

Passagerare och personal i spårvägens barndom

AV KARL MALMSTEN



Dr Karl Malmsten är trefaldig fil. lic. (i allmän och jämförande etnografi, i nordisk och jämförande folklivsforskning samt i praktisk filosofi), ekonomivetenskaplig doktor (vid universitetet i Frankfurt am Main) och diplomerad från Socialinstitutet i Stockholm. Han är verkställande ledamot av arbetsutskottet i Nordiska rådet för antropologisk forskning. Han har sysslat åtskilligt med Stockholms stads historia under sina forskningar.

Norrbro på 1880-talet med bl. a. spårvägens mötesspår. T. v. syns de berömda Norrbro-bazarer och i bakgrunden Telefontornet.

■ »Spårvagnen susar förbi kungliga teaterhuset...», utropade ett ögonvittne på den tiden det begav sig.

Hur fort kunde då ett spårbundet fordon ila för att genuina stockholmare för 85 år sedan skulle förnimma farten som en susning? Vad skulle polisen säga?

Polismästaren började förarbetet till ett spårvägsreglemente i senaste laget före invigningsdagen den 10 juli 1877. I sin rådvillhet begärde han bistånd från unionsbroderlandets redan spårvägsrutinerade kolleger. Den 15 juni 1877 sände »Politikammeret i Christiania» välvilligt »Herr Politimesteren i Stockholm» 11 stycken »Dokumenter vedkommende den hervorende Sporveistrafik». Till jämförelse hade man också ett 12 år gammalt spårvägsreglemente från Berlin. I det arkivaliskt bevarade konceptet till en motsvarighet för Stockholm kan man följa ordningsmaktens formuleringsvånda. Först den 23 december 1880 fastställdes spårvägsreglementet för Stockholm av Överståthållarämbetet (ÖEt) och det trädde i kraft den 1 januari 1881. Dessförinnan hade man fått reglementet från Göteborg, som tillämpats från den 1 maj samma år. Föreskrifterna i arkivkonceptet —

normkällan för vår stads trafikpolitik beträffande spårvagnsrörelsen — tillämpades av allt att döma under introduktionsskedet.

Utkastets § 19 ger alla upplysningar om vilken växel den hippologiska motorn måste köras på. Då folk i likhet med vårt ögonvittne hade känslan av att fordonet »susade» fram i högsta tillåtna fart, rörde hästen sig i »smått traf». Folk tyckte, att spårvagnen »rusade» förbi vid mötesplatserna. Då skulle hästen »köras i skridt» liksom »öfver starkt trafikerade tvärgator och kurvor samt å de liniedelar, angående hvilka ÖEt sådant serskilt föreskrifver».

Platsen där vår först citerade observatör upplevde sin tjusande fartsensation var Gustav Adolfs torg invigningsåret 1877. Betänk, att den uppseendeväckande hastigheten var 8 kilometer i timmen! Och redan från första dagen, den 10 juli, passerade här ett bjällerklingande och ofta larmklockeklämtande ekipage var femte minut. Vilken fest! Vilken rusch!! Vilken saga!!!

»Sagan sanning blef en gång!» jublade Dagens Nyheter invigningsdagen i polemisk triumf över »de krafter, som i det längsta motar-

betat denna nyttiga anläggning... Dock, allt det der må nu vara glömdt för den glada verkligheten att vårt vackra Stockholm äntligen erhållit denna nya och väsentliga häfstång för sin materiella förkofran.»

Hoppande passagerare hästarnas älsklingar

Stockholmarna fick från och med denna dag en ny, mondan roll att spela i sin eggande urbana kultur, nämligen *spårvagnspassagerarens*. De lärde den snabbt och med våghalsig virtuositet. August Strindbergs utomordentligt pålitlige medskildrare av folklivet i Stockholm, Claes Lundin, ger en hetsig etsning, när spårvagnarna susat och rusat genom staden under ett decennium. I fortsättningen på vårt inledande citat beskriver han:

»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 hästarnas älsklingar. Stockholmarna 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