

Hur Stockholm fick spårväg

Ur Spårvägen i Stockholm : en minnesbok
av Sten Holmberg
utgiven av Stockholms Spårvägar 1960

År 1863 hade Köpenhamn fått spårväg. Det är sannolikt, att denna händelse gjort ett visst intryck i Stockholm och står i samband med den första från denna stad utgående studieresa på spårvägsväsendets område. Resan företogs år 1870. Resenärerna var dåvarande maskindirektören Eduard Fränckel och kamreraren Ludvig Tibell i Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Som ett resultat av resan är att anse, att K M:t den 5 maj 1871 lämnade tillstånd åt grosshandlaren A W Frestadius och den nämnde maskindirektören att anlägga och trafikera spårvägar i Stockholm. Koncessionen överläts på Stockholms Spårvägs AB och omfattade följande linjer:

1. Slussplanen—Gustav Adolfs Torg—Centralstationen.
2. Gustav Adolfs Torg—Hamngatan—Ladugårdslands Strandgata (Strandvägen)—Djurgårdsvägen
3. Norrmalmstorg—Norrmalmsgatan— (Biblioteksgatan) —Humlegården.

Koncessionsvillkoren blev emellertid icke i tid uppfyllda, och stadsfullmäktige avslög 1874 en framställning om uppskov. Bolaget synes därefter ha upplösts. Vederbörande lär ha misströstat om att en lönande rörelse skulle kunna åstadkommas utan en linje i Drottninggatan, vartill koncession ej kunde erhållas.

Ett par andra inte särskilt märkliga förslag angående spårvägsanläggningar framkom även vid samma tid men avslögs av stadsfullmäktige. Ett av dem var dock såtillvida märkligt, att det förutsatte ett kommunalt spårvägsbygge.

Det bör vara av intresse att här anföra några befolknings- och trafiksiffror (för spårvägar) från vissa utländska städer. Året är 1873.

	Inwånare	Passagerare	Resor per invånare o. år	Bana, svenska mil
Köpenhamn	200.000	8.700.000	44	2,22
Hannover	100.000	1.800.000	18	0,89
Wien	1.000.000	31.000.000	31	7,29
Philadelphia	750.000	66.780.000	89	—

Köpenhamns frekvens av år 1873 eller 44 resor per invånare och år uppnåddes av Stockholm 1896. Man bör dock därvidlag komma ihåg den utvecklade och effektiva ångslupstrafiken i Stockholm och dess omgivningar. Vi kan nämna, att denna vid selskiftet befordrade 11 à 12 milj. passagerare årligen, d.v.s. ungefär hälften av den dåtida spårvägsstrafiken.

Vid mitten av 1870-talet var ett utländskt företag hugat att övertaga anläggandet av spårvägar i Stockholm. En av en utländsk medborgare gjord koncessionsansökan avslögs av såväl K M:t som stadsfullmäktige. Saken hade lyckligtvis då kommit i goda svenska händer. Det hade varit för genant, om vi ej själva kunnat klara denna angelägenhet. Det var alldeles tillräckligt att göteborgarna under samma årtionde i sin anglofila yra lät ett engelskt bolag erhålla koncession för sin stad.

De ”goda svenska händerna” företrädde i första rummet av överståthållaren Gustaf av Ugglas. Det avgörande initiativet togs genom ett ÖA:s protokoll av 30 sept. 1875, varigenom en kommitté av sakkunniga män tillsattes för att utarbeta och till ÖA inkomma med en såväl teknisk som ekonomisk plan för anläggning av spårvägar i Stockholm. Medlemmar av kommittén blev byggnadschefen C J Knös, stadsingenjör Rudolf Brodin, den redan oss bekante Fränckel och löjtnanten Ludvig Broomé. (Knös och Broomé blev senare majorer i V o. V-kåren).

Kommitterade var redan i jan. 1876 färdiga med sitt uppdrag. För den värdefulla utredningen



Överståthållaren Gustaf af Ugglas, initiativtagaren vid tillkomsten av Stockholms Spårvägar.

och det gedigna arbetet betingade de sig en även efter dåtida måttstock så blygsam ersättning som 833 kr och 31 öre. Det är emellertid en punkt i förslaget, som gör oss något förbryllad. På grund av lutningsförhållandena på Söder ansåg sig de fyra herrarna inte kunna föreslå anläggandet av några spårvägs-linjer där utan förordade i stället ett ordnat omnibussystem i samband med ett spårvägsnät norr om Slussen. Om ej hästkraften räckte till för vagnar på räls, huru skulle den då ha orkat med tunga och klumpiga omnibussar?

Memorial.

*Från Sveriges Allmänna Riksdagen
i beaktande att vid kongressens utdelning af jern-
kollat, höllt den 30 September 1875*

*Den gifvne spårvägens anläggande
i beaktande den väsentliga fördelen af järn-
vägen, såväl för stadens befolkning i flera af-
seender till bekvämligheten och värdet af dess
allt de i stadens utkomna betingade, som af be-
därfningen till stadens befolkning, såväl till
gemenskapen och dess utkomna som till stadens
värdet för befolkningens värdet, höllt*

*E. J. Kvarn R. Wikström
H. A. Philipson J. W. Davidson*

Den stockholmska spårvägsrörelsens Magna Charta: ingressen och kommitterades underskrifter till 1875 års spårvägskommittés memorial.

I det ovannämnda protokollet hos ÖA betonas, att tillkomsten av spårvägar skulle i ej ringa mån bidra till avhjälpan av den bostadsbrist, som var rådande i huvudstaden. Bostadsbyggandet och spårvägsrörelsen har således redan från början utgjort delar av samma problem.

Kommitterades förslag föranledde, att en inbjudning den 6 mars 1876 utfärdades till allmänheten för aktieteckning. Utom av överståthållaren är den undertecknad av elva kända stockholmare. Det kan kanske vara av intresse för sentida invånare i denna stad att erfara, vilka de vid ett sådant tillfälle framträdande var, och var de hörde hemma. Således: C A Lindvall (N M Höglund, mycket känd järn- och finansfirma), Jean Bolinder (mek. verkstad), P Wikström (trävaruexport), J W Davidson (krögare på Hasselbacken), Frans Wennberg (spannmål), C D Philipson (titulärgrosshandlare, mest bankman), F G Althainz ("Eldkvarn"), John Söder-

berg (korta varor), A W Frestadius (järn). Dessutom Wilh. Walldén, boktryckare och utgivare av det då inflytelserika Stockholms Dagblad och slutligen SJ-byråchefen C Linnell. De, som läst Lotten Dahlgrens "Lyran" eller hennes "Norrländska släktprofiler", känner väl till den förträfflige mannen.

Aktieteckningen inbringade 625.000 kr. Enligt dåtida föreskrifter skulle K M:t godkänna bolagsordning och Stockholms Nya Spårvägs AB (i dagligt tal benämnt *Norra bolaget*) erhöi fastställelse av denna den 12 april 1876. Av lätt förklarlig anledning föreskrev K M:t, att epitetet "Nya" skulle ingå i firmanamnet. Det var lyckligt, att aktieteckningen ägde rum utan dröjsmål, ty under senare delen av 1870-talet genomled landet en mycket allvarlig kris, varvid särskilt berördes så känsliga områden som järn- och trävaruindustrierna. Nu kunde man rädda aktieteckningen, innan krisen satte in på allvar. Då bolagets rörelse från början gav god vinst, räckte aktiekapitalet jämte en obetydlig in-teknad skuld under de första åren väl till bolagets finansiering.

Konstituerande bolagsstämma hölls den 8 maj 1876. Till styrelse utsågs generalmajoren, förutv. statsrådet Br. A Leijonhufvud (sedan under 25 år styrelsens ordförande), revisionssekreteraren inom kort justitierådet A V Åbergsson samt de för läsaren



Aktiebrev i Stockholms Nya Spårvägs AB tillhörande bolagets första emission av år 1877.

redan kända herrarna Broomé, Fränckel och Philipson. För styrelseprotokollen svarade under många år först justitierådet Åbergsson och sedan förutv. statsrådet, presidenten Sven Herman Wikblad. De gentila gubbarna införde högst egenhändigt protokollen i protokollboken. Till vd utsågs Broomé, som på grund av annan verksamhet kände väl till byggnadsverksamheten i Stockholm. Detta ansågs vara av vikt.

Den av stadsfullmäktige beviljade koncessionen på 40 år stadfästes av K M:t den 30 dec. 1876. Detta datum förklarar, varför 40 år senare AB Stockholms Spårvägars verksamhet tog vid den 31 dec. 1916, vilket datum väckt många undran.

Hur stockholmarna fick sin första spårväg, har vi nu sökt tala om. Hur de fick vagnar att slå sig ned i, skall vi även berätta. Anbud avgavs av engelska, franska och danska firmor i prislägen från 3.968 till 3.580 kr per vagn. Intet accepterades. Däremot antog man en offert från AB Atlas i Stockholm, där den nämnde Eduard Fränckel var disponent. Priset var 3.300 kr. Vagnen var i nära överensstämmelse med spårvagnarna i Kristiania, där spårvägstrafiken varit igång en eller annan månad, och varifrån Atlas införskrivit en modellvagn. Den rymde 22 personer med sittplats för 14 och var försedd med coquilgutna hjul och med stålaxlar på gummifjädrar. Den första ordern omfattade 10 vagnar.

Trafiken började den 10 juli 1877 på linjerna Slussplan—Norrholmstorg—Roslagstorg och Slussplan — Norrmalmstorg — Grevbron. Samtliga 10 vagnar insattes. Den första dagens trafikinkomst belöpte sig till kr 1.101:80. Som taxan var 10 öre, betydde detta, att 11.018 personer begagnade sig av det för Stockholm moderna färdmedlet. Vagn nr 1, förd av P Andersson, ledde första dagen med en kassa stor kr 120:30; 1.203 personer färdades således med åkdonet. Till årets slut transporterade den lilla vagnen 102.998 personer. Från 10 juli 1877 till 8 okt. 1900, då den försvann ur trafiken, befordra-



Den förste spårvägsdirektören i Stockholm, Ludvig Broomé.

1876.

Protokoll, hållet vid Styrelsens för Stockholms nya Spårvägsaktiebolags sammanträde följande dagar 1876.

Den 9 Maj.

Nämmande: Herrar F. A. Åbergsson
L. Fränckel
L. Broomé.

§1.

Utsågas till Styrelsens ordförande Herr F. A. Åbergsson, till vice ordförande Herr L. Fränckel och till sekreterare Herr L. Broomé.

§2.

Besluts att från aktieägarnas infordrade 100-aktiebolags procent af tecknade aktiebelopp, att i det belopp som öfver 10 iakttagande genom åtgärder - aktieägarna skulle anse som tillräckligt till utflamma af Skandinaviska Aktiebolagets tecken.

Med protokollat
F. A. Åbergsson

Den 1 Juni.

Nämmande: Herrar Åbergsson
Philipson
Fränckel
Broomé.

§1.

Justierades protokoll för den 9 maj. Justiering af protokoll

§2.

Besluts att anse som tillräckligt till utflamma af Skandinaviska Aktiebolagets tecken i det belopp som öfver 10 iakttagande genom åtgärder - aktieägarna skulle anse som tillräckligt till utflamma af Skandinaviska Aktiebolagets tecken.

Första protokollen hos Stockholms Nya Spårvägs AB för 1876. Handstilen tillhör justitierådet A V Åbergsson — styrelseledamot och sekreterare.

de vagnen 1.877.069 passagerare, fastän den under tiden varit uttagen ur rörelsen 54 månader. Enligt vad A J Rydelius, spårvägmuseets första intendent och synnerligen kunnig på detta område med mång-årig personlig erfarenhet från hästvagnstiden, be-tygat för författaren, är vagnen nr 1 identisk med vagnen i spårvägmuseet.

Sammanlagt 6.250 aktier tecknades av 517 personer, således ungefär 12 aktier per tecknare, motsvarande ett belopp av 1.200 kr. Att teckningen skulle visa sig vara strängt lokal är naturligt. Landsbygden företrädades dock av 28 tecknare med 374 aktier hemmahörande i 25 olika orter. Utlandet (Helsingfors) är med på ett hörn med två tecknare och 15 aktier.

Bland tecknarna låter sig följande grupper utskiljas:

Grosshandlare, industriidkare, rentiers med de förstnämnda i majoritet: 2.102 aktier, 89 tecknare, ungefär 24 aktier per person.

Handlande: 287 aktier, 27 tecknare, ungefär 10 aktier per person.

Hantverkare och andra mindre företagare: 395 aktier, 31 tecknare, ungefär 13 aktier per person.

Professorer, läkare, lärare: 128 aktier, 15 tecknare, ungefär 8 aktier per person.

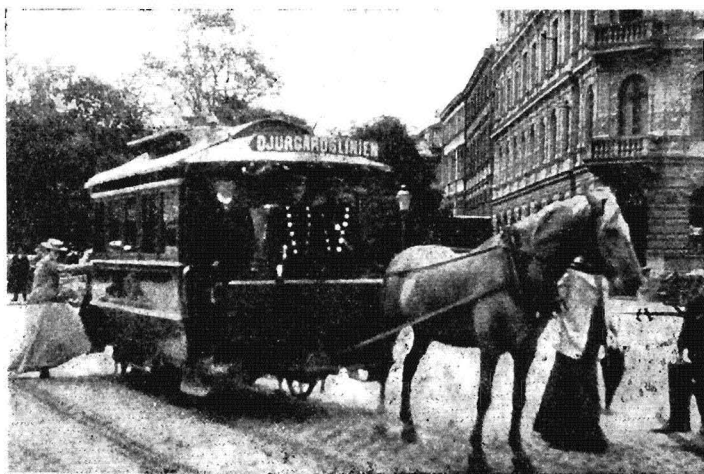
Ämbets- och tjänstemän: 390 aktier, 62 tecknare, ungefär 6 aktier per person.

Officerare: 295 aktier, 22 tecknare, ungefär 13 aktier per person.

Kvinnor: 189 aktier, 30 tecknare, ungefär 6 aktier per person.

Sexton personer och firmor tecknade 100 aktier eller mera, nitton mellan 50 och 100. Den största aktietecknaren var AB Stockholms Byggnadsförening med 200 aktier. Spårvägsbolagets nyvorne direktör var även chef för detta företag.

J & C G Bolinders Mek. Verkstads AB, det redan då välbekanta industriföretaget, tecknade 100 aktier. Konsul Jean Bolinder hade efter spårvägens tillkomst endast att vandra nedför Kaplansbacken och på Hantverkargatan hejda spårvagnen för att inom några minuter nästan vara vid porten av sitt ståtliga residens "Bolinderska huset" invid Grand Hotell. Bolinders hade sitt kontor vid Kaplans-



Norrmalmstorg. Stockholms första spårvagnstyp.

backen i den fastighet, som ännu disponeras av Stockholms stads statistiska kontor. Det var däriifrån som de efter hand världsberömda konstruktionerna för sågverksindustrin utgick, och som hjälpte denna att spela dess revolutionerande roll i vår ekonomiska historia.

Spannmålsfirman A Svanberg & Co tecknade även 100 aktier. Den var ägare till "Eldkvarnen" på

Stadshusets nuvarande område. Den mångomtalande branden ägde just rum vid denna tid (1878).

I gruppen grosshandlare träffar man på ett flertal av det dåtida Stockholms mera kända personer. Bland dem omnämner vi Wilh. H Kempe, Ljusne-Woxnaverkens ägare (dottern skapare till det Hallwylska museet vid Hamngatan), trävarugrossörerna J E Francke och bröderna Per och Carl Wikström. De tre sistnämndas firmor består alljämt. Vidare fil. dr, grosshandlaren Otto M Höglund, vars firma 1878 gjorde konkurs. Det var sannolikt det tragiska årets största ekonomiska tragedi



En av stallgårdarna.

i hela landet, då firman ägde eller finansierade ett 20-tal järnverk. Namnet Ameln finner man även. Det representerar gamla vänner till spårvägsrörelsen i egenskap av saltleverantörer.

Två tecknare var av förnäm "skeppsbroadel" med namnet Schwan. Tidigare under 1800-talet hade namnet burits av två talmän i borgarståndet, varav den ene dessutom var den förste ofrälse medlemmen av konungens statsråd (1828). Tobaks- och vingrossörerna är talrikt företrädade med de kända namnen Grönstedt, Hellgren, Högstedt, Ljunglöf, Lundberg. Knut Ljunglöf — "Ljunglöfs Ettan" — tecknade icke mindre än 150 aktier.

Bland hantverkarna finner man kungl. hovskräddaren Fr. Kæding. Hans rykte gick på sin tid ut över Stockholm på grund av ett samtal han hade med kungen (Carl XV) på en s.k. assemblé anordnad av borgerskapet i Börshuset. K. beklagade, att publiken var så blandad. "Du kan väl inte begära, att vi alla ska vara skräddare" föll repliken.

En intressant grupp utgör kvinnorna, där man bjuds på en överraskning. Bland tecknarna förekommer nämligen en verklig *grande dame* — änkedrottning Josefina, vår nuvarande konungs farfars mor, således var hon maka till Oscar I. Hon kan knappast haft någon tanke på att själv företaga en

spårvägsfärd, ty redan den eleganta krinolinen skulle förmodligen omöjliggjort detta. Den kammarherre, som skulle ombesörja transaktionen, måste emellertid ha varit litet slarvig eller glömsk. Den förmögna och noggranna drottningen kom nämligen på restlängd, d.v.s. hennes namn förekommer på en lista över de aktietecknare, som ej i föreskriven ordning fullgjort sina inbetalningar. I Wilhelmina Hierta finner man en annan bekant stockholmsdam. Hon var Lars Johan Hiertas änka och är bekant för sina donationer till mannens minne, varom pressen ärligen erinrar. I övrigt representerades kvinnorna av änkenåder och vanliga änkor, fröknar, mamseller, handelsidkerskor, barnmorskor, värdshusidkerskor etc.

Många andra samhällsgrupper förekommer exempelvis källarmästare, boktryckare, arkitekter, murare, handelsbokhållare, ja även en artist.

På ett verkligt lysande sätt är källarmästarna företrädna. Bland dem ser man Bengt Carlsson, den gamla Operakällarens avhållne "Lagman Bengt", Wilhelm och Manne Davidson, fäder till det både förstklassiga och trivsamma Hasselbacken, som äldre stockholmare (landsortsbor och utlänningar även) med så uppriktig saknad minns, konditor H R Berns, skaparen av det stora etablissemetet vid Berzelii park. Man träffar även på Th. Blanch, vars namn kvarlever i Blancs Café och borde kvarleva i Blanche-teatern, vore det icke för den felaktiga stavningen. Blanch etablerade här Stockholms första konstsalong. I Blancs Café fick man tack vare B. vid denna tid för första gången i Stockholm erfara sensationen av elektrisk belysning.

Bland boktryckare förekommer sådana namn som Norstedt och Bonnier men även namnet Hagström, ägare och utgivare av "Fäderneslandet", en beryktad person.

Två uppskattade trafikmän skall vi till sist nämna: överdirektören Hj Elworth och majoren Cl. Adelskiöld, den senare järnvägsbyggaren Nils Ericsons kollega. Elworth var överdirektör i "Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik" och brukade föra de kungliga extratågen. Han var son till Nils Ericsons broder John, propellerns och "Monitors" geniale skapare, i en förbindelse med en ung adelsdam. John Ericsson hade som ung officer, innan han lämnade Sverige för England och USA, ett uppdrag i Jämtland, där det unga paret möttes. Den kvinnliga parten önskade emellertid icke förbindelsens legalisering. Händelsen kan berättas utan att någon därav behöver känna sig sårad. *)

Bland de tidigaste handlingarna i spårvägsbolagets arkiv finns två med Elworths underskrift,

*) Stavningen av brödernas familjenamn är här riktig. Då Nils blev adlad, strök han en s-et i familjenamnet, vilket djupt sårade John.



Några bestämda hållplatser fanns icke i spårvägsrörelsens början. Denna karikatyr belyser detta förhållande.

vilka givit bolaget rättighet att korsa järnvägslinjen vid infarten till Kungsholmen.

Av aktieteckningen kan man döma, huru efterlängtade spårvägarna var. Sålunda är 19 tjänstemän i riksbanken att finna bland tecknarna, från bankokommissarier till e.o. kanslist. Sammanlagda antalet aktier för dem är endast 28, således ungefär 1,5 aktie per person. Med dåvarande låga avlöningar utgjorde emellertid 100 kr för en e.o. kanslist en ej så obetydlig transaktion. Intresset är i detta fall lätt att förstå. Riksbanken hade den tiden och långt senare sitt kontor i den tessinska skapelsen vid Järntorget. Rakaste förbindelsen norrut var den allt annat än behagliga Österlånggatan. Att i stället gå de få stegen ned till Skeppsbron och där stiga på en spårvagn, som t.o.m. vintertid var "uppvärmd" med renhudar på golvet, måste ju ha framstått som ett under av bekvämlighet. En tidstypisk omständighet var, att alla dessa 19 tjänstemän bodde norr om Norrström, ehuru arbetsplatsens belägenhet borde ha visat på Söder som hemvist.