

C. J. Gimberg foto.

78. Martahissen.

DEN LOKALA SAMFÄRDSELN

AF

CLAES LUNDIN OCH S. A. LÖFSTRÖM.

1. Historisk återblick.

Vår tids talrika och bekväma samfärdsmedel gifva oss icke någon föreställning om huru man tog sig fram här i gamla dagar. Ännu mindre kunde forntidens stockholmare föreställa sig, huru vi skulle få det på våra förbindelseleder, lika litet som vi för närvarande förmå bilda oss ett begrepp om huru det i samma afseende skall komma att se ut i framtiden. Fortskaffningsmedlens snabbhet och bekvämlighet hålla jämna steg med hela samhällets framåtskridande och äro därpå fullgiltiga gradmätare.

Det fanns otvifvelaktigt en tid, då icke ett enda fordon för persontrafik syntes här, och detta var sannolikt icke blott under de dagar, då det lilla fiskläget på Stockholmen ej hade behof af någon snabbare samfärdsel till lands, utan äfven ett stycke in i den tid, då staden redan var befast och alltmera befolkades.

Hästar sagnades nog icke, men personvagnar kommo ej så snart i bruk. Man red och kvinna red, i synnerhet då samhällsställningen det fordrade, men att åka ansågs alltför vekligt, och liksom svenskarne anhöllo, att den danska prinsessan, som i vårt land färdades i »karm» (fyrhjulig täckvagn), icke måtte här införa några »jutska seder», så ansågos personåkdon i allmänhet som fördömlig lyx.

Det främmande modet att låta forsla sig i vagn trängde dock, liksom så många andra moder från utlandet, in här, men länge dröjde det nog, innan det vardt riktigt stockholmskt. Våra trånga gator lade också hinder i vägen för vagntrafik, och ännu i vår tid ser man ju få åkdon på Västerlånggatan och öfriga smala förbindelseleder i den del af staden mellan broarna, där Stockholms medeltidslif rörde sig.

Om man från slutet af medeltiden hör talas om åkare här i staden, så gällde det endast sådana som forslade varor. Personbefordring med lejda åkdon förekom först senare, och så långt in i den nyare tiden, som t. ex. 1620, från hvilket år vi ha en »ordning för draghare och åkare i Stockholm», är det endast fråga om »huru mycket the uthi Dragare- och Åkare-Löön aff allehanda Slags Gods, som the både i Staden och på Malmen bäre och köra, hafwa skole».

Då bebyggdes malmarna alltmera, och det bestämdes, att i åkarelön skulle för forslandet af en tunna hvete från Norreport (vid nuvarande Mynttorget), Munkbron eller Slottsbacken till Södre kvarn å ena sidan eller Malmtorget (nu Gustaf Adolfs torg) å den andra betalas ett öre. Taxa för åtskillig annan körning till olika stadsdelar bestämdes genom samma »Åkare-Ordning», men något om personbefordring nämnes icke. De taxerade väglängderna voro ej synnerligt stora, och flertalet af de stockholmare, som ej hade varor att forsla, tillryggalade till fots de korta afstånden. Det var endast de högförnäma som åkte, men det skedde i deras egna vagnar, hvilka ofta voro mycket grannt utstyrda.

Om också vagnar tillverkades här, var det utan tvifvel i mycket ringa antal. De förekomma ej i 1636 års arbetstaxor, och det är först 1654 som man finner, att här bofasta vagnmakare förfärdigade olika slags åkdon, såsom »kallesk, karmslåde, Dantzigersläde», m. m.

* * *

Af en förordning, dagteknad den 6 juli 1638, finner man visserligen, att då förekommo offentliga åkdon till vägfaranandes bekvämlighet, men de voro afsedda i synnerhet för resor från hufvudstaden till landsorten. Borgmästare och råd utsågo här i staden »visse Foormän, som kunna och skola vara förpliktade att hielpa then Reesande och Fremmande Man foort till Watn och Lands», och taxor för denna »hielp» bestämdes.

Formännen skulle på samma gång vara »Herbergerare» och hålla minst fyra goda sängar i beredskap samt äga rätt att uttappa och försälja så utom som inom hus både rödt och blankt franskt vin med allt kryddadt vin, som däraf tillredas och »tempereras» kan, och därhos svenskt öl, mjöd och brännvin, men inga andra drycker.

Dessa formän voro således verkliga gästgifvare, men de ägde ock rätt att betjäna allmänheten i staden. En särskild gästgifvarestadga fanns redan från slutet af 1500-talet, men med hvilken vi egentligen icke ha att göra i denna antydning om de gamla samfärdsmedlen inom Stockholm.

Förordningen af 1638 tyckes icke ha riktigt efterlefts, ty den 10 jan. 1662 utkom en ny stadga och ordning för åkare angående skjutsväsendet i hufvudstaden. Hans excellens öfverståhållaren samt borgmästare och råd funno då nyttigt och »högnödigt» att tillsätta »en viss, beskedlig och höffig

man, som skulle ha ett vakande öga, att ordinantien icke öfverträdde, såsom dittills skedt var».

Denne »directeur öfver formännen» skulle uti åkare-societeten antaga dem, som syntes därtill dugliga, och ingen annan borgare, antingen bryggare, bagare, brännvinsbrännare, fiskare, järndragare eller ho det helst vara kan, som icke hörde till »societeten», skulle understå sig att häst, vagn eller båt till någon uthyra, så vida det ej vore fråga om kungl. maj:t och den kungl. regeringen med hela hofvet. Den som icke under åkarnes »societet sorterade», men ändock lejde ut »häst, släpa, kiärra eller vagn», skulle böta två daler silfvermynt och mista legan.

För öfrigt skulle direktören rätta sig efter 1638 års förordning och ej fordra mer än sju mark kopparmynt för en häst per mil, hvaraf hästens ägare skulle ha sex mark. Den sjunde penningen skulle direktören få. Om en förnäm person ville hyra en kusk med ett helt eller halft spann hästar från den ena platsen till den andra, *i staden eller på malmarna*, vare sig för hela eller halfva dagar, för timme eller per kurs (»reesethals»), skulle direktören skäligen, »efter som hvar och en hederligen accomoderat varder därför fordra, så lagandes, att ingen hafver orsak öfver obillighet att klaga».

Om någon »så obeskedlig funnes», att han förolämpade direktören eller brukade hans hästar och fordon utan »lof och minne», skulle han efter lag plikta. Straffet för att i lega begära mer än taxan medgaf nämnes icke i de senare förordningarna, men hvad i ordinantien af 1620 stadgats i detta afseende ägde förmodligen ännu kraft, och det var, att åkare, som af motvillighet vägrar att köra eller tager mer än hvad taxan bestämmer, skulle »ligga i fängelse» tre dygn och böta tre mark. Andra resan fördubblades straffet, och tredje gången vore han »förvist ämbetet». Hård lag, men lag! Besynnerligare förefaller, att den som gaf åkaren mer än denne skulle ha bötfälldes till tolf mark för hvarje gång.

* * *

Oaktadt alla förordningar och allt reglementerande, var det offentliga åkeriet icke betydande. De förnäma hade sina egna ekipager, och borgerligt folk gick på egna ben. Men äfven de enskilda vagnarna underkastades reglementen och föreskrifter samt belades med skatt. En särskild skattetitel var i början af 1700-talet »Wagn, chaise, peruque och fontange-contribution». En förordning af den 20 maj 1710 bestämmer 2 daler samt i skatt för vagn med två hästar samt en daler för chaise, samma belopp som för peruker och fontanger (hårklädsel).

Man hade äfven föreskrifter för vagnarnas antal vid åtskilliga tillfällen, t. ex. vid begrafningar. Liksom, enligt förordningen af den 15 mars 1732, ej flere än tjugufyra personer fingo gå till fots i likprocession, så ägde man ej heller tillåtelse att begagna flere än tre vagnar, förutom prestavens vagn,

men denna förekom blott vid adliga begrafningar. Det var endast vid lång väg och dåligt väder, som flere vagnar fingo begagnas.

År 1739 förbjödos svarta vagnar, liksom att vid sorg i huset kläda äfven tjänstfolket i svart, och detta vid 200 daler s:mt böter. Redan 1720 och ytterligare 1746 förbjödos förgyllningar och försilfringar på vagnar, liksom fransar, tofsar och band, »riksens råds undantagna».

I en förordning af 1743 stadgades, att alla, undantagande flyktingar från Finland, skulle för en peruk i skatt erlägga 2 daler och för en hel- eller halftäckt vagn 4 daler s:m samt för en chaise eller cariol med två hjul 2 daler, hvilket var samma afgift som för en styfkjortel. Vagnar, peruker och styfkjortlar samt fontanger följdes vanligtvis åt i skattebeloppen.

* * *

Redan 1720 infördes här ett nytt fortskaffningsmedel, hvarom det i förordningen hette: »Till att förekomma missbruk med onödiga hästars och vagnars hållande skola *Porte chaiser* i Stockholm inrättas som kunna brukas efter den taxa, som däröfver göras skall.»

Såsom detta fortskaffningsmedels införare i Stockholm nämnes registratorn och sedan expeditionssekreteraren i utrikesexpeditionen Leonard Klinckowström.

I det år 1726 utfärdade privilegiet bestämmes, att »när någon bäres i porte-chaise, skola alla vagnar samt hvar och en som dem möter uppå porteurernes rop hålla på sidan af gatan». Detta påbud förnyades 1760.

Portörerna åtnjöto samma skydd som postiljoner, ehuru de eljest, när de voro soldater, som visst ofta hände, lydde under krigsrätt, då däremot andra tillhörde stadens jurisdiktion. De civila, som därtill användes, voro fria från värfning och, så vidt de icke drefvo någon annan borgerlig näring, befriade från stadens kontribution. Bärarne voro således mycket gynnade, mycket mera än åkarne, hvilka alltid hållits stramt.

Taxan för begagnande af porte-chaise var i början 1 daler 16 öre k:mt för en kurs i staden inom broarna och i förhållande därefter för längre kurser. För dag erlades 10 daler 16 öre, för vecka 50 daler och månad 150.

* * *

Så långt fram i århundradet som 1762 hör man först talas om *trähästen* som ett särskildt straff för ohöfliga åkardrängar eller legokarlar och sådana som fordra mera än taxan medgifver. Detta straffredskap hade då sin plats på Packartorget (Norrmalmstorg), men flyttades sedan i sällskap med skampålen till Träsktorget (Roslagstorg), där trähästen fanns och användes långt in på 1800-talet, såsom gamla stockholmare ännu kunna intyga.

Två timmars ridande på trähästen under pöbelns begabberi var ett ganska skymfligt straff, men upprepades förseelsen, dömdes den skyldige

till åtta dagars fängelse vid vatten och bröd, och tredje gången afstraffades han med sex par spö.

* * *

Jämte åkeriet och portschäserna uppstodo under första tredjedelen af sjuttonhundratalet de förnämligare *hyrkuskarne*, hvilkas åkdon, vare sig öppna kalescher eller täckvagnar, benämndes med det gemensamma namnet *hyrvagnar*. Den äldsta, ganska klumpiga sorten kallades på folkspråket »bagarbodar», emedan de i sin otymplighet liknade den tidens i gatan från bagerierna utbyggda brödförsäljningsbodas. Den benämningen bibehölls ända in i nyare tider.

Den första hyrkusktaxan är af 1731 och bestämmer, att för en vagn med två hästar till Ulriksdal, Blockhusudden, Djurgården eller Tallkrogen (utanför Skanstull) skulle betalas sex daler för färd fram och tillbaka jämte 16 öre för hvar timme som kusken väntade. Till Fiskartorpet, Brahelund (utanför Norrtull), Ropsten o. s. v. erlades fem daler och till Karlberg eller Liljeholmen fyra. Denna taxa ökades sedan i anseende till högt pris på hästfoder. För hyrvagn att bjuda till bröllop, i »staden och på malmarne», betalades tre daler under första timmen och sedan en daler i hvarje timme, men begagnades vagnar till andra ärenden endast två daler och en daler. För »visiter» ökades taxan sedan ytterligare.

Hyrkusktaxan i senare hälften af 1700-talet var bestämmande äfven för åkarne så till vida, att de senare som ville betjäna allmänheten med »chaise» fingo åtnöja sig med hälften af hvad hyrkuskarne ägde rätt att begära för vagn med ett par hästar.

Ägare af vagnar, vare sig enskilda eller offentliga, erlade fortfarande skatt. Så upplifvades förordningen af 1722, att den som brukar vagnar, hel- eller halftäckta eller öppna och s. k. »Phaëtons» med fyra hjul, skulle därför erlägga 3 daler s.m.t. För »carioler» och »chaiser» på 2 hjul skattades 1 daler. Den som vid mantalsskrifningen icke gaf noggranna uppgifter om de fordon han ägde bötfälldes.

Mot vårdslöst och hårdt körande eller ridande på gatorna stadgades också böter. I synnerhet på middagarna skulle man på Riddarhustorget och Stortorget, »hvarest en mera samling af folk äro», färdas allenast i gående och »beskedligen ropa åt dem som gå till fot att vakta sig undan».

Noggranna föreskrifter utfärdades då och då, t. ex. den 17 november 1773, huru förhållas skulle på de »ställen, där allmänheten samlas, i synnerhet vid operahuset, då de allmänna skådespelen uppföras och en myckenhet vagnar, som till herrskapens afhämtande bestämda äro, stöta till sammans». Nämnda dag förordnades, att vagnar som skulle afhämta vid Bollhuset, borde hålla i tre rader längs utmed muren af rådman Indebetous trädgård emot Storkyrkan till, så att en gata mellan hvarje fil är öppen till bekvämlig

frankörsel för den vagn, som innan skådespelet är till ända, skulle kunna framropas. Efter föreställningens slut ropades icke från ingången till teatern, utan från *vagnarna*, hvilkas betjäning skreko ut sin respektive herrskaps namn. Var herrskapet då ej i ordning, »fick vagnen taga sitt ställe ytterst bakom filen samt där vänta tills ordningen å nyo kommer», och så kunde vagnen få fara flere gånger rundt om, ända till dess herrskapet slutligen svarade på tillrop.

»Skulle», heter det ytterligare i förordningen, »någon olycklig vådeld, som Gud dock nådeligen afvände, inom Bollhuset under påstående skådespel uppkomma, ehuru däremot goda anstalter medelst brandredskap i huset äro vidtagna, må i sådan oförmodad händelse icke något equipage, hvem det ock tillhöra kunde, vid äfventyr för kusk och betjände att *af vakten med bajonetten på stället nedstötas*, röra sig ur rummet, förrän tillåtelse därtill genom allmänt utrop och befallning lämnad blifvit, sedan hvar och en, som ej till eldens släckande måste kvarblifva, förut utgått, då alla vagnar i tvenne filar Slottsbacken utför bortkör och stadna vid Logården, nedgången vid Lejonen, Slaktarehusbron eller Norrmalmstorg, sina herrskaper att mottaga efter den anstalt hvar och en enskildt foga kan, allenast platsen från Storkyrkan ned till Stenhuggeriet öppen och ledig lämnas.»

Såsom man finner, var här ordning och skick äfven i förra århundradet. Man kan åtminstone icke klaga öfver brist på polisförordningar och reglementen. Snarare voro dessa alltför många och alltför ofta upprepade. Emellertid tillväxte och underlättades samfärdseln, om ock hårdt reglerad. I synnerhet ökades åkdonens antal, då däremot portschäserna, äfven under den för dem mest gynnsamma tiden, aldrig togo någon riktig fart och slutligen sattes i skräpvrån. Att låta bära sig ansågs i allmänhet för något som vi nu skulle kalla »snobberi». Till och med Gustaf III tyckes ha förargat sig öfver, att Armfelt begagnade portschäs, då han infann sig på slottet. I B. v. Schinkels minnen berättas, att »då Armfelt i portschäs och åtföljd af sin stora vakt lät bära sig upp på slottet, yttrade konungen, som från ett af slottsfönstren blef varse det magnifika följet på borggården, till baron Wrede, som satt bredvid honom: Men hvad är Armfelt för en narr? Han bär sig ju åt, som vore han en turkisk pascha».

Med århundradets slut var det ock slut med bärstolarna, och allmänheten anlidade endast hyrvagnar och åkareschäser för färder på stadens gator. Men dessa fordon voro, hvad snygghet och bekvämlighet beträffar, mycket underlägsna senare tidens. I synnerhet var åkareschäsen allt annat än behaglig. Den som ville begagna sig af dessa tvåhjuliga, högst obekväma, vanligtvis bjärt gulmålade fordon, fick hålla till godo med att sitta bredvid åkaren, hvilken ofta var drucken och alltid luktade illa, ej sällan höljd i trasor, grof i sina uttryck, pockande och på allt sätt obehaglig. Dragaren var också nästan alltid en utsvulten och orkeslös hästkrake.

Under sådana förhållanden borde man väl, kunde det tyckas, med glädje ha hälsat det nya slags fordon, som under namn af *omnibus* sattes i gång här i slutet af 1835. Men det försök som gjordes med omnibussen »Försöket» lyckades icke. Vagnen var för obekvämlig och otillräcklig. Den rymde endast åtta personer, och afgiften, 8 sk. banko, ansågs för hög för färden mellan Järntorget och Kungsbacken, allra helst som den färden, i anseende till gatuläggningens bedröfliga skick, gick mycket långsamt. Försöket måste snart upphöra, och något nytt hördes ej af förrän in på 1850-talet, med undantag dock af de små omnibusar, som från Gustaf Adolfs torg afgingo till Djurgården.

År 1852 inrättades åter en omnibuslinie mellan Kungsbacken och Staden mellan broarna samt fick sin ena ändpunkt på Slussplanen, och året därefter öppnades dylik förbindelse mellan sist nämnda plats och norra delen af Regeringsgatan, liksom en annan mellan Riddarhustorget och Kungsholms-torg och senare en mellan Slussen och Ladugårdslandet.

Den, som höll sig längst af dessa, var linien Kungsbacken—Slussen, hvilken söder om Norrbro delade sig i en linie åt Stora Nygatan och en annan åt Skeppsbron, men slutligen måste äfven denna upphöra. Den nya tiden stod för dörren, och därmed spårvägsinrättningen.

* * *

För färder landvägen från Stockholm till andra delar af riket hade man i lång tid icke annat än enskilda fordon, men därtill anslagna offentliga synas dock ha kommit i bruk förrän åkeriväsendet hann någon nämnvärd utveckling inom hufvudstaden, hvarpå de här förut omnämnda »formännen» och »härbergerarne» äro tillräckliga bevis. Till och med före påbudet om dessa eller redan år 1591 utkom en förordning, som stadgade, att ej mindre än fyra gästgifverier skulle inrättas på Norrmalm och lika många på den södra malmen. Detta ansågs dock icke tillräckligt, hvarför förordningen om »formän» och »härbergerare» tillkom och förnyades flere gånger.

I slutet af förra århundradet stadgades, att »den som äskar åkarehästar till skjuts, skall rekvirera dem sex timmar förut på Packartorget (där en gästgifvargård var ända intill medlet af vårt århundrade belägen i hörnet af Smålandsgränd) hos den där posterade politieuppsyningsmannen, som åligger att genom *Ungröderne*, hvilka dagligen böra vid Packartorget vara till hands, om skjutsens anskaffande besörja».

Af de många gästgifvargårdarna i Stockholm återstod slutligen icke flere än den nyss nämnda, men 1851 inrättades åter en till, nämligen i n:r 64 Hornsgatan. »Diligencer» började dock sin verksamhet redan i början af 1830-talet och täflade åtminstone på vissa sträckor, såsom Stockholm—Göteborg och Stockholm—Upsala, med gästgifvarskjutsen, hvilken likväl ägde bestånd ända till dess järnvägarna i så väsentlig grad underlättade samfärd-

seln mellan hufvudstaden och det öfriga Sverige. Ännu finnes dock, såsom här nedan närmare omnämnes, en gästgifvaregård eller skjutsstation i Stockholm.

* * *

För förbindelserna sjöledes var i äldre tider icke bättre sörjdt än för samfärdseln landvägen. Dock föreskrefs redan i nyss nämnda kungörelse af 1591, det två borgare östan och västan mur skulle hålla båtar till vägfärdandes bekvämlighet. Sedermera upprättades också ett stort antal sjögästgifverier i stadens omgifningar, hvilka alltid skulle stå till tjänst med sjöskjuts.

Inom staden funnos åtminstone på 1600-talet rodderskor, som fraktade personer mellan olika stadsdelar, men något ordnad i detta afseende förekom ej förrän i början af därpå följande århundrade. Det var fortfarande till större delen kvinnor som besörjde den samfärdseln, och småningom kom det privilegierade *roddarlagets* båtar helt och hållet i händerna på äldre kvinnor, som antingen själfva eller genom andra af samma kön besörjde rodden. Roddarmadamer eller vanligtvis roddargummor var det allmänna namnet på dem.

Enligt en 1788 utfärdad taxa skulle för en rodd mellan Skeppsbron och Djurgården erlägges 4 skillingar. Mellan Slottsbacken och norra Slaktarhuset, där Nationalmuseum nu står, erlade hvar passagerare 3 runestycken. Men sådana båtar kunde hyras äfven för långrodder, till och med ända till Landsort, hvarför betalades 5 riksdaler.

Roddargummorna voro aldrig riktigt omtyckta, men betraktades som ett oundvikligt ondt. De voro på vattnet hvad åkaredrängarne voro till lands, städse färdiga till gräl och okvädinsord. Året 1834 var för dem ett olycksår, ty då började deras första medtäflerskor att intränga på deras område, och detta inträngande hade slutligen till följd, att roddargummorna småningom helt och hållet utträngdes. Kullsniporna, långa, smala och lätta båtar, rodda af raska dalkullor, visade sig nyss nämnda år första gången i Stockholm och efterföljdes snart af *vefslupar*, hvilka också hade dalkullor till besättning och ansågos vara utmärkt snabbgående, men äfven de måste i sin ordning vika för ett ännu snabbare och tidsenligare fortskaffningsmedel på de stockholmska vattendragen, nämligen ångsluparna.

Andra funderingar om att snabbt och bekvämt taga sig fram på vattnet afhördes då och då. Ångkraften höll sig i bakgrunden, men gjorde sig ej så snart gällande. Den ansågs i allmänhet alltför farlig, och därför ansträngde man sig att hitta på något annat. En inom juridiken förfaren, men för mycket annat intresserad man, hofrättsassessor P. Juringius, trodde sig ha löst problemet genom uppfinnandet af *trampbåten*, men då, i början af 1820-talet, hade ångbåtarna redan hunnit arbeta sig in i allmänhetens förtroende, och assessorns trampbåt »Gefion», som drefs af dels människor, dels oxar, kunde icke täfla med de farkoster, som hade ånga till drifkraft.

De under 1840-talet uppkomna *vattenskidorna* hade väl knappast på allvar afsikt att göra sig till allmänt forskaffningsmedel. De voro endast för ro skull, då de frampaddlades af sin uppfinnare, den som »muntrationsråd» bekante Höökenberg. Således återstod för samfärdseln till sjös ej annat än ångbåtar.

2. Åkeriväsendet

i hufvudstaden är, såsom ofvan sagts, en gammal inrättning, hvilken räknar sina anor ända från medeltiden och ännu bevarat åtskilliga drag från skrä-



C. J. G. fot.

74. Droskstation på Brunkebergstorg.

väsendets dagar. Sålunda finnas ännu tvenne åkarelag, ett på Norr, det största, och ett på Söder, med hvar sin inför polisen utsedde ålderman samt särskilda s. k. ungröder, hvilkas värdighet och tjänstebefattning turvis tillhöra medlemmarne i laget.

Nu gällande bestämmelser innehållas i tvenne skilda reglementen af den 11 mars 1897, det ena för droskväsendet, det andra för varuforsling. I båda göres det beroende af öfverståthållareämbetet att å gata, torg eller annan allmän plats tillhandahålla häst och åkdon för att mot betalning betjäna allmänheten. Sådant tillstånd gifves endast den, som äger medborgerligt förtroende, råder öfver sig själf och sitt gods samt i öfrigt pröfvas lämplig för utöfvande af dylik verksamhet. Bolag, som därmed vill befatta sig, har att utse en föreståndare, hvilken är underkastad samma skyldighet

och ansvar som enskild innehafvare. Hittills har likväl aldrig bolag idkat sådan rörelse i hufvudstaden. År 1896 funnos i hufvudstaden 67 personer inregistrerade såsom droskägare, med rättighet äfven till varuforsling, och 62 som drefvo endast sistnämnda rörelse. Hela uppsättningen af hästar utgjorde 1,390. Öfverståthållareämbetet anvisar de allmänna platser, som få till drosk- och åkarestationer användas, och bestämmer äfven antalet fordon, som där få uppställas. Fordon skall vara försedt med nummer, hvilket tillhandahålles af polismyndigheten. Mönstring och besiktning äger rum på tid, som öfverståthållareämbetet bestämmer.

Hvad särskildt vidkommer droskägare, då med droska förstås hvarje slags åkdon, som för personbefordran användes, skall han för att få drifva sin rörelse visa, att han förfogar öfver hästar, åkdon och annan nödig materiel i stadgadt skick samt inom hufvudstaden belägna lämpliga stallar och förvaringsrum.

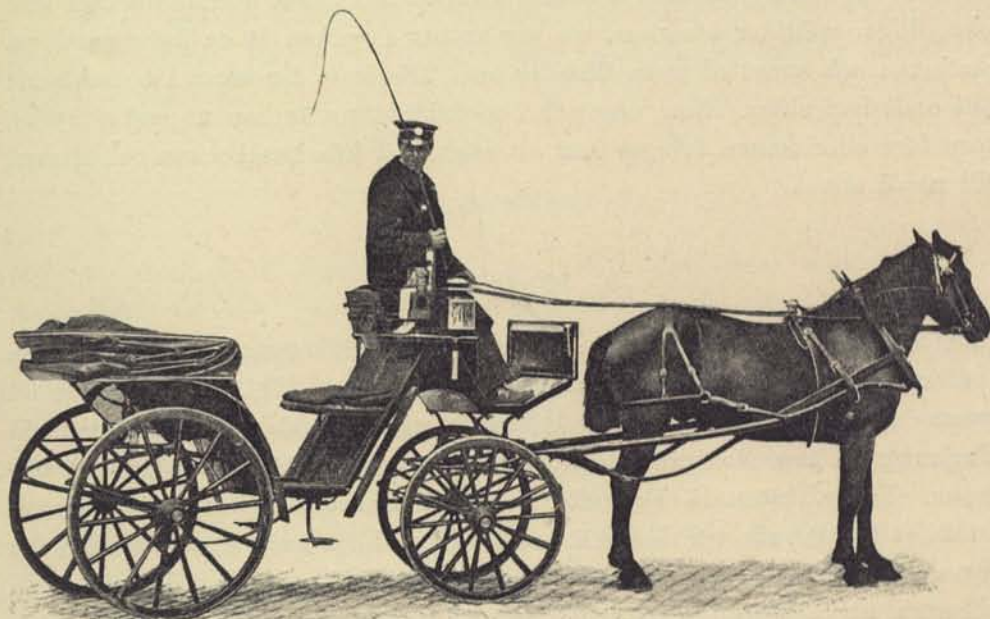
Droskägare har att anmäla hos öfverståthållareämbetet den han önskar få till droskkusk antagen. Som sådan godkännes endast den, som äger medborgerligt förtroende och är känd såsom nykter, ärlig och ordentlig; han skall dessutom hafva fyllt 18 år, vara kunnig i körning och äga nödig lokal-känedom. Är droskkusk af öfverståthållareämbetet antagen, erhåller droskägaren för hans räkning en tjänstgöringsbok, innehållande antagningsbevis med uppgift å namn och nummer jämte ett exemplar af reglemente och taxa, samt ett droskkusktecken att bäras å hufvudbonaden. Bådadera skola, då droskkusk upphör med sin befattning, ofördröjligen återlämnas. Så ofta han är i tjänstgöring, skall han vara iklädd fastställd dräkt. Till de ordningsregler han i öfrigt har att iakttaga hör äfven att icke färdas omkring på gator eller andra allmänna platser för att söka erhålla körning, utan efter fullbordadt uppdrag inställa sin droska på den station, dit den hör, och ej heller där får han genom tilltal eller åtbörder erbjuda sin tjänst. Under färd med ledigt åkdon är droskkusk likväl berättigad att åtaga sig körning, men ej skyldig därtill, utom då polisman sådant begär. Afgiften för körning är bestämd i taxan dels för kurs, dels för tid.

Stationerna äro dels fasta, dels tillfälliga. Vid de fasta stationerna äro droskorna indelade särskildt till dagtjänstgöring, under april—oktober från kl. 7, den öfriga delen af året från kl. 8 på morgonen till kl. 11 på aftonen, och särskildt till natt-tjänstgöring, från kl. 11 på aftonen till kl. 2 på natten. För de tillfälliga stationerna äfvensom för centralbangården gälla särskilda föreskrifter.

Materielen utgjordes år 1896 af 175 droskor, af hvilka 40 tillhörde södra åkarelaget och resten norra, samt 219 hästar; kuskarne voro till antalet 191. Siffrorna äro ungefär desamma som år 1889, då uppgifter härom först offentliggjordes, hvilket förhållande väl till någon del är att tillskrifva spårvägarna, utan att likväl de sistnämndas intrång får öfver-

skattas. Telefonen har däremot varit till väsentlig nytta, genom lättheten att beställa tillfällig skjuts.

Droskkusken har ett hårdt yrke. Visserligen är droskornas antal alltid så stort, att samme kusk icke behöfver inställa sig på stationen vid den tidiga timmen mer än hvarannan dag, och han kan äfven någon gång få en hel dags ledighet, välförståendes utan aflöning, men eljest är han bunden vid sin tjänst mera än de flesta medborgare i samhället. Äfven på stationen skall han uppehålla sig på kuskbocken eller invid droskan, med undantag af den korta tid, han behöfver för att på närmaste ställe intaga sin måltid. Väder och vind får han icke akta, huru mycket än vårt stränga klimat har



C. J. G. fot.

75. Åkardroska.

att bjuda på af vedervärdigheter. De skjul, som uppförts på några stationer, hafva hufvudsakligen tillkommit för telefonens skull och icke för kuskarnes skydd. Ett sådant, om än af mycket tillfällig art, skaffa de sig likväl, då vintern är rik på snö och lämnar gratis material till en ofta nog småtreflig hydda. Den största stationen å Brunkebergstorg är i detta hänseende bättre lottad, tack vare en enskild människovän, hvilken där år 1880 lät uppföra en s. k. åkarestuga efter engelskt mönster och skänkte den åt kuskarne. Den är inredd med bänkar och bord, och kuskarne kunna där äfven till billigt pris få ett mål varm mat, hvilken tillagas i en särskild köksafdelning af en skafferska, som därjämte har stugans städning om hand. För stugans framtida vård och upprätthållande af god ordning i densamma lämnade gifvaren noggranna föreskrifter. Sålunda få inga spritdrycker på stället säljas eller förtäras, vid äfventyr att eljest den lilla anstalten nedrifves och afytt-

ras till förmån för någon sjukvårdsinrättning. Det är att beklaga, att det vackra exemplet icke ledt till efterföljd, hvarken från kommunens eller enskildes sida, och saken är likväl utan tvifvel värd att beaktas lika mycket som många andra, hvilka tillvunnit sig allmänhetens sympatier.

Droskägaren består kusken kapp och mössa samt 2 kr. 50 öre om dagen, hvilket belopp denne äger att göra sig till godo, innan han till sin husbonde lämnar hvad han kört in. Den senare är sålunda för hvad han uppstår helt och hållet beroende af kuskens ärlighet. Drickspengar af den åkande får kusken aldrig begära, men blir väl sällan utan, äfven om slanten mången gång är liten. Tillsammans gör det nog på år och dag lika mycket som för mången yrkeslärd arbetare, men så äro också afbränningarna icke obetydliga: måltider utomhus, ett par kronor i veckan åt en fodermarsk på stationen och annat af mera tillfällig art. Därjämte får tagas i betraktande allt ondt han sliter. Som ung och i medelåldern står han ut med sitt yrke, men förr eller senare tvingas han att stiga ned från kuskbocken och öfvergå till något annat.

3. Skjutsväsendet

Inom hufvudstaden är fortfarande ordnad i enlighet med bestämmelserna i öfverståthållareämbetets kungörelse den 23 dec. 1874. Staden ägde då tvenne gästgifverier, hvaraf det äldsta låg på Norrmalm, ursprungligen vid Packartorget (nu Norrmalmstorg), och det yngre, inrättadt 1851, på Södermalm. Det sistnämnda blef efter hand så föga anlitat, att det icke stod i skäligt förhållande till den årliga kostnad af 1,300 kronor, som staden för denna inrättning fick vidkännas. På grund häraf och i betraktande af de alltmera utvidgade ångbåts- och järnvägsförbindelserna indrogs denna gästgifvaregård 1876, hvarefter endast den å Norr belägna återstod. Liknande förhållanden ledde till att med ingången af år 1882 norra gästgifveriet förvandlades till en skjutsstation, anordnad i öfverensstämmelse med allmänna skjutsstadgan och förlagd till Adolf Fredriks kyrkogata.

Skjutsskyldigheten är indelad på stadens droskägare, hvilka det åligger att mot en lega af 1 kr. 87 öre för nymil, med förhöjning för två hästar och annat åkdon än vanlig skjutskärra, verkställa skjuts, räknadt från Stortorget, till Barkarby 1,6 nymil, Ensta 1,9, Gustafsberg 2,5, Länna 1,6, Rotebro 2,1 och Drottningholm 1,1 nymil.

Enligt ofvannämnda kungörelse skall skjuts beställas å stationen och därvid inskrifningspenningar med 10 öre för hvarje häst till föreståndaren erläggas. Hälften af denna afgift tillfaller ungröderna eller de droskägare, som efter tur sins emellan dagligen skola vara till hands å skjutsstationen för att ombesörja uppåbådning af hästar. Sker beställningen å tid, då icke ungröderna äro skyldiga att vara tillstädes, tillfaller inskrif-

ningsafgiften, i detta fall 15 öre, stationens föreståndare, hvilken då fort-skaffar beställningssedlarna till de skjutsskyldige. Numera tillgår det all-tid så, att föreståndaren på hvarje tid af dygnet emottager beställningar, och detta har äfven visat sig vara tillräckligt. Skjutsen har nämligen i hög grad aftagit, såsom af följande öfversikt för de närmaste tjugu åren framgår.

Antalet i skjuts utgångna hästar var årligen

| | 1876—1880 | 1881—1885 | 1886—1890 | 1891—1895 | 1896 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|
| Kronoskjuts | 332 | 70 | — | — | — |
| Annan skjuts | 321 | 240 | 73 | 60 | 45 |
| Summa | 653 | 310 | 73 | 60 | 45 |

För tjugo år sedan gingo således i det närmaste hvarje dag ett par hästar i skjuts. Under de sista sex åren har knappast behöfts mer än en häst i veckan.

4. Hyrkuskväsendet,

sådant detsamma i det föregående tecknats, erfor kring midten af vårt århundrade en genomgripande förbättring, till hvilken, såsom det då tycktes, intet var att tillägga. Materielen blef oklanderlig: bekväma vagnar, goda hästar och i sitt yrke hemmastadda kuskar, hvilka i sitt skick fördelaktigt skilde sig från den uppsättning af droskkuskar, som då gjorde allmänheten liknande tjänster. Konkurrensen mellan hyrkuskverken torde väl hafva bi-dragit mest härtill och därjämte den noggranna tillsyn, som kan ägnas hyr-vagnen, hvilken till hvarje förrättning rullar hemifrån i sitt prydligaste skick, då däremot droskan är ute från morgon till kväll i hvilket väder och väg-lag som helst. Sedan den tiden har emellertid allmänhetens anspråk stigit mycket och lyxen märkbart gjort sig gällande äfven i fråga om hyrvagnarna. Man ser nu sådana klädda med sidendamast och med gummiringar om hjulen, och hästarnas seldon äro i stil därmed. Det är därför föga under-ligt, att hyrkuskarne klaga öfver gällande taxa, hvilken snart är tjugufem år gammal och, då den tillkom (1873), tydligen afsåg helt andra förhållanden än de nu rådande. En ändring af densamma anses så mycket mera på-kallad, som spårvägarna gjort ett icke ringa intrång för hyrkuskverken. Och telefonen har, i stället för att gagna, verkat raka motsatsen, i det många visiter, för hvilka fordomdags åkdon användes, numera afläggas per telefon.

Enhvar, som vill tinga hyrvagn, bör enligt reglementet af den 28 dec. 1868 beställa sådan å hyrkuskkontoret med angifvande af tid och ställe för afhämtning, och har han äfven på tillsägelse rättighet att erhålla återskjuts, så vida icke hyrkusken är förhindrad af äldre beställning till samma tid. Taxan utgår dels efter tid, dels efter kurs. Legans betalning på förhand

må kunna af hyrkusken fordras, då åkdonet beställes af för honom okänd person eller annan giltig anledning föreligger. Utom personbefordran för-
rätta hyrkuskverken vanligen äfven varuforsling. De större hafva dess-
utom likvagn.

Vid slutet af år 1896 funnos i hufvudstaden 24 hyrkuskverk. Tolf af
dessa drefvo en mera inskränkt rörelse med hvardera några få par hästar.
De öfriga, bland dem bolaget Frey, bildadt af fem smärre verk, äro ganska
betydliga inrättningar, af hvilka en har icke mindre än 50 kuskar och 100
hästar. Tillsammans stå i hyrkuskrörelsens tjänst omkring 200 kuskar och
400 hästar. Hyrvagnar hållas i dubbel uppsättning, öppna och täckta, och
utgöra likaledes omkring 400, fränsedt giggar och andra åkdon.



C. J. G. fot.

76. Hyrkuskekipage.

Körsvennen hos ett hyrkuskverk har så till vida en bättre tjänst än
droskkusken, att han får vara hemma i stallet eller i kuskammaren, då
han icke sitter på kuskbocken. Hans afföning utgår i de flesta fall med
45 kronor i månaden, hvartill kommer kanske lika mycket i drickspennin-
gar, de senare naturligtvis växlande, men i allmänhet rikligare än drosk-
kuskens på grund af den bättre publik han har att göra med. Husbonden
består dessutom fritt livré och handskar, vid några verk därjämte olycks-
fallsförsäkring, läkarevård och rakning samt för ogifta kuskar fri bostad på
gemensamma kammare.

5. Spårvägar

hade länge varit i bruk i utlandet, innan man vågade tänka på sådana an-
läggningar äfven hos oss. Vår hufvudstad hade visserligen tillräckligt långa

afstånd, hvilka det alltid vore önskligt att snabbt och bekvämt kunna öfvervinna, men terrängen var föga inbjudande, och de svårigheter den lade i vägen ansågos icke kunna aflägsnas utan alltför dryga kostnader. Efter hand ändrades likväl den allmänna meningen, och allt flere röster höjdes för tillgodogörandet af en nyhet, hvars betydelse för lokaltrafiken inom kort skulle framträda på ett så afgörande sätt.

Det första försöket gjordes i början af 1870, då tvenne enskilda personer begärde tillstånd att anlägga spårvägar å fyra särskilda linier, men företaget uppgafs, då koncession icke kunde erhållas å spårs nedläggande i Drottninggatan. Frågan stod emellertid på dagordningen, och särskilda förhållanden kommo till hjälp. Den bostadsbrist, som vid nämnda tid rådde i hufvudstaden, hade antagit en synnerligen hotande karakter, och man ansåg allmänt, att den ej stode att afhjälpa, med mindre än att byggnadsverksamheten eggades till nya företag i stadens utkanter. Ett villkor härför var likväl lättare kommunikationer till dessa trakter, och här tycktes spårvägar komma på sin rätta plats. Man saknade emellertid all erfarenhet om, huru pass väl spårvägstrafiken stode tillsammans med den öfriga samfärdseln samt huruvida klimat- och terrängförhållanden gäfvade någon utsikt för dess bestånd.

För att åstadkomma en utredning härutinnan uppdrog öfverståthållaren den 30 september 1875 åt en kommitté af sakkunnige män att utarbete en fullständig plan för spårvägars anläggande i hufvudstaden. Denna kommitté afgaf sitt betänkande redan i januari 1876 och hemställde däri, att man med hänsyn till den olämpliga terrängen å Södermalm skulle tills vidare afstå från tanken att anlägga spårvägar i denna stadsdel, hvaremot i fråga om Staden inom broarna och Norrmalm kommitterade föreslogo flere linier i två särskilda system, det primära, som genast skulle utföras i de reglerade och mera bebyggda stadsdelarna jämte Djurgården, samt det sekundära, som skulle genomföras så småningom och omfatta de yttre, mindre bebyggda stadsdelarna med deras närmaste omgifningar.

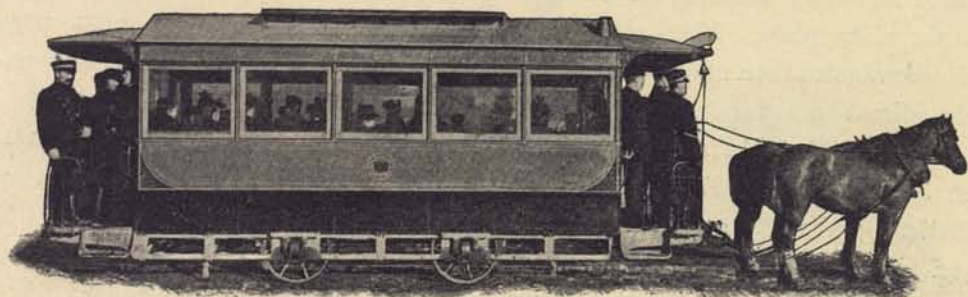
De upplysningar, som genom kommittébetänkandet i öfrigt vunnos, voro af så gynnsam art, att inbjudning strax utfärdades till bildande af ett aktiebolag för att sätta planen i verket, och det dröjde icke längre än till den 12 april 1876, förrän kungl. maj:t kunde fastställa ordning för *Stockholms nya spårvägsaktiebolag*, så kalladt, emedan förut (1872) konstituerats ett Stockholms spårvägsaktiebolag, hvilket likväl aldrig trädde i verksamhet. Det nya bolagets aktiekapital skulle utgöra minst $\frac{1}{2}$ million och högst 2 millioner kronor, och då den förra summan snart var öfverteknad, erhöll bolaget den 10 juli 1876 stadsfullmäktiges tillstånd att anlägga spårvägar i Stockholm, hvilket vann laga kraft genom kungl. maj:ts stadfästelse den 30 därpå följande december och utvidgades genom särskild nådig resolution den 25 juni 1877 på Djurgårdens upplåtande för samma trafik.

Anläggningarna afsågo till en början:

1) En linie från Slussplanen längs Skeppsbron, platsen nedanför Lejonbacken, Norrbro, Gustaf Adolfs torg, Strömgatan, Rödbodtorget, Nya Kungsholmsbrogatan, Tegelbacken, Nya Kungsholmsbron, Handverkaregatan, Kungsholmstorg och Trädgårdsgatan till Reparebangatan.

2) En linie från Tegelbacken utefter Klara Strandgata till Barnhusgatan, denna gata fram till Drottninggatan och öfver denna in i Adolf Fredriks Södra Kyrkogata, Stora Badstugatan, Trebackarlånggatan, den öppna platsen vid södra ändan af Roslagstullsgatan, Roslagstorg och Stora Träskgatan, till Södra Humlegårdsgatan, där linien skulle sammanbindas med

3) En linie med utgångspunkt å Gustaf Adolfs torg från den förstnämnda samt därifrån sträckande sig utanför operahuset förbi södra delen af Kungsträdgården samt vidare i Östra Trädgårdsgatan, Hamngatan, Norrmalmstorg och Norrmalmsgatan, Södra Humlegårdsgatan, Sturegatan och Norra Humlegårdsgatan till Nybrogatan.



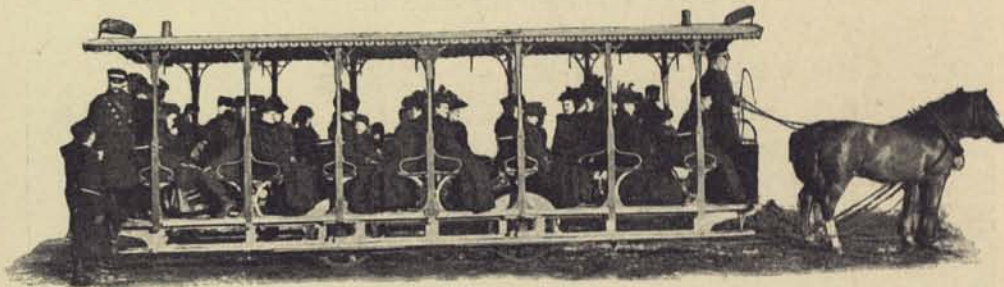
77. Täckt spårvagn.

4) En linie utgående från den sistnämnda å Norrmalmstorg i sträckning af Hamngatan, Nybrohamnen och Ladugårdslands Strandgata till Djurgårdsbron för fortsättning öfver denna in på stora vägen förbi Alkärrret in i Allmänna gränden.

Enligt koncessionen skulle bolaget, med andras uteslutande, äga att under en tid af fyrtio år trafikera de nu nämnda linierna med för ändamålet särskildt konstruerade person- och transportvagnar, hvilka likväl under vintern skulle utbytas mot andra lämpliga åkdon, därest spårens rengöring då komme att menligt inverka på slädföret eller eljest visa sig hinderligt för den allmänna gatutrafiken. Om rörelsen på hela eller någon del af spårvägen afbrötes under mera än fyra dagar och bolaget icke kunde visa, att sådant skett utan dess förvällande, skulle stadsfullmäktige äga rätt förklara koncessionen förverkad. När tillståndet utginge eller förverkades eller på annan öfverlätes, hvilket sistnämnda blott finge ske med stadsfullmäktiges bifall, skulle staden hafva rätt att till sig lösa spårvägsanläggningen med därtill hörande redskap och dragare m. m. efter det värde, som åsattes af en därför särskildt utsedd nämnd.

Svårare var det att lämna föreskrifter för spårvägstrafikens skötande på ett sätt, som skänkte allmänheten största möjliga trygghet och bekvämlighet. Sådana kunde endast byggas på någon tids praktisk erfarenhet, och de måste därför till en början inskränkas till några få allmänna ordningsregler, hvilka meddelades i kungörelserna den 4 juli 1877 och den 16 mars 1878. De definitiva bestämmelserna utfärdades af öfverståthållareämbetet den 23 december 1880 i form af ett spårvägsreglemente, hvilket trädde i kraft med nästföljande år och innehåller noggranna föreskrifter ej mindre för bolaget och dess trafikpersonal än äfven för allmänheten.

Så snart koncession erhöles, vidtog bolaget förberedelser för spårens nedläggande, och i maj 1877 greps verket an på tre skilda ställen, nämligen på Ladugårdslands strandgata (Grefbron), vid Slussen och på Roslagstullsgatan utanför en af bolaget året förut till station med stall m. m. inköpt egendom. Arbetet bedrefs så raskt, att trafiken redan den 10 juli 1877 kunde taga sin början på sträckorna Slussen—Norrbro, Norrbro—Grefbron



78. Öppen spårvagn.

och Norrbro—Roslagstorg; den 25 augusti s. å. öppnades linien Gustaf Adolfs torg—Kungsholmstorg och den 21 oktober Grefbron—Allmänna gränd. Intill årets slut hade på dessa trenne linier befordrats nära 1,200,000 passagerare, ett godt vittnesbörd om det nya trafikmedlets behöflighet och en kraftig uppmuntran till dess vidare utveckling.

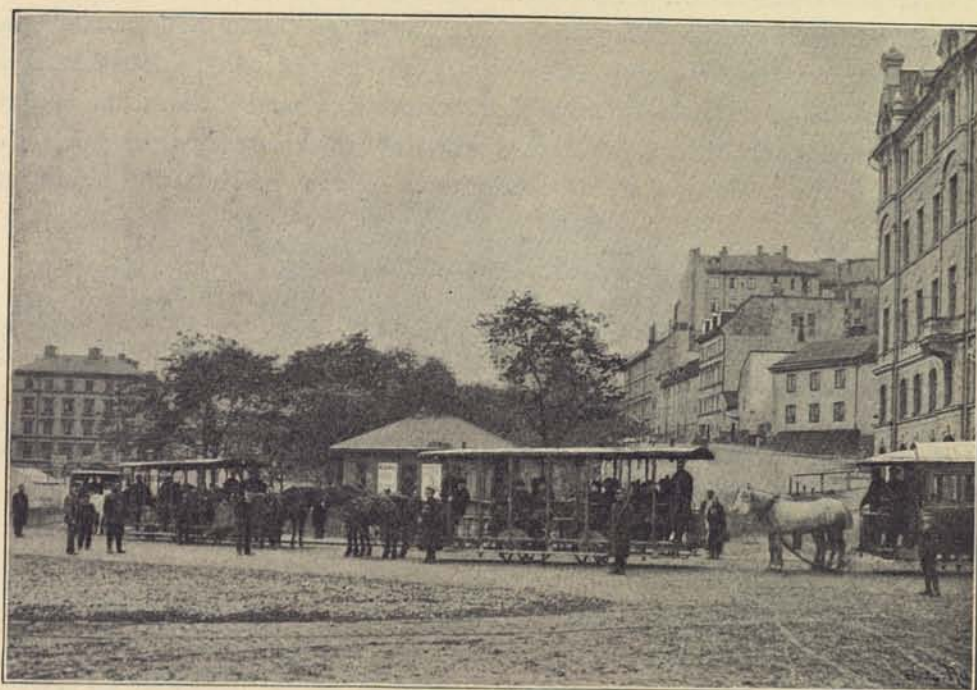
Denna uteblef ej heller. Till de först koncessionerade linierna slöto sig raskt andra. Af största betydelse blef byggandet, efter erhållet tillstånd den 26 april 1880, af sträckan från Tegelbacken öfver Vasabron fram till Slussen, hvilken utgjorde sista länken i den s. k. Ringlinien och åt spårvägssystemet å Norrmalm och i Staden inom broarna skänkte en efterlängtdad enhet.

Till Ringlinien knötos också efter hand flere andra. De mera aflägsna delarna af Norrmalm voro ännu ganska vanlottade med hänsyn till sina förbindelser med stadens centrala delar, och för att afhjälpa denna brist sökte spårvägsbolaget tillstånd att sträcka tvenne linier fram till Norrtullsgatan, en västlig från Norra Bantorget och en längre åt öster från Trebackarlånggatan (nu Tegnégatan), hvilken sistnämnda linie därefter skulle fortsätta till

Norrtull och, om konungens befallningshafvandes i Stockholms län bifall vunnes, å landsvägen fram till Nya Kyrkogården. Framställningen bifölls af stadsfullmäktige den 3 november 1885 och af länsstyrelsen den 5 maj 1886, dock tills vidare med den ändring, som betingades af då ännu icke afslutade gatuarbeten.

Den 1 juni 1888 erhöll bolaget rättighet att framdraga Östermalmslinien från Nybrogatan till Artillerigatan och den 1 juni 1891 att fortsätta denna linie till Karlaplan.

Den 17 december 1888 koncessionerades en andra Kungsholmslinie



79. Spårvagnsstation vid Tegnérsgatan.

med utgång från Drottninggatan öfver Kungsbron och in på Fleminggatan till dennas ändpunkt eller också med afvikning i S:t Eriksgatan fram till Drottningholmsvägen.

Tydligt var, att dessa nya linier, hvilka alla fingo samtrafik med Ringlinien, skulle tillföra den sistnämnda en i hög grad ökad rörelse. För att möta denna blef det nödvändigt att förse Ringlinien med dubbla spår, hvilket arbete utfördes under loppet af 1892. Samma anordning vidtogs 1896 å Djurgårdslinien.

Vid sistnämnda års slut hade de trafikerade linierna följande utsträckning i meter: Ringlinien 5,877 (hvaraf dubbla spår 5,678), Östermalmslinien 1,283, Södra Kungsholmslinien 1,767, Norra Kungsholmslinien 1,936, Djurgårdslinien 2,084 (hela linien dubbla spår), Kyrkogårdslinien 2,272 och Vasa-

stadslinien 1,903, eller en sammanlagd linielängd af 17,122 meter, och räknadt i enkla spår 24,884 meter. Hela sträckan utlagda enkla spår, med inräkning af öfvergångs- och ingångsspår, utgjorde vid 1896 års slut 27,155 meter.

I den mån spårvägsnätet fullkomnats och driften visat sig lönande, hafva äfven lättnader beredts i afgiften sålunda, att linier, hvilka förut utgjordt skilda betalningsdistrikt, förenats till ett sådant. Den viktigaste anordningen i detta hänseende var upplåtandet år 1880 af den nära 6 kilometer långa Ringlinien för befarande mot en afgift af endast 10 öre. Denna förmån har ytterligare utsträckts genom afgiftsfri samtrafik med Östermalmslinien sedan april 1882, med båda Kungsholmslinierna sedan oktober 1894



80. Nya spårvägsaktiebolagets stallar vid Roslagsgatan.

samt med Vasastadslinien och Kyrkogårdslinien (till Norrtullsgatan) sedan april 1895.

Under det att sålunda spårvägarna mer och mer utsträcktes i öfriga stadsdelar, förblef af skäl, som redan äro nämnda, allt vid det gamla på Södermalm. Men äfven dess tid skulle komma. Med den växande folk-mängden framträdde bristen på samfärdsmedel i de inre och mera aflägsna delarna af Maria och Katarina församlingar allt tydligare, och en jämförelse med förhållandena å Norr var ingalunda ägnad att förtaga detta intryck. Det var därför icke underligt, att betänkligheterna i fråga om spårvägar äfven på Söder gäfvö vika för utsikten att åt dylik trafik kunna upplåta ett så vidsträckt område.

Den 16 juni 1885 erhöilo några enskilda personer genom stadsfullmäktiges beslut, stadfäst af öfverståthållareämbetet den 7 augusti s. å., koncession på fyrtio år att, med uteslutande af andra, på vissa villkor anlägga och trafikera spårvägar å följande fyra linier:

- 1) En linie från Hornskroken längs Hornsgatan förbi Adolf Fredriks torg och utmed detta torgs östra sida in på S:t Pauls-, Björngårds- och Maria Högbergsgatorna till Götgatan och i samma gata till Sandbergsgatan.
- 2) En linie i Hornsgatan från Adolf Fredriks torg till Repslagaregatan.
- 3) En linie i nuvarande Folkungagatan till Tjärhofs Tvärgata (Erstagan).
- 4) En linie från järnvägen i Strandgatan längs Mälaren och genom uppfartsvägen därifrån fram till Hornsgatan.

Den 1 april 1886 gäfvo stadsfullmäktige sitt bifall till koncessionens öfverlåtande på *Stockholms södra spårvägsaktiebolag*, hvars ordning var af kungl. maj:t fastställd den 12 mars s. å. Därjämte meddelades genom sär-



81. Ångspårsvagn.

skildt beslut af stadsfullmäktige den 29 nästföljande april rätt åt koncessionsinnehafvarne att framdraga linien i Hornsgatan från Repslagaregatan öfver Södermalmstorg och Brunnsbacken ned till Karl Johans torg och den 14 mars 1887 att tills vidare för trafiken å sträckan Slussen—Hornskroken använda ångvagn af särskild konstruktion och med viss fastställd hastighet.

Sedan station med stall och andra byggnader anordnats och spår nedlagts, öppnades trafiken den 11 augusti 1887 på linien Slussen—Hornskroken med ångvagn och å linien Adolf Fredriks torg—Tjärhofs Tvärgata med hästvagn. Den förra linien utsträcktes året därpå till Hornstull, och den senare drogs år 1889 från Hornsgatan in i Ragvalds- och S:t Paulsgatorna fram till Götgatan och i denna till den förutvarande linien. Samma år ingicks en öfverenskommelse med Nya ångslupsbolaget, hvarigenom trafi-

kanterna å sistnämnda linie utan särskild afgift fingo begagna sig af ångfärjorna mellan Ragvaldsbro och Köttorget.

Den trafikerade spårvägssträckan på Söder, hvilken sedan år 1890 icke undergått någon förändring, utgjorde då 4,470 meter, hvaraf tillhörde ångvagnslinien (Slussen—Hornsgatan) 2,700 meter och hästvagnslinien (Hornsgatan—Erstagatan) 1,770 meter, allt enkla spår.

Det visade sig emellertid snart nog, att spårvägsdriften icke hade samma förutsättningar på Söder som på Norr. Trafiken blef icke den man väntat, och bolagets inkomster räckte icke till att betäcka dess utgifter. I början af 1890 gjorde man ett försök med höjande af afgiften till 12 öre, oberoende af väglängden, och längre fram infördes en zontaxa med 12 öre för längsta vägsträckan, 10 öre för omkring $\frac{2}{3}$ däraf och 5 öre för 1 kilometer, allt likväl utan önskad resultat.

Under sådana förhållanden och för att icke spårvägsdriften skulle helt och hållet nedläggas konstituerades ett *Södra spårvägarnas trafikaktiebolag*, till hvilket det förra bolaget, sedan stadsfullmäktiges medgifvande vunnits, på vissa villkor öfverlämnade trafiken från och med år 1892. Passagerareafgiften sattes nu genomgående till 10 öre för vuxen person och 5 öre för barn, med 10 % rabatt vid köp af 100 polletter. På samma gång minskades turernas antal, hvarigenom en icke oväsentlig besparing vanns i trafikpersonal, hästar och vagnar. Erfarenheten har också visat, att dessa förändringar varit välbetänkta och ägnade att trygga denna för Södermalm så viktiga kommunikations framtida bestånd.

Trafiken på Stockholms spårvägar framgår af följande öfversikt:

Norrmalm och Staden inom broarna.

| Årligen | Trafikerad spårlängd. Meter. | Passagerare. | Vagnkilometer. | | Hästkilometer. |
|---------------------------|---------------------------------|--------------|----------------|-----------|----------------|
| | | | Ångvagn. | Hästvagn. | |
| 1877 (10 juli—dec.) . . . | 6,480 | 1,193,078 | 204,611 | | ? |
| 1878—80 | 8,399 | 2,823,944 | 725,165 | | ? |
| 1881—85 | 10,547 | 5,658,182 | 1,128,820 | | 1,834,262 |
| 1886—90 | 13,659 | 6,509,255 | 1,348,153 | | 2,355,998 |
| 1891—95 | 20,843 | 7,785,630 | 1,741,805 | | 2,956,201 |
| 1896 | 24,883 | 9,994,459 | 2,204,294 | | 3,552,931 |

Södermalm.

| Årligen | Trafikerad spårlängd. Meter. | Passagerare. | Vagnkilometer. | | Hästkilometer. |
|--------------------------|---------------------------------|--------------|----------------|-----------|----------------|
| | | | Ångvagn. | Hästvagn. | |
| 1887 (aug.—dec.) | 3,870 | 552,069 | 76,757 | 91,692 | 103,672 |
| 1888—90 | 4,631 | 1,418,548 | 276,807 | 216,532 | 271,615 |
| 1891—95 | 4,770 | 1,432,523 | 226,307 | 153,679 | 231,282 |
| 1896 | 4,770 | 1,586,487 | 206,903 | 141,687 | 213,682 |

Personal och materiel voro vid 1896 års utgång:

| | Personer. | Hästar. | Hästvagnar. | Ångvagnar. | Ångmaskiner. |
|-------------------------|-----------|---------|-------------|------------|--------------|
| Norra bolaget | 353 | 471 | 104 | — | — |
| Södra „ | 74 | 34 | 10 | 10 | 11 |

Från spårvägarnas början för nära tjugo år sedan hafva å desamma befordrats 133 millioner människor, hvaraf på Norr bortåt 120 millioner och på Söder öfver 13 millioner.

6. Omnibustrafiken

upprätthölls ännu en kort tid efter det spårvägarna tillkommit, men aftog efter hand och måste slutligen inställas äfven på den förnämsta linien Slussen—Adolf Fredriks plan. De omnibuser, som därefter på några håll voro i rörelse och så att säga lefde på traditionen, hade ingen tillräcklig publik för regelbunden fart hela året igenom, och då de försvunno, väntade man väl knappast, att detta en gång så anlitade samfärdsmedel skulle lefva upp igen. Så blef emellertid fallet, när Vasastaden började växa upp och den där bosatta befolkningen gjorde anspråk på annan förbindelse än till fots med den öfriga staden.

Den 7 juni 1887 meddelades af öfverståhållareämbetet tillstånd för grosshandlaren L. Meyer att ombesörja sådan trafik mellan Vasastaden och Riddarhustorget och därvid följa den gamla linien i Drottninggatan. I december samma år voro sex omnibuser i gång på denna sträcka. De nya vagnarna voro med afseende på inredning och utstyrsel vida öfverlägsna de förut brukliga, men visade sig på samma gång alltför tunga, hvarför trafiken snart nog måste inställas och anordningar vidtagas för att göra åkdonen lättare. Sedan detta var gjordt, upptogs rörelsen åter och fortgick därefter oafbrutet; vintertiden utbytas hjulen mot medar. I september 1890 öfverläts trafiken på *Stockholms allmänna omnibusaktiebolag* och har därefter utvecklats sig på ett sätt, som ingifvit goda förhoppningar om dess bestånd.

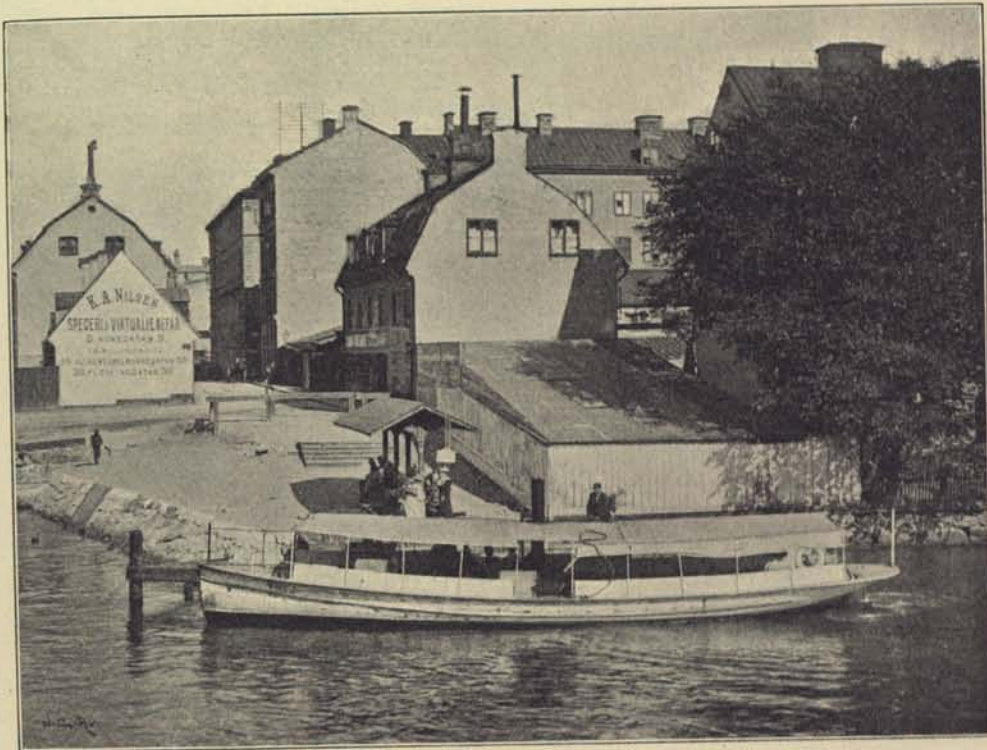
Under tiden 1891—95 befordrades på omnibuslinien i medeltal 957,000 personer om året, hvilken siffra år 1896 gick upp till 984,838. Materielen bestod sistnämnda år af 25 vagnar och 70 hästar. Vid trafiken sysselsattes omkr. 50 personer.

7. Ångslupstrafiken,

hvilken förefaller så naturlig för Stockholm med dess af vatten splittrade område och som nu råder öfver en ganska talrik flottilj, ständigt i rörelse inom staden och dess omnejd, hade såsom så mycket annat, hvilket med tiden vuxit sig stort, en blygsam början. De första försöken skedde strax på 1850-talet med ett par små ångare, Ägir och Ran, hvilkas namn ännu bibehållits inom hufvudstadens ångbåtsflotta länge efter det deras första innehafvare slopats. Med dem kom man för 4 sk. banko fram till Djurgården, med dess lummiga ekbackar och lockande folknöjen, dock endast hvarje söndags eftermiddag, då tillströmningen af folk var större än eljest. Anspråken

på det nya kommunikationsmedlet voro, som man finner, icke öfverdrifna, och detsamma kan sägas om den trafik, som de nämnda båtarna och andra underhöll på de närmaste vattnen åt så väl Saltsjö- som Mälarsidan.

Tanken att sätta ångslupar i gång mellan olika delar af staden ansågs ännu djärf. Den tog emellertid form, när det år 1852 bildade »Bolaget för ångbåtsfart mellan Staden och Norrmalm i Stockholm» året därpå satte in ett par små hjulbåtar mellan Riddarhusgränden och Röda bodarna, hvilket pass förut lifligt trafikerats med roddbåtar. Företaget bar sig likväl icke.



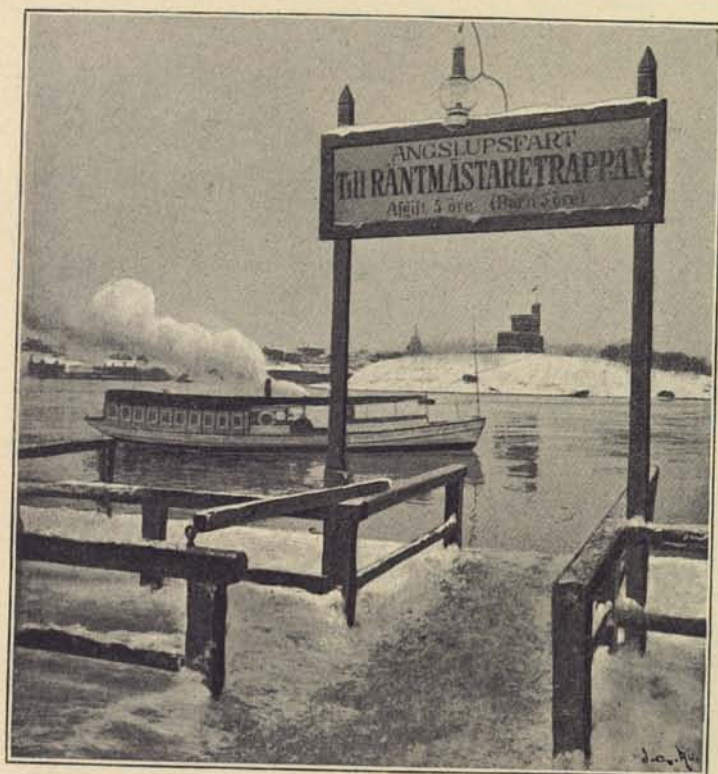
C. J. G. fot.

82. Ångslup.

Tilläggsplats vid Gamla Kungsholmsbrogatan.

Båtarna voro olämpliga till sin konstruktion och ständigt utsatta för missöden; en af dem, och det var halfva flottan, gick en natt, trött af mödorna, till hvila på botten för att aldrig mera uppstå. Hela kapitalet hade åtgått till materiel och landningsbryggor, och resultatet af ett par års drift var en skuld på öfver 12,000 kr. Bolaget öfverlät därför 1856 sin verksamhet på »Nya bolaget för ångslupsfarts idkande mellan Staden och Norrmalm» eller, som det kortare och ännu benämnes, »Nya ångslupsbolaget», hvilket framgick ur det äldre och mot att betala dettas skulder öfvertog dess tillgångar. År 1860 öppnades linien Mälartorget (Flugmötet)—Ragvaldsbro, 1872 Ragvaldsbro—Röda bodarna och 1878 Ragvaldsbro—Skinnarviken—Kungsholmen.

Åtskilliga ändringar hafva sedan dess inträdt. Nya linier hafva tillkommit, andra upphört. Den äldsta, Riddarhusgränden—Röda bodarna, gjordes öfverflödig genom Vasabrons öppnande 1878, och linien Ragvaldsbro—Röda bodarna, hvilken hade att lida genom konkurrens från spårvägen, indrogs 1888. Båda hörde till de mest gifvande, och deras indragning var också kännbar för bolaget. Äfven tillkomsten af spårvägen å Kungsholmen, i synnerhet sedan samtrafik öppnats med Ringlinien, gjorde ångslupsrörelsen stort förfång. För närvarande upprätthåller bolaget för-



A. Rydén fot.

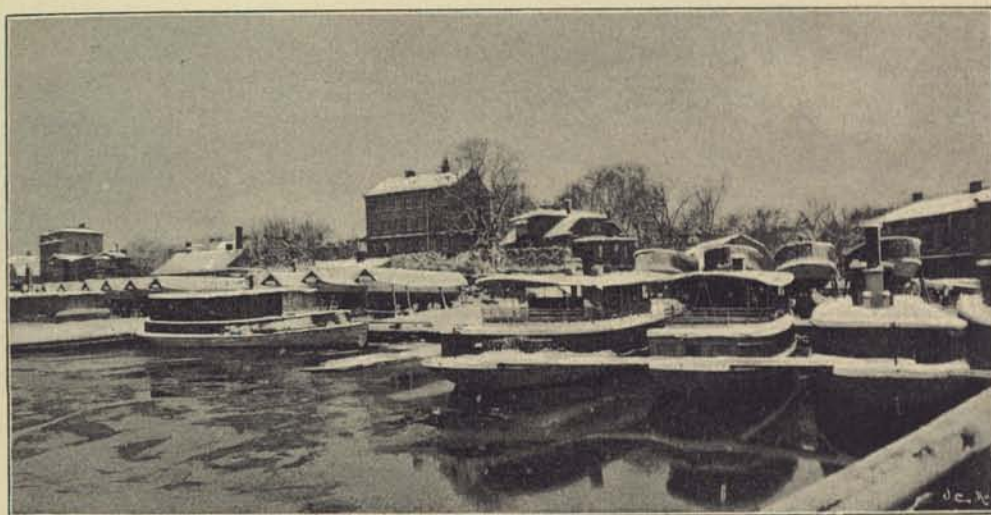
83. Ångslup i vintertrafik.
Tilläggsplats vid Allmänna Gränd.

bindelse med ångfärja på trenne linier, nämligen Mälartorget—Mariahissen sedan 1886, enligt särskildt kontrakt med denna inrättning, Mälartorget—Ragvaldsbro och Eldkvarn—Söder Mälarstrand, hvaremot ångslupar fortfarande äro insatta på linien Mälartorget—Kungsholmen, hvilken 1896 utsträcktes till Lilla Essingen.

Bolagets verksamhet har ständigt varit förlagd uteslutande till Mälaren. Där har det å Smedsudden egen reparationsverkstad och upphalningsbädd äfvensom bostäder, mot billig hyra, för båtarnas befälhafvare. Dessa hafva fast anställning och sysselsättas vintertiden med materielens reparation och utrustning; de hafva dessutom del i bolagets vinst och fria kontributioner. Hela personalen har mot en ringa årsafgift fri läkarevård och medicin.

Materielen bestod år 1896 af 5 ångfärjor om hvardera 8 hästkrafter och 4 ångslupar å 6 hästkrafter, hvilka tillsammans kunna emottaga 928 passagerare. Hela antalet passagerare, som befordrades sistnämnda år, uppgick till mer än $2\frac{1}{2}$ millioner. Såsom en egendomlighet kan nämnas, att under de 43 år bolaget existerat blott ett enda olycksfall, och detta af jämförelsevis lindrig art, inträffat å dess båtar.

Såsom var att vänta, blef Nya ångslupsbolaget, då trafiken blifvit ordnad och visade sig lönande, icke länge ensamt om rörelsen. Redan omkring 1860 uppstodo nästan samtidigt tvenne bolag, »Phoenix» och »Föreningen», af hvilka det förra satte ångslupar i gång mellan Räntmästaretrappan och Djurgården samt Tegelviken, det senare mellan Strömparterren och Djurgården samt mellan Staden och Liljeholmen, längre fram äfven till Karlberg. År 1863 förenades dessa bolag till ett nytt, *Stockholms ångslupsaktiebolag*, som därefter med ett tjugutal ångslupar underhöll förbindelsen på de nämnda och åtskilliga andra linier så väl inom som utom Stockholms hamnområde, samt äfven verkställde bogseringar. Några år därefter (1867) upptog det i sig bolaget »Unionen», som nyss bildats genom sammanslagning af Kungsholms ångslupsbolag (sedan 1860) och Ladugårdslands ångslupsbolag (1862) samt

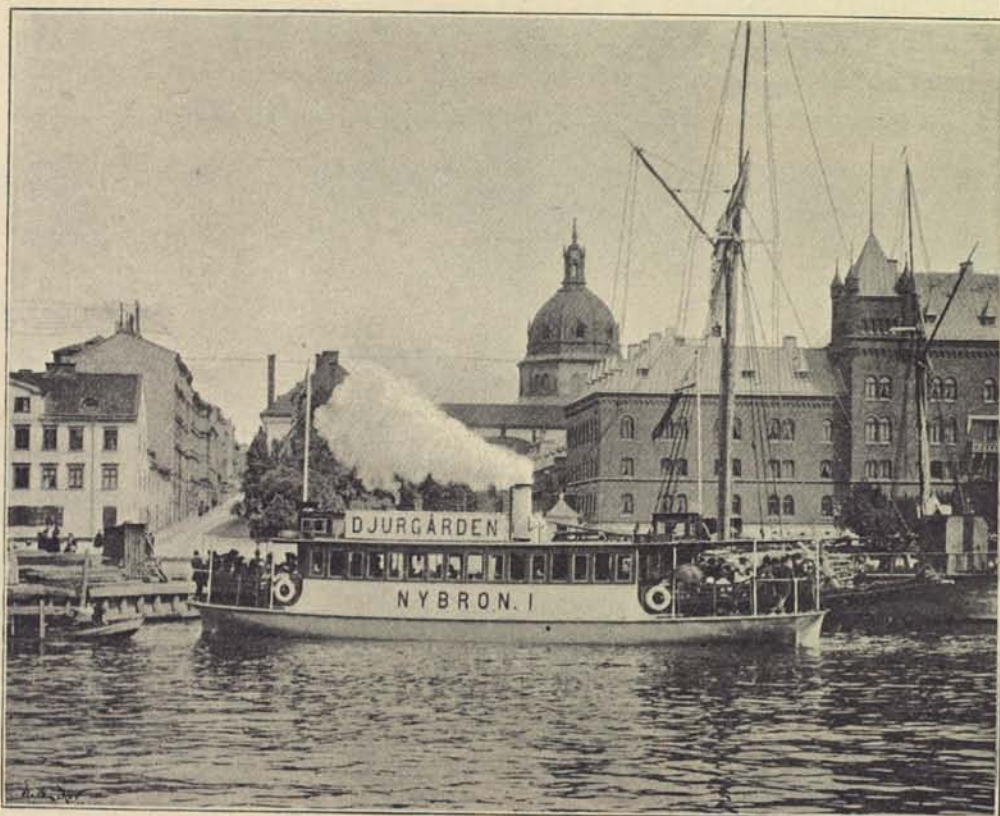


A. Rydin fot.

84. Stockholms ångslupsaktiebolags varf vid Beckholmssundet.

bestridt trafiken på linierna Staden—Blasieholmen—Ladugårdslandet, Staden—Kungsholmen och Karl XII:s torg—Djurgården. En ytterligare förstärkning erhöll bolaget 1880 i och med öfvergången till detsamma af ångbåtsaktiebolaget »Nya Föreningen». Aktiekapitalet, som till en början varit 250,000 kr. och på 1870-talet höjts till 500,000 kr., ökades år 1880 till 950,000 kr. Utvecklingsgången har sålunda varit en helt annan än för Nya ångslupsbolaget. Efter utrangering af en del äldre båtar och inköp af nya ägde Stockholms ångslupsaktiebolag år 1880 en flotta af 54 större och smärre ångslupar och bogserbåtar. Sedan dess har en reduktion ägt rum, i det bolaget upphört med bogserrörelsen och äfven något reducerat den öfriga materielen, så att densamma år 1896 uppgick till 48 ångslupar och färjor med sammanlagdt 450 hästkrafter. Halfva antalet båtar äro på 8 hästkrafter; af de öfriga har den största 35 och de minsta 4 hästkrafter. De flesta äro öppna och förses för vintertrafik med tillfällig öfverbyggnad samt kunna

föra 60 till 120 passagerare; de större hafva permanent öfverbyggnad och kunna taga ombord 140 till 200 personer. För reparationer och ombyggnader har bolaget på Djurgården en verkstad med ständig arbetarepersonal samt upplagstomter för stenkol och båtar, som ej gå i vintertrafik, allt på egna tomter med en areal af öfver 150,000 kv.fot. I dess tjänst stå sommartiden 65 befälhafvare, 70 maskinister och 70 pollettförsäljare och besättningskarlar. Antalet passagerare med bolagets båtar uppgick år 1896 till öfver 4 1/2 millioner.



C. J. G. fot.

85. Ångfärja.

Tilläggsplats vid Nybroviken.

Äfven Stockholms ångslupsaktiebolag har haft en allt annat än behaglig känning af spårvägrörelsen, hvars utsträckning till Djurgården gjort det samma stort afbräck.

Om båda de nu nämnda bolagen kan rättvisligen sägas, att de hålla sin materiel i bästa skick och att densamma är fullt jämförlig med hvad man ser annorstädes. Alla båtar undersökas hvarje år af särskilda besiktningmän, hvarjämte offentlig tillsyn utöfvas af öfverståthållareämbetets inspektör.

För ångslupstrafiken gäller fortfarande samma ämbetes reglemente af den 29 mars 1873. Enligt detta skall befälhafvare hafva fyllt 21 år och

förete betyg om kunnighet i sitt fack, men behöfver ej vara examinerad skeppare, så vida han icke för båt, som tager mer än 120 passagerare eller gör turer längre än 1 geografisk mil från staden.

De till persontrafik i Stockholm och dess omgifningar använda ångsluparnas antal och storlek utgjorde:

| År. | Antal. | Hästkrafter. | Tillåtet passagerareantal. |
|----------------|--------|--------------|----------------------------|
| 1865 | 59 | 315 | 3,762 |
| 1870 | 59 | 368 | 4,398 |
| 1875 | 54 | 316 | 3,871 |
| 1880 | 62 | 387 | 4,830 |
| 1885 | 61 | 418 | 5,116 |
| 1890 | 58 | 430 | 4,939 |
| 1895 | 52 | 420 | 4,727 |
| 1896 | 57 | 514 | 5,643 |

Att ångslupsflottan icke företer en ännu starkare utveckling under en tidrymd, som varit tillräcklig att mer än fördubbla hufvudstadens befolkning, har såsom redan antydts sin förklaring i uppkomsten af andra samfärdsmedel, framför allt spårvägarna, men dess transportarbete är i alla fall aktningvärdt, då man finner, att ångsluparna under år 1896 hunnit befördra öfver 7 mill. passagerare eller, hvilket är detsamma, låtit hela Stockholm göra två resor i månaden.

Af vida nyare datum äro de ångfärjor, som underhålla förbindelsen mellan Karl XII:s torg och Saltsjöbanans station i Stadsgården. Denna linie inrättades 1893 och räknade år 1896 ett antal af 708,649 passagerare (jfr ofvan sid. 139).

8. Hissar.

Behofvet af en lättare samfärdsel mellan det högt liggande Södermalm och öfriga stadsdelar hade länge gjort sig kännbart och blef oafvisligt i den mån befolkningen ökades. Bland de förslag till dess afhjälpande, som tid efter annan sågo dagen, förekom äfven byggandet af en tunnel, hvilken från Stadsgården skulle bilda uppfartsväg till malmens centrala delar. Frågan om en dylik anläggning har emellertid ännu ej ledt till något resultat, men i stället för vägar under jorden har Södermalm fått sådana öfver jorden.

År 1881 erhöi kaptten Knut Lindmark tillstånd att i Stadsgården för personbefordran uppföra en hiss och därmed förena en gångbro fram till Mosebacketorg. I villkoren för koncessionen bestämdes, att gångbron skulle tåla en belastning af 900 skålpund för hvarje längdfot, att staden skulle kostnadsfritt upplåta nödig mark för anläggningen och äga rättighet att efter tjugo år inlösa bron med tillbehör efter värdering, hvilken dock icke finge öfverstiga den ursprungliga anläggningskostnaden. Sedan detta aftal

ingåtts, trädde *Mosebacke gångbroaktiebolag* i verksamhet på hösten 1881 med ett aktiekapital af 180,000 kronor, hvarefter Katarinahissen med bro i mars 1883 kunde öppnas för allmän trafik. Företaget i sin helhet hade då kostat 177,000 kronor.

Bron uppbäres af fyra pelare och ligger 35 meter öfver Stadsgårdsplanen. Längden är 154 meter, och af dess fyra spann håller det längsta 83 meter. Så väl själfva bron som pelarna äro utförda i smidt järn, hvilket ensamt i den förra når en vikt af 212 ton.

För trafiken gälla öfverståthållareämbetets kungörelse den 17 mars 1883 och dess protokoll den 18 mars 1884. Afgiften är fastställd till 5 öre för uppfart och 3 öre för nedfart. Antalet passagerare i hvarje hisskorg får icke öfverstiga 12, konduktören inberäknad. Mer än 500 personer få icke samtidigt tillträde till bron och icke mer än 50 till den paviljong, som är uppförd å dess yttersta spets. Utom den kontroll bolaget själft ständigt ägnar hissinnrättningen är denna liksom äfven gångbron underkastad inspektion af myndigheterna. Bron har efter hand blifvit icke allenast en viktig och mycket anlita trafikväg utan äfven en omtyckt plats för en mängd besökande, hvilka där kunna njuta af en utsikt sådan få städer hafva att erbjuda.

Katarinahissens lyckliga tillvägbringande och goda ekonomiska resultat ledde osökt tanken på en liknande inrättning för Maria församling. Härmed dröjde icke längre än till år 1884, då revisor A. Herlitz på ansökan erhöi koncession på en hiss med gångbro från Söder Mälarstrand till Tavastgatan, hvars närhet till den stora pulsådern Hornsgatan var ägnad att ingifva de bästa förhoppningar om en liflig trafik. För denna anläggning fordrades emellertid inköp af flere fastigheter för att öfver egen mark kunna framdraga bron, hvarjämte dennas läge kräfde uppförandet af en större byggnad vid Mälarstranden för att inrymma hissen. Den staden tillhöriga mark, som för ändamålet behöfdes, öfverlämnades med därå befintliga byggnader till sökanden mot en årlig hyra af 10 öre per kv.-fot och vederlag af en något mindre strandtomt. Äfvenså förbehöll sig staden rätt till inlösen efter tjugo år af hiss och gångbro samt den del af byggnaden, som behöfdes för deras begagnande, allt efter värdering intill anläggningskostnaden, eller efter fyrtio år mot endast halfva värderingssumman, eller ock skulle staden efter sjuttio fem år utan ersättning erhålla äganderätt till anläggningen i dess helhet. För trafiken bestämdes enahanda afgifter som för Katarinahissen.

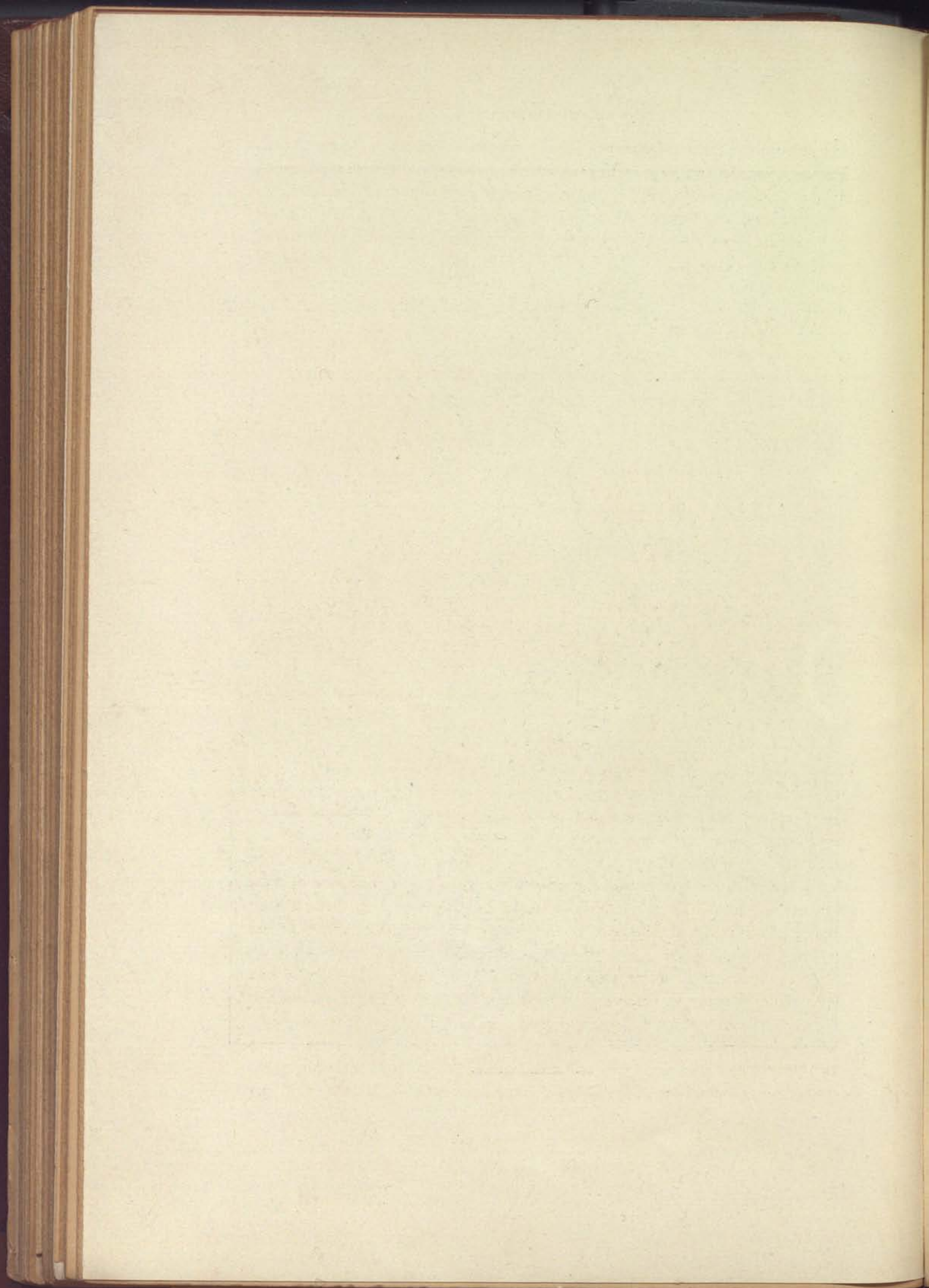
På hösten samma år bildades *Maria hiss- och magasinsaktiebolag*, som med ett kapital af 450,000 kronor började arbetet i januari 1885, och efter kostsamma sprängningar af berg för anläggningen, kunde denna öppnas för trafik i mars 1886. Den hade då kostat omkring 300,000 kronor, förutom värdet af den till staden öfverlätna tomten, hvilken uppskattades till 350,000 kronor. Byggnaden, som är uppförd i götisk stil, inrymmer, utom hisstornet i midten, åtskilliga andra lokaler, hvilka uthyras till magasin, kontor och



G. Fr. Klemming fot.

86. Katarinahissen.

G. L. R.



vårdshusrörelse. För magasinerna finnas särskilda varuhissar, hvilka liksom personhissen drivas med hydropneumatiska maskiner. Elektrisk belysning är anordnad inom och utom byggnaden, och värmeledningar äro dragna från maskinrummet till flere af lokalerna. Gångbron är af smidt järn och delad på fyra spann. Den offentliga kontrollen är densamma som för Katarinahissen.

Som man finner, har uppförandet af Mariahissen kräft vida större kostnader än Katarinahissen. Den har ej heller på långt när så stor trafik som denna, vid hvars fot publiken så att säga stod och väntade för att blifva befordrad uppåt, under det att rörelsen på Söder Mälarstrand var och ännu är jämförelsevis obetydlig. Ett utan tvifvel godt grepp var den öfverenskommelse Mariahissen strax träffade med Nya ångslupsbolaget, hvilket med tvenne ångfärjor befordrar dess trafikanter fram och åter öfver Riddarefjärden. Afgiften för öfverfart med färja och uppfart med hiss är 6 öre, i motsatt riktning 5 öre.

En öfversikt af rörelsen allt ifrån dess början visar följande siffror för antalet passagerare:

| Arligen | Katarinahissen. | Mariahissen. |
|---------------------|-----------------|--------------|
| 1883—1885 | 1,605,404 | — |
| 1886—1890 | 1,279,528 | 864,225 |
| 1891—1895 | 1,069,457 | 737,011 |
| 1896 | 1,088,419 | 858,744 |

Från början af sin verksamhet och intill slutet af år 1896 hafva sålunda båda hissarna befordrat öfver 26 1/2 millioner människor.

9. Brunkebergstunneln.

Samme kapten K. Lindmark, som för Södermalm uppförde Katarinahissen, gaf äfven uppslaget till en ny trafikled för Norrmalm. Här gällde det att öfvervinna det hinder, som Brunkebergsåsen reste mellan denna stadsdels västra, af Drottninggatan genomdragna trafikområde och det allt snabbare uppväxande Östermalm.

I april 1884 erhöil kapten Lindmark koncession på anläggandet af en tunnel för gångtrafik under åsen i längdriktningen af David Bagares gata. Bland villkoren ingick bland annat, att tunneln icke finge upplåtas för allmänna rörelsen, förrän arbetet blifvit vederbörligen afsynadt och godkändt, och att den skulle af sökanden i fullgodt skick underhållas, så länge den för uppgifvet ändamål begagnades, samt äfven af honom förses med belysning. Sökanden skulle vara skyldig underkasta sig de föreskrifter, som öfverståthållareämbetet kunde finna skäligt meddela till trygghet för trafiken, och skulle ämbetet därjämte äga bestämna de tider, då tunneln borde hållas öppen för allmänheten, samt vaka öfver att densamma då oafbrutet vore

tillgänglig. Staden upplät kostnadsfritt den mark i ofvannämnda gata, som för tunneln behöfdes, men skulle vara frikänd från all ersättningskyldighet, som kunde blifva en följd af anläggningen. Vidare förbehöll sig staden rättighet att, när tunneln trafikerats i tjugo år, inlösa densamma med tillbehör efter värdering, som dock icke finge öfverstiga den ursprungliga anläggningskostnaden, eller ock femtio år efter trafikens öppnande kostnadsfritt tillträda hela anläggningen i godt stånd.

Sedan detta aftal träffats, bildade sökanden ett bolag, och man skred



C. J. G. fot.

87. Brunkebergstunneln, östra mynningen.

sommaren 1884 till verket. Genomborrandet af åsen leddes från båda sidorna, och arbetet fortgick dag och natt, ehuru icke utan stora svårigheter på grund af jordlagrens beskaffenhet, hvilken gjorde hittills brukliga arbetsmetoder oandvändbara. För att undvika ras i tunneln, hvilkas inverkan på de ofvanför liggande husen redan börjat visa sig betänkelig, försattes den närmast liggande jordmassan genom en sinnrik apparat i fruset skick och blef sålunda möjlig att med trygghet bearbetas. Äfven motigheter af andra slag uppstodo, men blefvo alla lyckligt öfvervunna, och efter två år var arbetet afslutadt. Brunkebergstunneln i sitt färdiga skick har både hos oss och i utlandet ådragit sig en välförtjänt uppmärksamhet såsom ett prof på hvad energi i förening med teknisk duglighet förmår åstadkomma.

Tunneln har en längd af 231 meter samt är 4 meter bred och 3.9 meter hög. Hvalfvet är utfördt i betong, som i tjocklek växlar mellan 0.40 och 0.55 meter, och är klädt med ett zinkhölje. Gångbanan består af asfalt.

Den 9 juni 1886 gaf öfverståthållareämbetet sitt tillstånd att öppna tunneln för allmän trafik, och den 23 i samma månad närmare föreskrifter och ordningsregler. Besiktning af tunneln äger rum på ägarens bekostnad hvarje år genom sakkunnige män, som därtill af öfverståthållareämbetet utses.



C. J. G. fot.

88. Brunkebergstunneln, västra mynningen.

Trafiken har haft följande omfattning:

| Årligen | Trafikanter. |
|---|--------------|
| 1886—90 (endast halfva året 1886) | 962,382 |
| 1891—95 | 985,153 |
| 1896 | 1,176,045 |

Den betydliga ökningen under 1896 har otvifvelaktigt haft sin grund däri, att genom de s. k. Lambyska verkens bortrödjande tillträdet till tunnelns östra mynning blifvit lättare.

10. Stadsbud.

Med hufvudstadens utveckling och tilltagande samfärdsel gjorde sig efter hand äfven behovet gällande af personer, som mot rimlig ersättning åtogo sig hvarjehanda tillfälliga uppdrag, såsom bref- och paketbefordran, flyttningar m. m. För sådant ändamål inrättades på 1850-talet det s. k. bäraregillet, hvilket 1863 öfvergick i stadsbudsinstitutionen. Denna visade sig emellertid i sitt dåvarande skick ingalunda motsvara hvad man af en dylik inrättning, väl ordnad, kunde begära, och dess anseende led också



89. Stadsbud.

däraf, att oredliga eller eljest mindre väl kända personer under föregifvande att tillhöra stadsbudskåren icke sällan lyckades tillnarra sig uppdrag och missbruka allmänhetens förtroende.

För att råda bot på dessa olägenheter fann öfverståthållareämbetet nödigt att för stadsbudsväsendet i hufvudstaden utfärda det ännu gällande reglementet af den 5 aug. 1869. Enligt detta får ingen utan ämbetets särskilda medgifvande söka inkomst såsom stadsbud, med begagnande af dräkt eller tecken, som utmärker dylik befattning, med mindre han tillhör någon af ämbetet godkänd stadsbudsexpedition — hvem som helst dock obetaget att idka samma näringsfång, ehuru utan dräkt eller tecken, som tillkommer stadsbud. Stadsbudsexpedition får icke öppnas med mindre än 30 stadsbud. Föreståndaren skall för rättigheten att utöfva sin verksamhet anskaffa lämplig kontorslokal och styrka sig äga medborgerligt förtroende samt nöjaktigt kunna räkna och skriva. Som stadsbud får han icke antaga annan person än den, som gjort sig känd för ärlighet, pålitlighet, ordentlighet och nykterhet samt på hans anmälan blifvit af ämbetet godkänd. För hvarje sålunda godkändt stadsbud tillhandahåller samma myndighet åt föreståndaren ett stadsbudstecken med nummer att bäras å mössan samt en tjänstgöringsbok, innehållande stadsbudets antagningsbevis, nummer, namn och signalement samt reglemente och taxa. Upphör stadsbud med sin befattning, skall så väl tecken som tjänstgöringsbok till ämbetet genast återställas. Mönstring af stadsbuden verkställas en gång om året af polisen.

Nu gällande taxa är utfärdad den 30 dec. 1877 och innehåller alla närmare bestämmelser för den betalning stadsbudet äger uppbära efter kurs, då hänsyn toges till väglängden och bördans vikt, eller, hvilket mera sällan kommer i fråga, efter tid. Stadsbud är skyldigt att vid anfordran lämna kvitto å emottaget uppdrag och därför uppburen ersättning. Skada eller förlust vid

uppdragets fullgörande ersättes, mot företeende inom åtta dagar af samma kvitto, med högst 50 kr. af föreståndaren för den expedition stadsbudet tillhör. Vägrar stadbud att fullgöra hvad honom i tjänsten åligger, och kan han icke visa, att annat uppdrag däri hindrar honom, straffas han med böter.

Inom hufvudstaden funnos vid utgången af år 1896 4 stadsbudsexpeditioner. Hvarje sådan har sig tilldeladt ett visst område, s. k. trakt, inom hvilken dess stadbud, med uteslutande af andra, äro berättigade att betjäna allmänheten och där de finnas posterade på lämpliga platser, vanligen i gatukorsningar med liflig trafik. Befinner sig stadbud under pågående uppdrag eller eljest i annan trakt, än den han rätteligen tillhör, är han likväl oförhindrad att under vägen åtaga sig uppdrag, men icke att för sådant ändamål där fatta posto.

Hela antalet stadbud utgjorde sistnämnda år 225. Af dem tillhörde 60 första trakten (Jakobs, Johannes och Östermalms församlingar), 70 den andra (Klara, Kungsholmen och Adolf Fredrik), 60 den tredje (Södermalm, östra delen af Staden inom broarna och Centralbangården) och 35 den fjärde trakten (västra delen af Staden inom broarna med Riddarholmen).

Den tillsyn öfver stadsbudsväsendet, som med stöd af nyssnämnda reglemente nu utöfvats i snart trettio år, har haft de bästa följder. Stadsbudena äro i allmänhet ordentligt folk, nyktra, villiga och pålitliga, och i förhållande till den mängd uppdrag, som åt dem anförtros, gifva de ganska sällan anledning till klagomål från allmänhetens sida. Icke få bland dem hafva efter hand förvärfvat fasta kunder, hos hvilka de intaga en mycket betrodd ställning. Deras yrke har emellertid lika litet som andra arbetares kunnat undandraga sig konjunkturenas växlingar. Den större trafiken å järnvägar och med ångbåtar har visserligen beredt dem en motsvarande ökad sysselsättning, men å andra sidan hafva telefon och spårvägar gjort en mängd smärre uppdrag öfverflödiga, hvilka eljest brukade komma stadsbudena till del. Sina bästa tider hafva de vid de årliga flyttningarna, ty som bekant äro stockholmarne föga stadiga hyresgäster, äfvensom vid flyttningar till och från de otaliga landställen, hvilka under sommaren upptaga så många tusen af hufvudstadens invånare. I genomsnitt torde den dagliga inkomsten för ett stadbud uppgå till ett par kronor, eller kanske 900 kronor om året, hvarifrån dock afgår den afgift af 25 öre (vid 1 expedition 20 öre) pr söckendag, som erlægges till expeditionens föreståndare.

En kändbar konkurrens hafva stadsbudena fått genom inrättandet af de s. k. *expressbyråerna*, hvilka icke stå under myndigheternas kontroll, men utföra enahanda sysslor som stadsbudena. Arbetsstyrkan vid dessa byråer växlar i mån af behof, men är vissa tider, såsom vid de sedvanliga vår- och höstflyttningarna, lika stor som hela stadsbudskåren. Stockholms expressbyrå, hvilken är den äldsta och största, har bland annat genom

kontrakt med styrelsen för statens järnvägar sedan mer än tjugo år tillbaka öfvertagit utsändningen i hufvudstaden af allt ankommande ilgods. Af senare datum äro Östermalms, Norra, Vasa och Kungsholmens expressbyråer, hvar och en närmast afsedd för den stadsdel, hvarefter den har sitt namn. De äro också ganska mycket anlitade, och den täflan, som på detta sätt uppstått för stadsbuden, förklarar tillräckligt, hvarför de sistnämnda icke äro flere nu än för tjugo år sedan, ehuru hufvudstadens befolkning under tiden vuxit med 130,000 människor.

* * *

Under den senaste tiden har ännu ett kommunikationsmedel vunnit en så vidsträckt utbredning, att det ej bör med tystnad förbigås i denna framställning, ehuru det ej står hela allmänheten till tjänst på samma sätt som de, hvilka i det föregående afhandlats. Det är *velocipeden*. Detta forskaffningsredskap infördes i Sverige i slutet af 1860-talet, men vann först under 1880-talet i Stockholm så pass stor användning, att öfverståthållareämbetet fann sig föranlåtet (genom kungörelse den 30 juni 1886) att utfärda bestämmelser angående velocipedåkning å allmänna platser. Då emellertid åtskilliga olägenheter uppstodo af den alltjämt ökade velocipedtrafiken, befunnos de gifna bestämmelserna otillräckliga, hvarför nya sådana utfärdades genom öfverståthållareämbetets kungörelse den 27 december 1894, som med däri den 3 juni 1897 gjorda ändringar ännu är gällande. Enligt denna författning är velocipedåkning helt och hållet förbjuden å ett mindre antal trängre eller mycket trafikerade platser samt får på en del andra dylika platser äga rum endast med långsam fart. Alla velocipeder skola vara försedda med tydligt nummer, som af polismyndigheten bestämmes, och efter mörkrets inbrott föra brinnande lykta. Den till en början starka motviljan mot numreringen synes nu hafva upphört, och stadens gator vimla af velocipedryttare af alla samhällsklasser, både män och kvinnor. Velocipeden användes också i det allmännas tjänst af breflådtömmare, telegrambud, järnvägens notisbud m. fl. samt tjänar stadsbud och expressbyråernas biträden vid uppdrags utförande och lättare transporter. Antalet i polisen registrerade velocipeder uppgick den 1 september 1897 till 10,617.