

Det var på särskild anmodan av SoB:s redaktion, som följande artikel tillkom till SS:s 75-årsdag år 1952 med sedan utförd komplettering för efterföljande år.

SPÅRVAGSNÄTET

(Fr.o.m. 1/9 1947 hela trafiknätet)

Grundavgift

Under hela perioden 1877—1919 tillämpades på Norr en grundavgift av 10 öre. Samma var förhållandet på Söder 1887—1919 med undantag för tiden 1/3 1890—1/9 1890, då priset var 12 öre, och för perioden 1/9 1890—1/1 1892, då en zontaxa tillämpades. Om den senare mera nedan.

En förändring av 10-öres grundavgiften var på Norr under de första decennierna ej allvarligt ifrågasatt. På grund av nedgången i penningvärdet blev den för allmänheten allt billigare; detta kompenserades för bolagets del av den enormt stegrade trafiken, som var en följd av driftens elektrifiering. För 1904 och 1905 var exempelvis antalet resor 20,2 och 30,1 milj., d.v.s. en ökning av ungefär 50 %.

Fr.o.m. 1919 äro följande ändringar av grundavgiften att notera:

1919	höjdes	den från	10	till	15	öre
1919	”	”	”	”	15	” 20 ”
1920	”	”	”	”	20	” 25 ”
1923	sänktes	”	”	”	25	” 20 ”
1924	”	”	”	”	20	” 15 ”
1940	höjdes	”	”	”	15	” 20 ”
1947	”	”	”	”	20	” 25 ”
1948	”	”	”	”	25	” 30 ”
1951	”	”	”	”	30	” 35 ”
1953	”	”	”	”	35	” 45 ”
1955	”	”	”	”	45	” 50 ”

1957 infördes reslängdstaxa, varom mer nedan.

1959 återgick man till zontaxa, varvid grundavgiften blev 60 öre.

För 1920 Se även ”zontaxor...” o. ”övergång”.

För 1924 Se även ”zontaxor...”.

För 1947, 1951, 1953, 1955 och 1959 se även ”zontaxor...” och ”övergång”.

Zontaxor och zonindelning

Den taxa, som 1877 infördes, var en zontaxa, ehuru den termen ej då brukades. De första från Slussen utgående linjerna var t.ex. indelade i två betalningsområden med Norrbro som taxegräns. En resa Slussen—Roslagstorg kostade således 20 öre. Mot denna prissättning opponerade sig icke blott allmänheten utan även bolagets egna aktieägare. Zongränsen slopades därför redan på ett tidigt stadium och en 10-öres enhetstaxa tillämpades.

Rörande den ovannämnda zontaxan på Söder (1890—92) ”där varje zon utgöres av två stationsavstånd med undantag av sträckan Slussen—Ragvaldsgatan, som för uppresan anses som en zon” bestämdes avgiften för varje zon till 5 öre med den begränsningen, att högsta avgiften blev 12 öre. Således en 5—10—12 öres zontaxa. Resultatet av denna taxa liksom av den likaledes ovan nämnda 12-öres enhetstaxan blev ogynnsamt, varför man återgick till 10-öres enhetstaxa.

Försöken med zontaxor hade således på såväl Norr som Söder varit mindre lyckliga, och i fortsättningen visade sig enhetstaxan för innerstadstrafiken i Stockholm vara den riktiga lösningen.

Efter hand uppkom emellertid och med en viss självskripenhet ett nytt zonsystem nämligen, då spårvägslinjerna började utsträckas utanför stadens gränser, och en tillämpning av den billiga 10-öres taxan ej längre kunde anses rimlig.

Början gjordes redan 1886, då en linje utsträcktes från Norrtull till Haga södra grindar, varvid en 5-öres tilläggsavgift infördes. Sedan spårvägslinjen Haga s. gr.—Sundbybergsgränsen 1907—10 blivit färdig tillkom för sträckningarna Haga s. gr.—Hagalund och Hagalund—Sundbyberg 5-öres tilläggsavgifter för vardera sträckningen. Samtidigt tillämpades för en kortare tid samma tilläggsavgift Hjorthagsvägen—Ropsten. Då Bromma-trafiken började 1912 blev avgiften S:t Eriksgatan—Tranebergssunds Östra 10 öre. År 1914 skedde en zonindelning med zon 1 från S:t Eriksgatan till Tranebergssunds Västra och zon 2 från denna plats till Alvik, Äppelviksvägen och Ulvsunda. Avgiften var inom en zon 10 öre, inom två 15 öre. (Rörande

Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag.
Från Ringlinjen Till Sidolinjen
7517
10 öre.
Gäller blott vid öfvergångsstället för omedelbar öfvergång.

Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag.
Från Kungsholmslinjen Till Vasastadslinjen Hagalninen
3506
10 öre.
Gäller blott vid öfvergångsstället för omedelbar öfvergång.

Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag.
Från Kungsholmslinjen Till Ringlinjen
10 öre.
Gäller blott vid öfvergångsstället för omedelbar öfvergång.

Övergångsbiljett 1894.

Biljett för två ombyten 1895.

rabatt se nedan.) För Enskede-linjen (1909) fordrades icke någon tilläggsavgift.

Då Södra Förstadsbanan — med trafik efter hand till Midsommarkransen, Tellusborg och Mälarhöjden — öppnades 1911 tillämpades en enhetlig 10-öres taxa. Man övergick dock redan 16/7 1912 till zontariffsystem med tre zoner med 5 öres tillägg inom ny zon. Då AB Stockholms Spårvägar 1920 övertog rörelsen var taxan 10 öre för en zon, 15 öre för två, 20 öre för tre och 30 öre för fyra zoner. Den 1 okt. 1920 sattes avgiften för två zoner till 10 öre och för tre och fyra till 20 öre. Efter den 15 juli 1921 fastställdes samma taxa som för övriga förortslinjer.

I den av Stockholms stadsfullmäktige för AB Stockholms Spårvägar den 30 juni 1915 meddelade koncessionen har punkt 67 följande lydelse: "Intill dess zontariff-taxa genomförts, skola hittillsvarande avgifter gälla, dock att särskild avgift för Djurgårdslinjen bortfaller."

Trots denna bestämmelse medgav myndigheterna, att grundavgiften ändrades två gånger år 1919 (se ovan), utan att någon zontaxa infördes. Då taxan det sagda året för första gången höjdes betydde det t.o.m. praktiskt taget en *enhetstaxa*, då den nya avgiften — 15 öre — skulle gälla för hela spårvägsnätet inklusive förortsområdet, dock med undantag för sträckan Hagalund—Sundbyberg, där en tilläggsavgift på 5 öre uttogs. Samtidigt med sagda taxändring infördes ett nytt biljettsystem med enhetsbiljett.

Efter 1919 har följande zonbestämmelser varit gällande:

1920. Indelning i innerzon och ytterzon. Ytterzonerna blev Slakthuset—De Gamlas Väg, Tranebergssunds västra—Äppelviken resp. Ulvsunda, Haga s. gr.—Hagalund och Hagalund—Sundbyberg. (Södra Förstadsbanan var vid beslutets fattande ännu ej ansluten.) Tilläggsavgift 5 öre för färd

inom ytterzonen i samband med resa till eller från den inre zonen. (Särbestämmelser för linjen Haga s. gr.—Sundbyberg.)

1924. Spårvägsnätet indelades allttjämt i två zoner, innerzon och ytterzon. Den inre zonen begränsades av stationerna Roslagstull, Haga s. gr., Karlberg, Mariebergsgatan, Essingevägen, Hornstull, Hammarbygatan, Danvikstull, Bellmansro och Ropsten. För sammanhängande färd inom båda zonerna skulle utgå — jämte grundavgiften 15 öre — en till 10 öre nedsatt avgift för den andra zonen.

1941. På förortslinjerna genomfördes den ändringen, att samtliga linjer utom dåvarande linje 18 indelades i tre zoner. Indelningen av linje 18 bibehölls oförändrad med två zoner. Avgiften blev för enkel resa inom en zon 20 öre, inom två 30 och inom tre zoner 40 öre.

I en resolution rörande en taxefråga av den 7 jan. 1941 uttalade överståthållarämbetet att det syntes för vinnande av högre inkomster åt spårvägsbolaget böra övervägas, huruvida icke sådana kunde erhållas i samband med en zonindelning omfattande bolagets hela spårvägs- och bussnät, *alltså även innerstadsnätet*.

Detta uttalande föranledde den mycket omfattande "Utredning angående zontaxa för AB Stockholms Spårvägar", som utarbetades inom drifttjänstavdelningen, och vars betänkande är daterat den 7 juni 1943.

Någon zonindelning av innerstaden blev dock ej gjord — förrän 1 nov. 1957, då samtliga linjer, alltså även innerstadslinjerna, för reslängdstaxan indelades i sektioner — se i övrigt nedan.

1947. I samband med den fria övergångsrätten — inom den zon för vilken avgift erlagts — skulle för varje ytterligare zon, som berördes av resan, allttjämt utgå ett zontillägg av 10 öre.

1951. Infördes en fjärde zon på de längre förortslinjerna. Året därpå, då västra tunnelbanan

öppnades för trafik och zontaxenätet utsträcktes ända till Hässelby Villastad, fick detta nät *sex* zoner, de två nya yttersta dock ej numrerade 5 och 6 utan benämnda "V" (som i Vällingby) och "S" (som i Spånga).

För att mjuka upp taxesystemet inom ytterområdet, infördes 1951 "lokalresor", vilket innebar, att den, som endast skulle resa inom zonerna 3—4, eller senare 4-V eller V-S, inte behövde betala tillägg för mellanliggande zongräns. Den "lokalbiljett", som lämnades för sådan resa, kunde dock *inte* påbyggas med zontillägg för längre resa — t.ex. för resa till zon 1.

1953. För att något kompensera höjningen av grundavgiften från 35 till 45 öre, gjorde man "tempo tillbaka" betr. zonindelningen. Man slog samman zonerna 3 och 4 till zon 3, och zonerna V och S till zon 4. Samtidigt infördes rabattbiljetter, 5 öre billigare än grundavgiften, varom mer nedan.

På grund av zonsammansslagningen slopades lokalresebestämmelserna. Solna och Sundbyberg lyckades dock förmå myndigheterna att, trots att zonerna 3 och 4 även där sammanslagits till en, bibehålla lokalresorna på linje 15. De utsträcktes sålunda där — och endast där — till att omfatta både de förutvarande zonerna 3 och 4, nu zon 3, och zon 2.

Det bör tilläggas, att, som ett medel mot tjuvåkning, man 1953 införde "varningsavgift". En trafikant, som åkte förbi den zongräns, till vilken han löst biljett och inte *själv* begärde få lösa

resorna återinfördes dessutom. De gällde i zonerna 2—3 eller 3—4, den förra dock ej för färd över broarna, d.v.s. ej innanför Alvik, Liljeholmsplan eller Gullmarsplan.

1957 års reslängdstaxa hade ingen zonindelning. Den beskrivs nedan under särskild rubrik.

1959. Zonindelning återinfördes och blev densamma som före reslängdstaxan. Zontilläggen var också desamma, utom vid zongränsen 1/2 på ytterstadslinjer över Tranebergs- och Skanstullsbroarna, där den höjdes från 15 till 20 öre. Att den bibehölls vid 15 öre på sydvästra nätet var orsakat av att man — liksom i 57 års taxa — ville kompensera Brännkyrkaborna för att de ej hade någon *direktlinje till stadens centrum*. Lokalresorna och rabattbiljetterna från 1955 bibehölls likaså. Som lokalresa räknades dock nu *hela* området utanför resp. broar.

Övergång

Den första övergångsrätten daterar sig från 1882, då fri övergång infördes mellan Östermalms- och Ringlinjerna. Att den icke avgiftsbelades berodde på, att den förstnämnda linjen hade så ringa utsträckning, att bolaget icke ansåg det rimligt att begära betalning utöver grundavgiften. Alltefter spårvägsnätet utbyggdes till mera periferiska punkter inom det dåvarande stadsområdet, tillkom flera övergångsmöjligheter, ibland avgiftsfria, ibland avgiftsbelagda med 5 öre. Någon bestämd plan existerade icke och kunde knappast heller göra det. Där emot kanske man kan tala om en princip: att behålla en avgift så länge som möjligt till dess folkets knorrande blev alltför märkbart, och man fick en liten vink från det höga ämbetet vid slottsbacken, att nu borde man vara nöjd med de femöringar, som redan — för en viss övergång — skramlat ned i betalningsbössorna.

Huru föga planmässigt övergångssystemet var framgår av följande episod från år 1900. Ringlinjen var då dubbelspårig utom en liten del av Munkbron. För att dubbelspår även där skulle få utläggas, bestämde stadsfullmäktige att, utom kontant ersättning för minskade platshyror för Munkbron, fri övergång skulle medgivas mellan Kungsholms- och Vasastadslinjerna. Det är inte lätt att se det trafiktekniska och logiska sambandet mellan munkbromadammernas torgplatser och övergångsrätten ifråga.

År 1905, då elektrifieringen av Norra bolaget var genomförd, var fri planmässig övergång tillåten på alla linjer utom Djurgårdslinjen. Där infördes den först 1/1 1917. Under Södra bolagets hela tid som trafikföretag, d.v.s. åren 1887—1918, var övergången fri på Söder. Även vid Södra Förstadsbanan hade man i början fri övergång vid Grön-

ÖFVERGÅNGSBILJETT													S
Gäller endast vid övergångsstället och för omedelbar färd med nästkommande, ej fullsatta vagn. Får ej överlämnas													
E Östermalmslinjen. 17007													M
Ringlinjen	Kungsholmen		Vasast.		Norrtull 15 ö.		Haga. 20 ö.						
7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	O
10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	
1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	1 2 3	T
4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	4 5 6	
7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	7 8 9	F
10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	10 11 12	
													L

1902 års övergångsbiljett.

tillägg, ansågs ha helt ogiltig biljett, d.v.s. måste lösa *ny* grundavgift jämte ev. zontillägg. Det sagda gällde dock — bl.a. av hänsyn till trafikanterna från Solna och Sundbyberg — ej på spårvagnar, utan endast på *bussar* med fast konduktör eller enmansdrift.

1955. Zonindelningen från 1953 bibehölls, men för färd *mellan zonerna 1 och 2*, d.v.s. innerstaden och närmaste ytterstadszon, höjdes zontillägget till 15 öre. Zongränserna 2/3 och 3/4 hade fortfarande 10-öres avgift. De 1953 slopade lokal-

brink och Nyboda. Avgiftsfri övergång emellan de norra och södra näten etablerades 1919 som en provisorisk åtgärd, till dess spårvägslinjen kunde föras över Slussen 1922.

För övrigt är följande data att notera (obs. övergång före 1947 medgavs endast mellan *anslutande spårvagnslinjer*, inte i något avseende till/från buss):

1920. 5-öres avgift infördes för övergång till en annan linje eller till annat tåg på samma linje.

1941 1/3. Avgiften för övergång höjdes till 10 öre.

Avgiftsbelagd enkel och dubbel övergång för resenärer med de nyinförda månads- och veckokorten (periodkort). Rörande dessa kort, som även utfärdades utan övergång, se vidare ett senare avsnitt ang. månads- och veckokort.

1947. Avgiftsfri övergång mellan samtliga trafikslag inom den zon, för vilken avgift erlagts. Övergång fick sålunda inom "giltig zon" ske var helst man ville, samt till valfri linje och i valfri färdriktning. Avgiften för enkel resa och övergångsresa var densamma. Detta ledde till en lavin av fusk genom överlåtelse eller plockning av biljetter, som ej behövt användas för övergång. Som ett lustigt exempel må berättas, att dåvarande vd Helins hustru en dag i en affär hörde en inkommande dam högt säga till övriga kunder: "Är det någon som vill ha min övergångsbiljett, jag behöver den inte mer."

1953 infördes, som ett medel mot "överlåtelsebiljetterna", *rabattbiljetter* för enkel resa, 5 öre billigare än motsvarande övergångsbiljetter. De fick dock köpas endast i häften om 10 st.

1955. Då grundavgiften höjdes från 45 till 50 öre men rabattbiljetten kvarhölls vid priset 40 öre, steg skillnaden mellan övergångsresan och enkelresan (med rabattbiljett) från 5 till 10 öre. Detta gjorde givetvis rabattbiljetterna avsevärt mer attraktiva.

1957. Övergångarna slopades utom i ett fall: övergång mellan vissa Brännkyrkalinjer och T-banans centrum, se "reslängdstaxan" nedan.

1959. Återinfördes en zontaxa av samma typ som 1955, d.v.s. övergångsbiljetten, nu à 60 öre, kostade 10 öre mer än rabattbiljetten för enkel resa, 50 öre.



Den första 10-öres kvittobiljetten (1906).

Särskilda förmåner för trafikanterna

Den största förmånen därvidlag torde de s.k. *arbetartågen* ha inneburit. De utgjorde ett åliggande för Norra bolaget enligt 1903 års koncession. Enahanda blev förhållandet för Södra bolaget efter ett avtal med staden av år 1908.

De första arbetartågen insattes 1/3 1906 på morgnarna på två linjer Haga—Slussen—Roslags-tull och Värtan—Slussen—Kungsholmen. På Söder skedde det i nov. 1909 på Enskedelinjen, i december s.å. erhöll övriga linjer liknande tåg. Trafiken utvecklades så, att år 1924, då de upphörde, var 18 linjer därav berörda.

Avgiften var från början 5 öre med rättighet att även för 5 öre lösa returbiljett för återfärd samma dag på vissa sträckor. Fri övergång mellan de sagda linjerna. År 1919 höjdes taxan till 10 öre och för tur- och retur först till 15 och sedan till 20 öre.

Så kommer turen till *rabattkortet* (i början användes rabattbiljetter) och om dem gäller följande data:

1906. Rabattkort (biljett) infördes; 11 kup. = priset för 10 resor.

B ÖFVERGÅNGSBILJETT och KVITTO à 10 öre												STOCKHOLMS NYA SPÅRVÄGS A. B.		A																					
046295						FRÅN LINIE N:o 2						Ser. 29																							
Nybodan		Normst. 1, 3, 5, N.		Gust. Adst. 1, 3, 5.		Tegelback. 1, 3, 5, N.		St. Eriksg. 4, N, O, S.		Vasagatan 1, 3, 5, N, O, S.		Fl. Fr. K. gat. 1, V.		Tegnérsagatan 3, N.		Stureplan 1, 3, 5, S.		Karlavagnen 5, N.		Sjöbylieg. 4, N, O, S.															
31	29	27	25	23	21	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1	31	29	27	25	23	21	19	17	15	13	11	9	7	5	3	1				
7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2	30	28	26	24	22	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2						

1906 års övergångsbiljett

1912 och 1914. 50 % rabatt på Bromma-linjen vid köp av rabattkort (= 10 biljetter à 10 öre).

1919. Rabattkort för arbetartågen; 75 öre för 10 kuponger.

1920. Rabattkortet upphörde.

1923. Rabattkortet återinfördes (11 kup. = priset för 10 resor).

Mellan åren 1922—24 var införda *rabattbiljetter* på Enskedebanan, Södra Förstadsbanan och Brommabanan. 5 öre rabatterades på det gällande biljettpriset.

Rabattkort användes, med växlande pris och rabatt, nästan utan avbrott ända till 1941, då de ersattes med kartor om 10 st. "färdkuponger", utan rabatt. April 1939—maj 1940 fanns dessutom kartor med 11 kuponger, av vilka den *ena* kupongen ej gällde utan av trafikanten avstods till det frivilliga luftskyddet.

Ang. rabattbiljetterna fr.o.m. 1953 är de redan omtalade under "Övergång".

Som slutord på detta avsnitt kanske ett kuriosum bör omnämnas: en "*badbiljett*" à 10 öre från

den 1 juni 1925 (hur länge är okänt), med följande text:

Denna biljett gäller som kvitto å ytterzonsavgift på linje 12 och 13 vid färd *utåt* å sträckan Essingevägen—Tranebergssunds östra. Biljetten gäller även som betalning för ett bad utan handduk i Tranebergsbadet.

Månads- och veckokort

Under 1940-talet infördes *månads- och veckokort* som följer:

1941 1/3 Månads- och veckokort på förortslinjerna gällande för obegränsat antal resor. Dessa kort tillkom för att dagliga trafikanter efter 1940 års taxehöjning skulle kunna resa utan avsevärd fördyring av kostnaderna.

1941 1/8. På förortslinjerna ny typ av månadskort, s.k. klippkort, gällande för 48 till 54 resor, beräknade efter 12 resor per vecka.

1946. Månadskort (samtrafikbiljetter) mellan spårvägsbolaget och lidingöbanorna för sträckan Humlegårdsgatan—Ropsten.

1947—59. De 1941 införda månads- och veckokorten bibehölls i princip med i stort sett samma utförande sedan 1944.

Olika priser och olika utseende på kort var bestämnda vid giltighet två, tre eller fyra zoner t.o.m. 1958, men från 1/3 59 har de varit utförda enligt *enhetstaxepincip*.

I regel har vi jämsides haft dels viserkort, dels (billigare) klippkort. 1956 frångicks denna princip. Av månadskort hade vi endast viserkort, av veckokorten endast klippkort. Från 1/11 1957 (reslängdstaxan) har vi numera åter *viserkort* både för månad och vecka, men klippkort endast för vecka.

Att i övrigt närmare redogöra för de otaliga varianter av priser, kortkombinationer, zonmarkering m.m., m.m. måste vi av utrymmesskäl här avstå ifrån.

Reslängdstaxan

1/11 1958 infördes en sedan flera år och särskilt under 1956—57 ingående undersökt och livligt debatterad "delsträckstaxa", hos oss benämnd "reslängdstaxa". Den gick ut på att man efter viss skala fick betala en med hänsyn till *reslängden* bestämt belopp. Samtliga linjer var indelade i sektioner om i runt tal 1,5 km längd och respriset var, om man

reste högst	1 sektion	25 öre
" "	2 sektioner	50 "
" "	3—4 "	70 "
" "	5—7 "	85 "
" "	8—10 "	100 "
" "	11—13 "	110 "
" mer än	13 "	120 "

110—120 öres endast på T-banan.

Någon annan övergång än den, sedan tunnelbanans begynnelse fria omstigningen mellan anslutningslinje och huvudlinje, medgavs ej — med ett undantag:

Från de av Söderorts linjer, som hade ändstation vid Fridhemsplan, Varvsgatan, Slussen eller Skanstull, fick man, mot lösande av ett *s.k.* "schablontillägg" fortsätta med en biljett, giltig till nyssnämnda ändstation, *med tunnelbanan till stadens centrum*, dock högst till Hötorget—T-Centralen. Sistnämnda tunnelbanestationer utgjorde gräns för sådana resor därför, att de över huvud taget ansågs i *kortavseende* som inre ändstation för södra och västra tunnelbanorna. Samma gällde i motsatt riktning, ävensom med kort till Brännkyrkalinjerna.

Trots att taxesystemet sålunda verkade ytterst invecklat, lyckades man klara biljettproblemet med blockbiljetter, inalles 13 typer mot senaste zontaxas 20 st. Och inte nog med detta: tack vare en serie hjälpmedel av olika slag, fungerade systemet med ett minimum av svårigheter. Reslängdstaxan torde vara den, som personalen gillat mest, åtminstone sedan 1947.

Vad som *inte* fungerade bra var dels kortsystemet i tunnelbanan, som nu för första gången var genomgående, dels de särskilda kort för innerstaden som infördes. Men det är en annan historia — och rättades till f.ö. sommaren 1958 till allmän belåtenhet.

BUSSNÄTET FÖRE 1947

Grundavgift

Då Stockholms Centrala Omnibus AB 1923 öppnade trafik på ringlinjen Odenplan — Drottninggatan — Gustav Adolfs Torg — Regeringsgatan — Odenplan blev grundavgiften 15 öre. När spårvägsbolaget 1925 hade övertagit bussbolaget och sedermera öppnat ett flertal nya linjer bibehölls samma avgift till 1932, fr.o.m. vilket år följande ändringar i grundavgiften är att notera:

1932 höjdes den från 15 till 20 öre

1940 höjdes den från 20 till 25 öre

(från 1/9 1947 se spårvägsnätet).

Specialtaxor

Sedan spårvägsbolaget år 1930 och 1931 förvärvat ett flertal busslinjer i Bromma och Brännkyrka tillkom följande specialtaxor:

1930.

Kungsbroplan—Bromma kyrka 35 öre

S:t Eriksgatan—Bromma kyrka 25 "

Ulvundavägen—Bromma kyrka 15 "

Kungsbroplan—S:t Eriksgatan	15 öre	1 zon	2 zoner	3 zoner	
Varvsgatan—Långbro—Älvsjö	25 „	1940	25	30	35
Varvsgatan—Liseberg—Långbro	25 „	1941	25	35	45
Midsommarkr.—Långsjö—Midsommarkr.	15 „	(Från 1947 — se Spårvägsnätet.)			

1936.

Nybroplan—Bromma	50 öre
----------------------------	--------

Zontaxor och zonindelning

Den första zontaxan inom bussnätet tillkom 1932 och var ett arv från företrädaren, då spårvägsbolaget övertog linjen Nybroplan—Blockhusudden. På denna linje tillämpades till 1940 en taxa med en glidande skala exempelvis så här:

Nybroplan—Blockhusudden	30 öre
Källhagen—Blockhusudden	25 „
Djurgårdsbrunn—Blockhusudden	20 „

En systematisk zonindelning daterar sig från 1933, då Essingelinjen i samband med förlängning i innerstaden från S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen till Norra Bantorget indelades i två zoner med följande avgifter:

Norra Bantorget—St. Essingen	25 öre
Norra Bantorget—S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen	20 „
S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen—St. Essingen	20 „

Indelning i tre zoner skedde:

- 1936 med linjen Norra Bantorget—St. Essingen;
- 1937 med linjen Brunkebergstorg—Hammarby;
- 1938 med linjen Norra Bantorget—Traneberg.

Taxan blev för sammanhängande resa inom 1 och 2 zoner 20 öre och för sammanhängande resa inom tre zoner 25 öre. I realiteten var linjerna sålunda ej indelade i tre zoner utan snarare i två med övergripande zongräns.

1940. På förortslinjerna infördes en indelning i enzoniga, tvåzoniga och trezoniga linjer för vilka följande avgifter i ören blev gällande:

Särskilda förmåner för trafikanterna

1930. 10 öres rabatt per resa Kungsholmen—Bromma Kyrka.

1930*). Ulvsundavägen—Bromma Kyrka.

1930*). Kungsbroplan—S:t Eriksgatan.

1930*). Midsommarkransen—Långsjö—Midsommarkransen.

1932*). 20-öres grundavgifter.

1935*). Norra Bantorget—St. Essingen.

1940. Rabattkort med 12 kuponger = priset för 10 resor.

1941 1/3. Den på rabattkort utgående rabatten sänktes från 16,7 % till 6 à 7 %.

1941 1/3. Månads- och veckokort på förortslinjerna för obegränsat antal resor utan övergångsrätt.

1941 1/8. Ny typ av månadskort, s.k. klippkort, infördes på förortslinjerna.

1941 6/11. Rabattkortet upphörde.

NATTRAFIK — SPÄRVÄG OCH BUSS

Nattrafik infördes 9/8 1919 på vissa linjer mot 65 öres avgift. Denna taxa höjdes 1/10 1920 till 75 öre och 1 kr vid övergång. År 1923 sänktes grundavgiften från 75 till 40 öre och tillägsavgiften för övergång från 25 till 10 öre. Fr.o.m. den 1 april 1924 har denna taxa varit *den dubbla mot avgiften i dagtrafik*.

Under större delen av den skildrade epoken har Stockholm sålunda, med ett 15 månaders avbrott för reslängdstaxan, haft en taxa av blandad typ med enhetspris på stadslinjerna och zonavgift på förortslinjerna. Oaktat alla ändringar i prissättningen har vi alltså kvar en taxa av denna principiella struktur.

*) Rabattkort med 11 kuponger = priset för 10 resor.