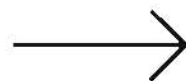


# Ur förspanns- kuskens berättelse

Som pensionär på fyrtioalet skrev John Billing ned sina minnen i en anteckningsbok. Den har hans dotterson, Lennart Rundgren, som är bussförare i Solna, ställt till SoB:s förfogande. John berättar om sin barndom i Skövde och hur han kom till Stockholm och blev förspannskusk vid spårvägen och om sina upplevelser. Som komplement har hans dotter Märtha Hagberg givit följande bild av honom: Mina föräldrar blev båda över 82 år och var gifta under sextio år. Även på äldre dar kunde pappa ta ned gitarren eller fiolen eller flöjten och knäböjande sjunga en kärleksvisa för sin "vackra drottning". Han var mycket musikalisk. Ehuru självvärd var han med i kvartetter och stråkorkestrar, skrev noter ovanligt vackert och transponerade stämmor till bl a Brännkyrka orkester. Han tyckte inte om när det blev lättnader i uniformen och man såg kulörta uppknäppta skjortor. Han var själv alltid prydlig och strikt. Han fick S:t Eriksmedaljen 1943.

Förspannskuskens berättelse börjar på nästa sida. Den är illustrerad av Bertil Kumlien.





## Styvmodern hindrade skolgång och låste pianot för honom



Född i Skövde stad den 22 febr 1878, från min 8de månad uppväxt i Skultorps stations-samhälle 1/2 mil söder om Skövde, liggande i norra Kyrketorps församl, annex till Skövde. Bland mina tidigaste minnen kommer jag ihåg ett besök hos farfar i Åmeberg vid 4 års ålder, samt en resa till Sthlm och Muskö när jag var 5 år. Vid 7 år började jag i småskolan som var belägen i Bredgården, ett f d kaptensboställe, nära norra Kyrketorps kyrka där min far vilade sedan 1901.

Vid 9 års ålder började jag gå i folkskolan i Altona nära Klagetorp, där då en Dyrssen härskade. Han hade 8 söner, 7 av dessa blevo högre officerare. Min skollärare hette Rosell, en mycket sträng herre, som med sin enda arm, den vänstra, kunde behärska både penna, skidstav och rotting. Som jag hade ganska gott för att lära, samt van vid sträng disciplin i hemmet, så blev jag rätt bra förskonad från de kraftigaste bastonaderna. Vid ett tillfälle skulle jag till straff för en mindre förseelse få gå ute en hel timme under lektionen, och den timmen tillbringade jag i ett härligt körsbärsträd, där jag sväljde både kärnor och allt. Sent omsider vart jag upptäckt och straffet kom. Vägen till skolan var 1/2 mil, och därvid passerade vi den lilla idylliska Sjötorpssjön. På hemväg från skolan, vart det bada på sommaren, och skridskor på vintern. Genom sammanträffanden med några läroverkspojkar från Skövde som ofta voro ute på botaniseringsfärder vid och på Billingingen, så vaknade hos mig en lust att få lära något utöver det folkskolan kunde ge mig.

Började så samla växter och fick av en skolkamrat och vän för livet, Carl Pettersson, en atlas så jag fick lära mig de latinska benämningarna på 800 växter och djur. Genom de nämnda pojkarna från Skövde och utan min vetskap hade dom på något sätt underrättat dåvarande komminister, von Sydow i Skövde om min existens. En dag så säger min far, se där kommer von Sydow, då skall väl jag spela i Skövde kyrka då, för far var organist, men så var ej fallet, hans ärende gällde mig, och det första han sade var att han av min lärare, samt av de förut nämnda pojkarna från Skövde fått vitsord om min vetgirighet och lätthet att lära. von Sydow föreslog därpå att han skulle läsa fritt med mig ett år, samt att med stipendier förskaffa mig nödiga böcker, för att sedan komma in i läroverket. Som jag hade kommit till världen utom äktenskapet, så hade jag sålunda styvmor, och av henne vart von Sydows förslag på stående fot *avslaget*. Hennes motiv för avslaget var att när inte hennes egen son ägde de förutsättningar som jag så fick det vara och därmed basta. Hennes ord var att jag så fort jag vart konfirmerad skulle ut och tjäna mitt bröd, som det hette då mera än nu. Ja, så slutade jag skolan den 3 dec 1891 och beredde mig på att gå och läsa i Skövde, men prostens ansåg mig vara två månader för ung, alltså få vänta ett år till. På min styvmors förslag fick min far höra efter hos kyrkoherde Göthberg i Sjögerstad där min far ofta vikarierade för organisten om jag fick konfirmeras där, vilket beviljades. Således var jag färdig sommaren 1892 att träda ut i livet. Som min far, farfar och farfars far voro musikaliska så hade även jag litet med av den gåvan. Min början gjordes med en lergök, ett munspel och senare en bleckflöjt. Pianot var jag mycket intresserad för, men när jag hade kommit så långt att jag kunde spela med båda händer och min far tog fiolen för samspel då tyckte visst min styvmor att nu kan det vara nog och därmed *låste hon pianot för mig*.

Och härmed slutar min barndom!

I sällskap med min fader reste vi den 6 sept 1892 till Stockholm där jag sökte komma in i flottans musikkår men som jag ej hade föräldrahem eller någon annan anhörig som kunde ta hand om mig det första året (elevåret) så strandade det till min stora besvikelse. Då sade jag till min far att nu tar jag vad arbete jag kan få och därmed gick vi till

Roslagstorg 1895.











"Masen" var världens lataste häst. Jag red omkull en natt med honom utanför Vasateatern och fick ena benet under honom. Jag måste bearbeta honom en god stund med piskan innan han reste på sig.

No 152 fick namnet Karlbergaren när han skenade en gång ända från Roslagsgatan till Karlberg. Han var en som gärna visade bakhovarna i vädret, och gjorde han det inte självmant så var det bara att sätta ett finger i ryggen på honom så var det färdigt (ett exempel). Jag kom ridande utanför Continental och därifrån kommer ett par upprymda herrar, då säger en av dom: "Titta hästen har fått en knöl på ryggen". Jag dit med fingret, och det vart liv i Karlbergaren, det vart fart på de båda herrarna och sina stormhattar fick dom åtskilligt demolerade. 304an ett vitt sto vilket gärna durka med oss, det var nästan omöjligt att sitta upp på henne med mindre än att någon höll upp ett framben på henne. En gång durkade hon med mig en söndagsmorgon ända från Roslagsgatan till Vasagatan och under vägen höll hon på att springa omkull både trafikmästare Gundesen och en polis. 169 en halvardenner var ett lugnt och tryggt sto, den red jag sista gången när hon fick spiktramp på Norrtullsgatan. Hon måste då slaktas. Det var den dyraste häst som spårvägen hade ägt, den kostade 1 000 kr. No 100 Drott och 277 Vivi drogo den sista hästspårvagnen den 10 febr 1905.

Under de tre åren 1893-94 o 95 som jag körde förspänn var det rätt kalla vintrar, ofta 25 å 30 grader kallt. Vintern 94 byggde vi en snöhydda vid Norrtull på planen framför tullstugan. Artillerister låg då och postade i tullhuset i ett rum där också en polisfinka var inrymd. En kall vinterkväll kom gamle kommandanten Översten, greve Taube åkande ner med spårvagnen för att inspektera vaktten. Kusken bjöd honom att titta in i vår hydda, där ljus brann, och vid det tillfället fanns både cognac och kaffe som kuskarna hade skramlat till.

Kommandanten lyckönskade oss som hade det så bra ordnat för oss denna kväll i 30 graders kyla. I Norrtullsbacken trivdes jag bäst, där passerade mycket folk till kyrkgården, Haga och Stallmästargården. På eftermiddagarna åkte bönderna hem då var det fart i kamparna och många gånger låg bonden full på vagnflaket, men hästarna hittade vägen

själva. En gång så stoppade en polis där nere vid tullhuset en full bonde och tog in honom i finkan och jag som var nyfiken följde med in. Väl inkommen med den fulle frågade polisen honom om han hade något brännvin och då svaret blev jakande befallde han honom att gå ut och hämta det på vagnen. När han kom in med kaggen tog polisen fram en vattenkarafin och fyllde den samt ett dricksglas fullt med brännvin, sen fick bonden ge sig av och glad var han som slapp så lindrigt undan. Odengatsbacken var lång o påfrestande för hästarna. Många gånger fick man gå bredvid och skjuta på för att komma upp. Vid Kungl Myntet var det väldigt långtråkigt och långsamt i synnerhet på kvällarna, då var det ej många som passerade där. Det enda man såg var posten på Myntets gård, samt en polis på sin vanliga lunk, mitt i gatan på den tiden. Vid Kungsbron var det mera rörligt med folk och fordon. I Sturegatan var vi två förspänn. Vagnarna gick där så tätt så där körde man varannan vagn. Sturegatan var den stora snobbrännan som det hette, där tog hela Östermalms societet sina dagliga promenader. Man kunde räkna ända upp till 25 gånger som samma personer stegade gatan upp och ner. En episod från Sturegatan måste jag nämna. En natt kl 1/2 12 när min kamrat och jag skulle rida hem kom en dam i hörnet av Kommen-



I de brantaste backarna fick man spänna för en extra häst som hjälp för att komma upp.

dörs- och Sturegatorna och anropade oss om hjälp mot två mycket påträngande herrar. Vi voro ej sena att använda våra piskor och det så grundligt så det sved i skinnet, dom fick gå hem utan stormhattar. Damen eskorterade vi hem till ett hus vid Kommandörsgatan. Ett egendomligt sammanträffande av många med no 92 på Sturegatan följer här: Jag hade no 92, vagnen som jag hjälpte upp för backen hade no 92, den ena hästen för vagnen hade 92, en brevbärare en tjock jovialisk prick hade 92 och så mötte vi en polis mitt för Linnégatan som hade no 92, sedermera överkonstapel i Östermalm. Vi var ett 20-tal förspännspojkar och vi styrdes av en kraftig hand, nämligen Carl Gundersen. Han är född 1850 i Norge och lever nu i början av 1940 när detta skrives. Han började sin bana vid norska gardet, sedan kom han in i Kristianias (nu Oslo) spårväg



# Ordinarie år 1898 med 85 kr i månadslön

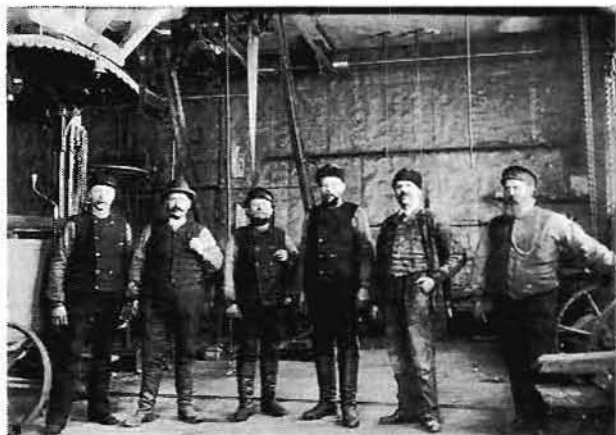
och kom 1877 till Stockholm och dess nyöppnade spårväg som instruktör och uppsyningsman, sedermera trafikmästare, o till sist trafikinspektör. Han förde en sträng disciplin och vid minsta förseelse vart det böter, lägst tre kronor. Gundersen gick alltid i uniform men när det var mörkt och det regnade bra, då brukade han kläda sig civil i en slokhatt, regnkappa o paraply, för att då kunna vara ute och speja på oss.

En regnig och ruskig natt kom jag ridande hem från Myntet. Jag höll god fart hela vägen, men när jag närmade mig Adolf Fredriks kyrkogata så var det som en aning som sade mig, "sakta in här" och mycket riktigt stod han bakom ett träd på Ad Fr kyrkogård. Kvickt som tanken låtsades jag sitta och sova på hästryggen och får så höra en välkänd stämma på norsk brytning som han aldrig lagt bort: Ha - ha, jag tror han sitter och sover, och då rätade jag upp mig och gjorde honnör och så sa han lite lenare: "Ja-ha, det är ju bra att han rider i gående åtminstone." Jag lämnar nu dessa tre år som förspansspojke och kommer nu till 1 maj 1896 då jag blir karlskriven.

## Femman till all personal vid 20-årsjubileet

Nu fick jag börja som konduktör på Djurgårdslinjen, som gick mellan Normalmstorg o Allmänna gränd. Då lades dubbelspår för att möta den stora trafiken till 1897 års utställning, till vilken arbetena då var i full gång. Det var ett gladare liv på Djurgården då, det var hästutställningar, cirkus och varieteer förutom de vanliga tivolinöjerna, samt här och där små krogar. I o m att varietén på hösten detta år vart förbjuden, dämpades det glada Djurgårdslivet åtskilligt. Så kom utställningen 1897. Den 1sta maj detta år fick jag börja att köra vagn som det hette, då steg man straxt ett pinnhål. Det var det som alla

*Personal vid Spårvägens verkstad Roslagsgatan 1888. Tyvärr har vi inte förnamnen, men fr v står Berggren, Fredriksson, Nyberg, Nilsson, Ahlström och Börjesson.*



*När han kom in med kaggen tog polisen fram en vattenkaraff och fyllde den full med brännvin, sen fick bonden gå.*

förspansspojkar längtade efter. Man tyckte då att man blivit riktig karl. Hela denna sommar, liksom 1898, körde jag på Djurgården. Utställningssommaren var den roligaste jag har upplevat, och vilket idealiskt väder, regn på nätterna och sol på dagarna. Dessa tre somrar, 1896, 1897 och 1898 på Djurgårdslinjen hör till mina angenämaste minnen. År 1898 vart jag ordinarie med en lön av 85 kr i månaden, plus 3/4 procent på det jag körde in. När man sedan fick egen vagn, som det hette, så var det 1 proc. På ringlinjen som var den bästa, kunde procenten gå upp till omkring 20 kr i månaden, men där tjänstgjorde de äldsta. År 1897 den 10 juli firade spårvägen 20-årsjubileum, med musik kl 7 på morgonen på vagnsplan av Göta gardes musikkår samt gick en vackert klädd öppen spårvagn, med de vackraste hästar körda av livkusken no 9 Ågren, runt ringlinjen med spårvägens styrelse, befäl och en del inbjudna, All personal fick 5 kr och en utställningsbiljett. Senare efter utställningens slut fick varje man 50 kr. När jag vart ordinarie på hösten 98 kom jag på Östermalmslinjen och efter ett par år till Kungsholmslinjen tills det de elektriska vagnarna kom. För nutidsmänniskan ter sig nog hästspårvagnarnas tid såsom något ytterst primitivt men den som varit med och trampat ut sina konfirmationsskor i spårvägens tjänst har nog en helt annan syn på det hela. Här några siffror från 1877 till den elektriska driftens införande: personal år 1877 40 pers steg till 720 år 1903, det sista året som det gick enbart hästvagnar. Det högsta antalet hästar var 760 år 1900. Passagerarantalet steg från 1 193 078 år 1877 till 19 000 000 år 1903. Vagnarnas antal var uppe i 184 under samma tid. För alla dessa hästar krävdes mycken personal och foder m m. Det var veterinärer, en inspektör (friherre Cederström), två stallmästare, fodermarskar, hästskötare, hovslagare, sadelmakare samt utridare.

*Underlaget till Bertil Kumliens teckningar utgörs av fotografier ur Spårvägmuseets och Stockholms Stadsmuseums samlingar.*