocken eller invid åkdonet», endast med undantag af den korta stund han behöfver för att i närheten intaga sin måltid.

»På kuskbocken» skall han således sitta dag ut och dag in, helgdag så väl som hvardag. En droskkusk i Stockholm har *aldrig* någon ledighet, kan icke gå i kyrkan, ej njuta något nöje, om han ej lyckas erhålla särskildt tillstånd och för betalning skaffa antaglig person i sitt ställe, hvilket dock nästan aldrig kommer i fråga. Han är slaf. En förändring i detta afseende skulle väl ej vara omöjlig. Den torde både kunna och böra göras och skulle otvifvelaktigt medföra goda följder.

Våra droskkuskar äro så väl under körlorna som på stationerna utsatta för vårt hårda klimat, utan att på de flesta stationerna ega ett välbehöfligt skydd mot väder och vind eller tillgång till varm mat och dryck. Vill han läsa en tidning, får han göra det på kuskbocken eller stående bredvid vagnen.

För att åtminstone i någon mån afhjälpa dessa olägenheter, lät en enskild person med vederbörligt tillstånd vid stationen å Brunkebergstorg år 1880 uppföra och inreda en liten träbyggnad, efter förebild af dylika i London, en s. k. *åkarestuga* och skänkte den åt de kuskar, som då och framdeles skulle vara å detta torg stationerade.

Till byggnadens framtida vårdande och ordningens derstädes upprätthållande föreskref gifvaren, att en nämnd skulle utses, bestående af äldermannen för norra åkarelaget jämte två af kuskarne bland dem själfva valda personer, hvilka skulle väljas för ett år i sender. Bränvin eller andra spritdrycker skulle i stugan icke få säljas eller förtäras, och fäste gifvaren vid detta vilkor den vikt, att vid första anledning till anmärkning i detta afseende skulle stugan på polismästarens befallning genast nedrifvas och på auktion försäljas till förmån för den af stadens sjukvårdsanstalter polismästaren må finna godt att bestämma.

För att hålla alt inom stugan i ordentligt skick samt betjäna kuskarne med lämplig mat och dryck antogs en äldre kvinna såsom skafferska utan afgift å någondera sidan. Hvarje kusk, som vill till stugan få tillträde, skulle för hvarje vecka betala 10 öre som borde uppbäras af skafferskan och af henne öfverlemnas till äldermannen. Så snart medlen uppgått till fem kronor, skulle de mot ränta insättas i allmän penninganstalt och utgöra den kassa, hvarur kostnaderna för husets vård och inköp af goda böcker och tidningar borde bestridas.

Företaget erfor icke något tillmötesgående från kommunens eller åkeriegarnes sida, men de senare ha dock låtit reparera stugan, fastän kuskarne försummat att betala afgifterna, och hon eger fortfarande bestånd samt är otvifvelaktigt till stor nytta, hvilket bör vara en sann tillfredsställelse för den människovänlige gifvaren. Vid de besök förf. gjort därstädes, har han funnit god ordning bland där samlade kuskar, hvilka i lugn och trefnad intagit den måltid, som skafferskan åt dem lagar i den lilla köksafdelningen i husets ena ända och tillhandahåller mot 25 öre portionen. Någon bok synes icke till, och af tidningar ha, enligt kuskarnes uppgift, ej funnits någon annan än Stadsmissionären, som åt minstone under någon tid skänktes dit, samt de blad som kuskarne

själfve dit medfört. Det sades dock, att i början af stugans tillvaro skulle där af okänd person ha upphängts en väska med böcker, hvilka nu mera ej finnas kvar. Stugan är försedd med telefon, både Bells och Allmänna.

Brunkebärgs åkarstuga är hittills den enda i Stockholm. Å öfriga stationer — de äro tillsammans 19 — finnes intet skydd för kuskarne, hvilka måste intaga sina måltider på närmaste utskänkingsställe. Somliga åkare, d. v. s. egare af droskor och arbetsåkdon, bestå droskkuskarne 1 kr., andra 1,50 om dagen i matpengar, som kuskarne få taga af hvad som inflyter för körningarna. Några husbönder låta dem taga efter hvad kuskarne själfve anse sig behöfva. Arbetsåkdonens kuskar få vanligtvis 1 kr. hvarje morgon de köra ut, eller ock betalas desse kuskar i ett för alt 50 eller 60 kr. i månaden, matpergarne inräknade. Droskkuskarne erhålla, utom matpengar, 15 å 20 kr. i månadslön, fritt husrum samt en sommar- och en vinter-



Åkarestation.

kapprock och en mössa. Några kuskar äro gifta och ha då eget hushåll.

Kuskarne måste själfva betala en fodermarsk, som på stationerna sköter om hästarne och ger dem foder och vatten. Afgiften är 1 kr. 50 öre i veckan af hvarje kusk. Brunkebärgsstationen har två fodermarskar, som dela inkomsten, men de andra stationerna en marsk hvardera.

Åkdonens egare ha vanligtvis själfve varit drängar, fastän sällan droskkuskar. De senare öfvergå förr eller senare till andra yrken, dock ej ofta till kuskar hos enskilde. Några stanna ganska länge på droskkuskbocken. Riktigt gamla kuskar ser man dock föga. En af de äldre är ett par och femtio år, en gammal hedersman, som kör droskan n:o 38, artig och belevad, nästan fin i sitt sätt, men hvilken i yngre år lär ha varit »ganska vidlyftig», såsom en af patronerne uttryckte sig, och först genom »andlig väckelse» stadgats och utvecklat sig i god riktning.

Åkarne själfve äro i Stockholm delade i *norra* och *södra åkarelaget*. Den som vill utöfva yrket skall göra ansökan derom hos öfverståthållare-ämbetet för polisärenden och förete intyg öfver besittning af medborgerligt förtroende samt kunskap i räkna och skriva, hvar efter nämnda myndighet inforrar vederbörande åkarelags åsigt om den sökande och inhemtar åtskilliga andra upplysningar innan beslut fattas.

Hvardera åkarelaget utser i poliskammaren bland sina medlemmar en älderman jämte suppleant. Önskar laget året därefter bibehålla dessa personer såsom förtroendemän, behöfver ingen anmälan derom ske i polisen, men hvarje nytt val skall där försiggå. Två särskildt utsedde »ungbröder» skola utträta de åren som dem anförtros. Åkarne ha således bevarat ett och annat från skrättiden, men äro underkastade kontroll af polisen, hvilken hvarje år mönstrar åkdon och kuskar samt låter en veterinär-professor undersöka hästarne.

Älderman för norra laget är f. n. J. A. Broman, boende vid Pilgatan på Kungsholmen, samt för södra J. F. Brodén, som har sitt åkeri vid Bengt Ekenhjelmsgatan i Maria församling. Några synnerligt märkliga öfverlevor från åkarskråets äldre tider finnas icke i äldermännens förvar. Äldermannen för södra laget förvarar en gammal kista med några få papper, hvilka förf. ej haft tillfälle att se, men hos äldermannen för norra laget har han funnit en i skinnband inbunden protokollsbok från 1769 hos »Stockholms Norra Förstads Lofliga Åkare-Embete», hvarur en och annan tämligen knapphändig upplysning kan hemtas.

Det norra åkarelaget har ingen kassa, men det södra eger en Sjuk- och begravningskassa, till hvilken hvarje medlem af skräet inbetalar 5 kr. En årsafgift af 1 kr. till betäckande af åtskilliga utgifter upptages på lagets årssammankomst den 4 november.

Det norra laget utgjordes 1887 af 87 åkeriegare med tillsamman 116 personfordon samt öfver 1,000 arbetsåkdon. Det södra lagets personfordon voro 43 och arbetsåkdonen mellan 6 och 700. Södra åkarelagets fordon äro försedda med jämna nummer, det norra lagets med udda. Det gifves åkare som ega 30 eller 40, ända till 50 hästar.

För att inköpa ett åkeri erfordras ej så litet pengar. Redan i medlet af förra årtiondet erlades 11,000 kr. för 7 hästar, 3 droskor, 1 dubbelkalesch, 1 kälkrack, 2 slädar, 2 vinkelkärror och 1 långkärra. Och likväl är det nästan aldrig andra än drängar och arbetskarlar som förvärfva åkerier. De personer af andra samhällsklasser som försökt sig därpå ha snart nödgas afstå från yrket. Några bolag ha ej håller lyckats intränga på åkeriets skråområde.

Det kan hända att patron sjelf kör sitt åkdon, men detta hör dock till undantagen. I de allra flesta fall håller han kuskar och måste nöja sig med de pengar som dessa föra hem hvarje afton och hvilka kunna gå till mycket olika belopp, stundom helt ringa. Egaren nödgas förlita sig på kuskarnes ärlighet. Äfven om kusken ej har ett enda öre med sig hem, får åkaren vara nöjd. Kontrollapparater på droskorna ha nog försökts, men aldrig vunnit stadgadt användande.

De senare åren ha varit dåliga äfven för Stockholms åkare. På intryck från spårvagnarne klaga åkarne icke så mycket, enär flertalet af dem som fara på spårvägarne ej skulle anlita droskorna, äfven om

de nya forskaffningsmedlen icke funnos. Däremot påstå droskornas egare och kuskar, att telefonen betydligt inskränkt begagnande af personfordonen, synnerligen under tider då hvar och en söker undvika utgifter som ej äro alldeles oundvikliga.

* * *

I de första dagarne af december 1887, då denna afdelning af vår bok redan var färdig, erhöil hufvudstaden ett nytt offentligt forskaffningsmedel i *Stockholms central-omnibuslinie*, hvars upphofsman är Leopold Meyer, innehafvare af Holländska magasinet, en stor linnebutik vid Drottninggatan. Tio omnibusar, förfärdigade på Kockums mekaniska verkstad i Malmö, skulle användas, och till en början sattes den 4 december sex sådana vagnar i gång på linien Riddarhustorget, Myntgatan, Norrbro, Gustaf Adolfs torg, Fredsgatan, Drottninggatan, Kungsbacken och upp i Vasastaden. Vagnarne äro både bekväma och fint utstyrda, men mycket tunga, och efter blott få dagars fart nödgades de stanna nedanför Kungsbacken, emedan ej ens fyra hästar förmådde utan alt för stor ansträngning draga dem upp för backen. Omnibusegaren hyrde några och fyrtio hästar af Norra renhållningsbolaget, men detta lade sig emot deras användande uppför en så dryg backe, och efter en veckas trafikerande inställdes omnibusfärderna helt och hållet under någon tid till dess egaren hunnit göra några anordningar för minskning i vagnens tyngd o. s. v.



Omnibus.

* * *

Vi ha spårvägar, ångslupsförbindelser härs och tvärs, hyrkuskvagnar och åkaredroskor samt äfven omnibusar. Men det är ändock icke tillräckligt för nya Stockholm. Det går ej fort nog så länge vi ha backarne kvar. Vi ha sett huru det är med Kungsbacken och den nya omnibuslinien. Vi taga bort så många ojämnheter som möjligt, men det fins backar så omedgörliga, att de icke låta röra på sig. Förr klättrade vi upp för dem. Det tager nu för mycket tid, äfven om klättringen skulle något underhjälpas af trappor i bärigen, sådana som Mosebackes, Söderbergs, Sista Styfverns o. s. v.

Medan vi i allmänhet här gingo och funderade på, huru vi skulle bära oss åt med de hindersamma backarne, stod en man upp och sade:

»Gör er icke besvär med backarne! Jag skall låta er sväfvä upp för dem utan att ni behöfva göra er den allra ringaste möda. Jag skall hissa upp er.»

Sedan sade han: »Jag skall också gräfvå gångar genom bärigen för att bereda er genvägar.»



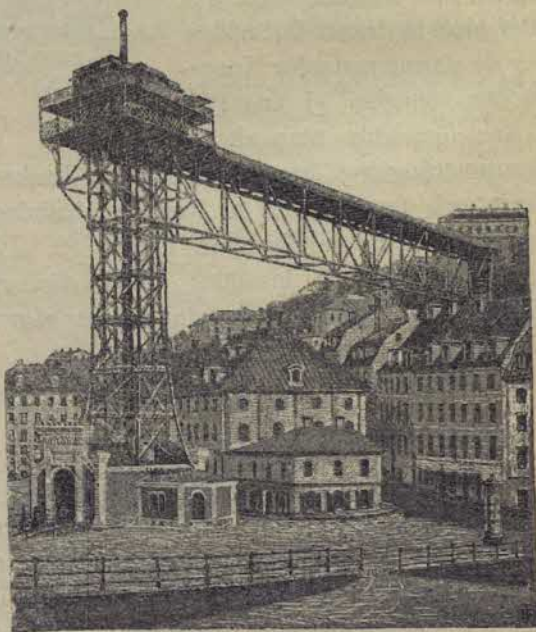
Knut Lindmark.

Den som yttrade detta är hvad man i vår tid kallar ingenjör, men i forna dagar hade fått namn af trollkarl och som man kanske bränt, emedan han förmår försätta bärg, göra sjöar torra, gräfvå kanaler och vända upp och ned på hela landsträckor. Den i fråga varande ingenjören kallas kapten och heter Knut Lindmark, ett namn

som för alla tider skall vara förenadt med 1880-talets Stockholm. Det är han som är upphofvet till *Katarinahissen* och *Brunkebärgstunneln*.

Knut Lindmark har varit ingenjör vid statens järnvägsbyggnader, gått igenom kursen vid Mariebärgs högre artilleri-läroverk samt tjänstgjort såsom löjtnant vid väg- och vattenbyggnadskåren, hvarifrån han 1874 erhöi kaptens afsked. Han har ock i sitt yrke idkat studier i utlandet samt innehaft hög ingenjörsbefattning i Argentinska republikens tjänst och såsom sådan stått i spetsen för betydande arbeten. Efter flerårig verksamhet i Sydamerika, återvände han 1876 till Sverige, där han väckte flera storartade förslag, bland andra om nytt inlopp till Stockholm genom Baggens-stäket, återföretagit resor i Europa och

Amerika och slutligen uppgjort plan till och genomfört byggandet af Katarinahissen samt anläggandet af Brunkebärgstunneln, två af nya Stockholms stor-



Katarinahissen.

verk. Kapten Lindmark, nu mera verkställande direktör för Motala mekaniska verkstad, är ännu icke femtio år och skapar sig nog flera tillfällen att tillgodogöra sina framstående ingenjörsinsigter och praktiska duglighet.

Det var i maj 1881 som Stockholms stadsfullmäktige beviljade kapten Lindmark rättighet att uppföra en gångbro med »elevator» mellan Stadsgården och Mosebacke. Företaget var djärft och väckte förvåning. Nu tycker man det vara den enklaste sak i världen och man har hunnit så vänja sig vid detta originela samfärdsmedel, att man ej mera tänker på det snillrikt storartade i planen. Att stiga in i ett rum och tillsammans med elfva andra personer låta hissa upp sig ett godt stycke i luften samt sedan vandra på en 500 fot lång bro högt öfver hustaken, en bro med endast fyra spann, af hvilka ett är icke mindre än nära 280 fot — det är nu mera för oss det allra hvardagligaste.

Man klifver in i buren, det lilla kabinettet, ser på konduktören, som står där helt lugn i sin snygga uniform och fingrar på ställinan, och så bär det upp med en hastighet af 0,8 meter i sekunden utan ryckningar eller stötar. Samtidigt går en annan bur med människor ned åt. Olyckor ha under de fem åren hissen begagnats ännu aldrig inträffat och böra aldrig kunna inträffa, ty säkert har kapten Lindmark gjort sina beräkningar och säkert är arbetet utfördt, hvarjämte också noga undersökningar ske hvarje dag af hisskorgen, linor och maskinerier. Att det tyckes inrota sig i själfmördares vanor att kasta sig ned från gångbron hör icke alls till maskineriet. Men hvad som alltid borde höra till vandringen öfver luftbron vore att stanna en stund och glädja sig öfver den vackra och storartade utsigten, en ovanlig utsigt med Katarinatraktens högsta del bredvid oss, de många husen och gatorna under våra fötter samt hela det öfriga Stockholm där nere i djupet med de af ångbåtar och seglare plöjda vattnen och de sköna omgifningarna. *Hvar* ser man något dylikt? *Hvar* har man också på detta sätt förenat en gångbro med en elevator för att underlätta förbindelsen med olika högt belägna stadsdelar? Den idén är Knut Lindmarks egen, men det fans dock personer, som trodde på den och ville lemna pengar till dess utförande, ty arbetet möjliggjordes genom bildandet af ett bolag med ett kapital af 180,000 kr. Den tron har burit frukt och Katarinahissen har lemnat god utdelning. Vid järntornets fot står ett litet tegelhus, med väntsal och afgiftsmottagning, och där bredvid står ock ångmaskinen, som drifver verket. Öfver brons norra ända höjer sig ännu mer i luften ett annat litet hus — med kafé naturligtvis. Luften suger. Färdafgiften är så ringa, 5 öre för uppfart och 3 för nedfart, att man, i fall man har godt om tid, kan kosta på sig

någon liten förfriskning så högt upp som möjligt. Överståthållare-ämbetet har förordnat att ej flere än 50 personer få på en gång uppehålla sig på tornbalkongerna, men till den luftiga bron kunna 500 samtidigt lemnas tillträde. Reglemente för trafiken är af nyss nämnda myndighet utgifven den 10 april 1883 samt för samma ändamål en kungörelse af den 18 mars 1884.

Antalet af dem som begagna sig af Katarinahissen under ett år stiger nu till mycket öfver en million och brukar uppgifvas kvartalsvis. Under de nio första månaderna af 1887 utgjordes det af 919,329 personer.

* * *

Då Katarinahissen visade sig såsom en utmärkt tids- och kraft-



Mariahissen.

besparare för en stor del af Stockholm samt äfven såsom god affär, började man fundera på något dylikt äfven på Mariasidan. Revisor Alban Herlitz bildade för det ändamålet ett bolag som köpte en tomt vid Södra Mälarestrand och lät spränga i Skinnarviksbärgen för 57,000 kr. När det var gjordt och professor Gustaf Dahl lämnat ritning till byggnaden, dröjde det ej länge förr än Mariahissen också vardt färdig. Men den hissen rör sig icke i en genomskinlig tornbyggnad af järn, utan är inbyggd i ett riktigt bopningshus med våningar och kontorslägenheter, magasin och — naturligtvis kafé

samt, ännu ett steg till en högre civilisation, värdshusrörelse. Där finnes äfven gymnastik. Mariahissens hus är således ett fullständigt nutidshus.

Det var i mars 1886 som denna hissinrättning invigdes. Den 3 April s. å. utfärdades öfverståthållareämbetets reglemente för hissen. Nu hör också den till hvardagsvanorna, ehuru färdseln ingalunda är så liflig som på Katarinasidan. En stor genväg beredes dock äfven med denna hiss. Man befinner sig t. ex. vid Munkbron och vill begifva sig till Adolf Fredriks torg. Man kan taga hästspårvagnen till slussen och sedan med ångspårvagnen tillryggalägga den återstående delen af vägen, men mycket fortare går det dock, om man från Mälaretorget och under järnvägens sammanbindningsbana — just nu ruser kanske södra snälltåget öfver våra hufvud — söker sig fram till en af de stora ångfärjorna, som på några ögonblick fraktar oss öfver Mälaren till kajen midt för hisshuset, hvilket på aftnarna strålar i »magisk belysning» och under hvars också starkt upplysta arkader vi träda in i ett dylikt litet rum som i Katarinahissen. Sedan går det på samma sätt i höjden, men inuti huset, så ut på gångbron med Mälärstrand under sig, öfver Tavastgatan och Brännkyrkagatan ned till Hornsgatan. Det har ej behöfts många minuter för att flytta oss från Mälaretorget till Adolf Fredriks torg, men för den flyttningen ha vi begagnat ångkraft till vatten och land, farit vågrätt och lodrätt, haft till lyse både gas och electricitet, njutit af nya Stockholms fördelar.

* * *

»Jag skall också gräfva gångar genom bärge», sade kapten Lindmark, framlade sitt förslag att bereda väg under Brunkebärgsåsen och bildade bolag för ändamålet. Sommaren 1884 börjades åsens genomsprängning så väl vid östra ändan, vid foten af David Bagares backe, som vid den västra nedanför trapporna från Barnhusträdgårdsgatan till Malmskilnadsgatan. Arbetet fortgick dag och natt, men vid västra ändan stötte man snart på svårigheter som kunnat afskräcka de fleste, icke Knut Lindmark. Jordlagret var rullsten och lera, hvarför de dittills brukade arbetsmetoder ej kunde användas. Och så började husen vackla där uppe vid Malmskilnadsgatan och västra ändan af David Bagares gata. Det såg betänkligt ut med hela företaget, tyckte de som äro okunniga om hvad en ingenjör i våra dagar förmår. Kapten Lindmark var säker på sin sak.

Husen där uppe stöttades, men i ett utflyttade invånarne. För att få jordmassan där nere i fast form och tjänlig att genomgrävas, försattes den i frysande tillstånd, hvilket skedde med en ångmaskin

af 40 hästars kraft som i olika cylindrar »komprimerade» och »expanderade» luften, så att man slutligen där inne i schaktet hade den

lilla nätta köldgraden af 55. Maskinen arbetade ostörd under nätterna, så att schaktets sidor fröso hårdt till, och under dagarne utgräfdes den stelade jordmassan.

Mångfaldiga andra svårigheter uppstodo, men kapten Lindmark och hans oförtrutna folk öfvervunno dem alla, och den 8 juni 1886 öppnades tunneln för genomgång. Den är öfver 700 fot lång, beklädd med tjock betton, som uppbär tyngden af den ofvanpå tryckande jordmassan samt har taket öfverdraget med zinkplåt.

När man nu på ett par minuter går denna klart upplysta väg i den gamla åsens inre och därmed förkortar afståndet mellan Humlegården och Drottninggatan, tänker man knapt på att man går djupt under gator och människoboningar, och

få egna någon tanke åt det lyckligt genomförda arbetets stora besvärigheter.

* * *

Om vi själfva vilja flytta oss från den ena stadsdelen till den andra, erbjuder oss nya Stockholm alla de ofvan nämnda fortskaffningsmedlen, men vilja vi skriftligen meddela oss med andra hufvudstadsbor ha vi först och främst postverkets förträffligt skötta lokalpost



med mångfaldiga breflådor, hvilkas innehåll utdelas sju gånger om dagen. Den inrättningen är ej längre ny. Det är ej först i våra dagar som vi lärt oss värdera generalpoststyrelsens omtanke om våra brefs skyndsamma och säkra framskaffande och som vi fått anledning att erkänna de påpasslige brefbärarnes ansträngningar för att till oss öfverlemnade hvad posten fått i uppdrag att meddela. Postbrefbärarne ha ett af de mest mödosamma värf i samhället och kunde väl behöfva åtminstone *någon* söndagshvila, såsom det ock nu är föreslaget.

Vilja vi på afstånd *samtala* med våra medinvånare i hufvudstaden, ha vi telefoner, hvarom mera i ett kommande kapitel, men önska vi ett bref befordradt allra snabbast, utan breflådornas mellanhand, eller ett paket, vända vi oss till ett *stadsbud*. Sådana stå på många ställen i Stockholm, mest i gathörn med mycken samfärdsel, såsom vid Gustaf Adolfs torg, Hamngatan-Regeringsgatan, Mästersamuelsgatan-Drottninggatan, Ladugårdslandstorg-Humlegårdsgatan o. s. v.

Stadsbudens antal går f. n. till omkring 200, fördelade på tre stadsbuds-expeditioner, nämligen en vid Mästersamuelsgatan, som är den största, med några och sjutio stadsbud, en vid Styckjunkaregatan å Ladugårdslandet samt en vid Skärgårdsgatan i den inre staden. På hela Södermalm finnes ingen enda sådan expedition. Hvarje expedition hålles öppen från kl. 6 f. m. till 9 e. m. och har till föreståndare en af öfverståthållare-ämbetet godkänd person.



Stadsbud.

Stadsbudsväsendet räknar sin första uppkomst från det af C. S. Ponsback för några och tretio år sedan inrättade bäraregillet som af E. C. R. Åbjörnson i förra hälften af 1860-talet omskapades till sin nu varande form. Det nu gällande reglementet är af den 5 augusti 1869. Innan ny expedition öppnas, skall föreståndaren visat sig ha anskaffat kontor som kan till läge och beskaffenhet godkännas, anställt minst 30 till stadsbud antagliga personer och lemnat borgen för att kunna till högst 50 kr. ersätta den skada eller förlust som genom stadsbuds oredlighet, vårdslöshet eller försummelse åstadkommits vid uppdrags uträttande.

Vid stadsbudsexpeditionen må ej såsom stadsbud anställas annan än den som gjort sig känd för ärlighet, pålitlighet, ordentlighet och nykterhet samt af öfverståthållare-ämbetet godkännas. För hvarje godkänt stadsbud erhåller föreståndaren hos öfverståthållare-ämbetet för att stadsbudet tillställas dels ett stadsbuds-tecken, med nummer att bäras å mössan, dels en tjänstgöringsbok. Uppdragen betalas enligt taxa af den 30 december 1877. För uppdrag utan börda eller med börda af högst 10 skålp. vigt erläggas till stadsbudet 25 öre inom samma stadsdel samt 40 öre för längre kurs, hvarpå den som ger uppdraget har rätt

att fordra kvitto. Hvarje stadsbud skall erlägga 25 öre om dagen till expeditionsföreståndaren. Hvarje vår mönstras stadsbuden af polisen.

Stockholms stadsbud rekryteras från olika håll, mest från den på landet födde, men i hufvudstaden sedan längre tid bosatta arbetsklassen eller tjänande klassen. De äro i allmänhet ordentligt folk, hvaröfver man sällan hör klagas, och visa sig vanligtvis mycket viliga. Det kan ock finnas »själfständiga stadsbud», som ej tillhöra någon expedition, men deras antal är otvifvelaktigt ringa, enär allmänheten hälst vänder sig till det bud som genom sin förbindelse med en expedition lemnar större säkerhet för uppdragets ordentliga uträttande. En förening af själfständiga stadsbud har dock bildat sig och öppnat en expedition i hörnet af Linné- och Sibyllegatorna, hvilken affär är ett par år gammal och tyckes gå med fördel. Denna expedition sattes upp af 6 stadsbud på deras besparingar och drifves nu af 5 jämte lika många biträden. På lediga stunder förfärdiga de näfverdosoer och hugga ved som de hålla till salu.

Ett stadsbud kan under gynsamma förhållanden göra sig en daglig inkomst af flere kronor — två eller tre torde dock under sådana förhållanden vara det vanliga — men det händer ock, att stadsbudet ej har många öre öfver, sedan han till föreståndaren betalt de 25.

* * *

En särskild expedition är den af grefvinnan Augusta Björkenstam, född von Schwerin, i december 1877 upprättade *expressbyrån*, hvilken är ett bland bevisen på, att ett fruntimmer äfven af de högre samhällsklasserna kan med framgång egna sig åt praktiska bestyr i det offentliga. Det nämnda fruntimret har med stor intelligens och ej mindre kraft skött och sköter fortfarande sin affär. Redan år 1875 öfvertog hon, enligt med styrelsen för statens järnvägstrafik uppgjort kontrakt, utsändningen i hufvudstaden af allt hit ankommet ilgods. Men som hon ansåg sig icke kunna uppfylla hvad hon åtagit sig, så vida hon ej hade en fast allönad personal, upprättade hon »Stockholms expressbyrå». Dennas verksamhet omfattar, förutom utsändningen af nyss nämnda ilgods, äfven hemsändning af fraktgods till alla som så önska och därför låta sända godset till byrån för vidare befordran till adressaten, uträttar uppdrag, speditioner och förtullningar, ombesörjer flyttningar, lassningar och lossningar af flyttgods vid järnväg och ångbåt, spridning af cirkulär o. s. v.

Expressbyrån sysselsätter dagligen omkring 50 personer, men under vissa tider, såsom under flyttningstiderna, uppgår antalet till

omkring 200. För att gifva en föreställning om huru denna expressbyrås verksamhet tillväxt kan erinras, att då ilgodssändningen år 1876 utgjorde 60,645 collies, uppgick antalet 1886 till 106,568. På julaftonen är brådskan utomordentlig, och har antalet af på den dagen genom byrån kringdelade paket stigit från 664, som det var år 1876 till 2,672 år 1886. En sådan stor verksamhet visar, att affären var behöflig och välkommen samt att den skötes till allmän belåtenhet.

* * *

I december 1887 fick Stockholm sig äfven en *enskild stadspost* som har till uppgift att inom hufvudstaden (framdeles kanske också inom andra svenska städer) befordra

lättare försändelser af alla slag. Portosatserna äro lägre än postverkets, nämligen 4 öre för bref och brefkort, 3 öre för korsband och öppna bref o. s. v. Frimärkena äro å 1, 2, 3, 4, 5 och 10 öre i olika färger. Här och där i staden äro gulmålade, af Per From tillverkade, brevlådor utsatta och skilja de sig ej blott till färg, utan äfven till form från postverkets lådor.

Stadspostens tömmas fem gånger dagligen samt utsändas med tjugufem bud i snygg dräkt. Företaget, som, då detta skrifves, är i sin allra första början, tillhör ett bolag, hvars styrelse utgöres af redaktör A. Jeurling, direktör A. Gumælius, redaktör O. Jeurling och, såsom suppleant, doktor J. E. Söderberg.



Stadspost-låda.

