

# Då hästen var motor

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

Under närmare trenne årtionden spelade i Stockholm hästen en dominerande roll på den kollektiva persontrafikens område. Då veterligt aldrig någon *dokumentariskt* grundad berättelse om spårväghästens liv och leverne tidigare publicerats, synes en framställning därom icke alldeles opåkallad och kan möjligen för en och annan även innebära ett intresse.

Stockholms Nya Spårvägs AB — ”Norra bolaget” — var före elektrifieringen av driften, d.v.s. under epoken 1877—1904, en stor, ja t.o.m. en mycket stor hästaffär. Det bokförda hästbeståndet utgjorde nämligen

år 1880	186 hästar
1885	282
1890	328
1895	452
1900	694
1902	705

Antalet för 1902 utgjorde samtidigt hästbeståndets maximala siffra.

För kollegan söder om Slussen, Stockholms Södra Spårvägs AB — ”Södra bolaget”, spelade hästmaterialet aldrig samma roll, då den väsentligaste delen av driften redan från början mekaniserades. Hästbeståndet här torde sannolikt ej ha överstigit 43 hästar.

Varifrån kom alla dessa hästar? Norra bolaget gjorde år 1877 det första inköpet från possessionaten O Ammilon på Agnesfrid i Skåne. De skånska hästarna visade sig emellertid vara för kläna och av ej passande typ. Efter hand blev Västergötland den viktigaste inköpsorten. En av oss gjord undersökning av härstamningen för 100 hästar (1890-talet) ger följande resultat:

Västergötland	80 %
Danmark	6 %
Uppland	5 %
Skåne	4 %
Södermanland	2 %
Roslagen	1 %
Östergötland	1 %
Norge	1 %

De ledande västgötahästarna var produkten av korsning mellan de välkända västgötastona och mindre ardennerhingstar.

Rörande sättet för inköpen försökte man sig fram på olika vägar; snart nog kom man till den förmodligen riktiga uppfattningen, att det bästa var att göra affärerna genom ett par utvalda hästhandlande, vilkas pålitlighet man varit i tillfälle att pröva. Att själva uppträda som köpare vid de stora hästauktionerna kunde ha sina riskabla följder.

Innan vi går vidare i framställningen skall vi något redogöra för stallförhållandena.

Redan 1878 var på tomten nr 12 i dåvarande kvarteret Vintervägen större — hörnet av nuvarande Tegnér- och Birger Jarlsgatorna — uppförda stall och vagnhall eller vagnshus, som namnet då var. De befanns på de områden, där nu vagnhallarna nr:ris 2 och 3 är belägna och var uppförda av tegel med utrymme för 80 hästar och 30 vagnar. Allt eftersom fastighetsområdena och rörelsen utvidgades, tillkom nya stallbyggnader fram till nuvarande Rehnsgatan. Av Timmermansorden och Stockholms stad förhyrdes den mark, som enligt 1866 års sedermera ändrade stadsplan utgjorde kvarteret Perlan. Området var beläget där Birger Jarlsgatan nu går fram mitt för nuvarande vagnhall nr 1 mellan Rådmans- och Kungstengatorna. På platsen, som man och man emellan kallades Träskholmen, och över vilken för icke länge sedan den ansevärdiga Träsksjön varit utbredd, uppfördes 1882—83 två vagnshus med verkstadslokal av resvirke med tak och väggar av korrugerad plåt. Grundläggningsarbetena var synnerligen besvärliga. Dessa vagnshus revs sannolikt 1910, vilket årtal vi emellertid icke varit i tillfälle att verifiera.

Samtliga av bolaget använda stallar befann sig således väster och samtliga vagnshus öster om dåvarande Roslagstullsgatan (Birger Jarlsgatan).

År 1900 tillkom en stallbyggnad i dåvarande kvarteret Kärnan på Kungsholmen. På denna plats befinner sig nu — invid Fridhemsplan — den kommunala mellanskolans byggnad.

Dessa stallutrymmen räckte icke alltid till. Sålunda hyrdes vid ett tillfälle det avsovnade Stockholms Allmänna Omnibus AB:s stall vid Holländar-

gatan med plats för 30 hästar. På "Träskängen" öster om nuvarande Birger Jarlsgatan och i hörnet av denna gata och nuvarande Rådmansgatan ägde bolaget därjämte en stallbyggnad, även den på mark tillhörig Timmermansorden och Stockholms stad, med 30 spiltrum. Detta stall begagnades dock aldrig av bolaget självt utan var uthyrt till ovan omtalade hästhandlande.

Så återvänder vi till hästarna. År 1901 var av 703 hästar 70 % valacker och 30 % ston. Till utseendet var nästan exakt hälften bruna; i övrigt var svarta hästar, gråskimmel och fuxar talrika. Den genomsnittliga mankhöjden var omkring 1,51 m. År 1899 var genomsnittsåldern för av oss undersökta 100 hästar 8½ år; de yngsta var 6, den äldsta 14 år.

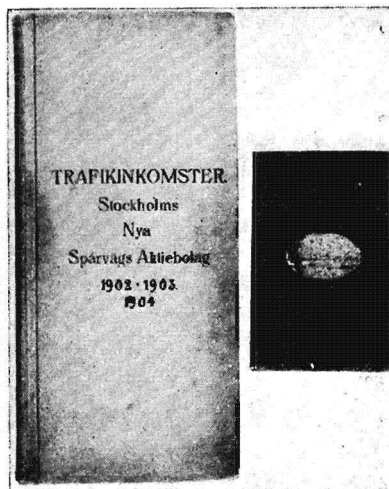
Från början hade hästarna endast nummer, men sedan kapten Hjortzberg tillträtt chefskapet för bolaget fick hästarna "personliga" namn sig tillagda; det berättas, att icke blott kaptenen utan att hela hans hus deltog i den gigantiska namngivningen.

Namnen hämtades från de mest olika håll: almanackan, olika mytologier, historien, geografien, skönlitteraturen, ja, även från dagshändelserna. Till den sistnämnda kategorin hör t.ex. namnet *Labori*, som för tanken till Dreyfus-processens upprörda dagar; *Labori* var Dreyfus' berömd försvarsadvokat. En gammal stockholmare ler road, då han ser namnen *Figaro* och *Jörgen*. "Boulevardtidningen" *Figaros* kände och orginelle redaktör och ägare, C F Lundström skrev i sin tidning under signaturen *Jörgen*. Namnet *Sessan* står förmodligen i samband med prinsessan Ingeborgs ankomst till Stockholm 1897. Till det litterära området är att hänföra *Gogul*, Fritz Reuters odödliga *Bräsig*, Fenimore Coopers *Uncas* och *Bellman*, *Movitz* och *Fjalar*. Man gör även bekantskap med *Atos* och *Portos* men icke med den tredje i den berömda trion — *Aramis*. Namnet *Ecarté* kanske vittnar om någon angenäm erfarenhet för namngivaren från officersmännen, *Ami* om hans franska språkkunskaper, *Leporello* låter oss ana, att operan icke var en för honom okänd konst, och *Nizza* minner möjligen om en angenäm semesterresa. Historien bidrager exempelvis med *Dacke*, *Narva*, *Xerxes*, *Attila*, *Ramses*, *Babur*, Den nordiska mytologin och de isländska sagorna representeras av *Sigyn*, *Brage*, *Norna*, *Njord*, *Kraka* m.fl.; den grekiska mytologins *Zeus* liksom hans romerska motsvarighet *Jupiter* saknas icke, ej heller *Kalkas*, *Akilles*, *Herakles* m.m. Svenska läsare ramlar icke i farstun över namnen *Arrak* och *Punsch*. Med rörelse träffar man på *Grälle* och *Pälle*, men man känner sig litet sårad av, att ungdomsvännen *Brunté* icke hade en namn inom spårvägsrörelsen. En häst hade, redan innan det stora nästdopet ägde rum namnet *Aftonbladet* beroende på, att den blev mycket uppskakad, när tidningspojkar på Norrmalmstorg utropade denna tid-

ning. Om det var den sohlmanska liberalismen så som den tog sig uttryck i tidningens spalter eller någonting i pojkarernas röster, som var anledning till missnöjet, låter sig emellertid icke sägas.

Vi skall nu intala oss, att någon läsare på grund av vad hittills presterats känner sig anime-rad att få veta något mera om alla dessa hästar och därför frågar: "Är det något närmare bekant rörande *Laboris* och hans kamraters övriga förhållanden, t.ex. beträffande den diet de förde?" Förvisso kan ett sådant besked lämnas. *Utfodring och stallutgifter per hästdag* utgjorde nämligen:

	1880		1900	
	kg	kr	kg	kr
havre . . . . .	8,2	1:02	9	1:03
hö . . . . .	4,3	0:22	4,25	0:27
halm . . . . .	4,1	0:10	2,15	0:06
kli . . . . .	0,9	0:10	0,5	0:05
halm till bäddar . . . . .	—	—	2,15	0:06
torvströ . . . . .	—	—	2,5	0:06
skoning . . . . .	—	0:14	—	0:15
övriga stallutgifter . . . . .	—	0:56	—	1:04
	Kr 2:14		Kr 2:72	



Konkret statistik. Trafikinkomsterna redovisades i liggare per vagn och dag. Då man ville undvika transport av summorna, var alla vagnar införda på ett och samma uppslag i liggaren, varför denna till sist antog jättelika dimensioner. Ovanstående bild visar t.h. första och t.v. sista liggaren i bruk.

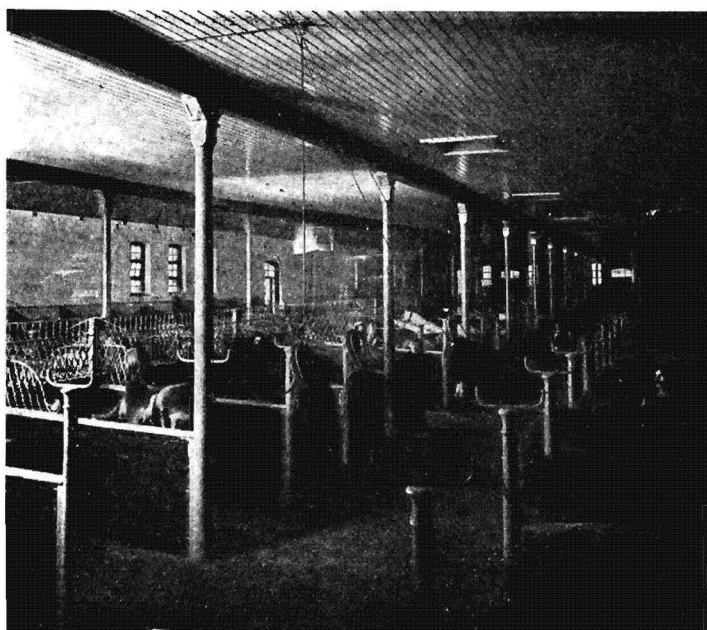
Som bedömandet av denna diet är ett för oss något intrikat spörsmål har vi som *hästutspisnings-sakkunnig* konsulterat en hippologiskt betonad samtida, som uttalar, att ovanstående matsedlar vittnar om en verkligt god levnadsstandard. Kvantiteten havre ansåg vederbörande så riklig, att vi nödgades dokumentariskt stödja uppgifterna härom.

Ja, utfodringen utgjorde den ljusa sidan av spårväghästens tillvaro; i övrigt måste den nog i det stora hela betecknas som en via dolorosa. Detta omdöme gäller särskilt den senare hälften av 1890-talet, och saken skall i fortsättningen belysas.

Ovannämnda fodervaror betingade i öre per kilogram fritt stallet:

	1886	1895	1900
havre . . . . .	9,98	8,58	11,46
hö . . . . .	6,20	4,11	6,35
halm . . . . .	2,63	2,10	2,80
vetekli . . . . .	7,87	9,38	9,60
torvströ . . . . .	—	2,51	2,46

Innan vi går att besvara nästa fråga, anser vi lämpligt att upplysa om, att sedan de nyinköpta hästarna anlant till stallet, åtgick det minst en månads tid, innan de blev inövade till fullständig tjänstgöring och tjänstduglighet. De insattes till att börja med för en rundtur i taget på den dåvarande Ringlinjen, som tog 40 minuter, sedan den 1892 blivit dubbelspårig. Då linjen var enkelspårig åtgick för färden 45 minuter. Ja, det hette, att den 1892 blev dubbelspårig, men strängt taget var den under några år framåt alltjämt enkelspårig på vissa avsnitt enligt polisens yrkande.



Interiörbild från ett av de gamla stallen.

Omnämmandet av den gamla Ringlinjen ger oss anledning att säga några ord om denna i Stockholms trafikhistoria remarkabla trafikled. Linjeringen slöts den 14 juli 1880 och upplöstes åter den 19 september 1932. Otaliga är de svenskar och även utlänningar, som under årens lopp fått sitt första intryck av landets huvudstad genom en färd på Ringlinjen, en utmärkt introduktion för övrigt, särskilt en vacker sommardag och i öppen vagn. Linjesträckningen var från början Slussen—Norrbro—Norrholmstorg—Biblioteksgatan—Roslags-torg—Tegnégatan—Stora Badstugatan—Vasagatan—Munkbron—Lilla Nygatan—Slussen. År 1924 utsträcktes linjen till Odengatan och 1929 till Kungsholmen. För gamla stockholmare är nog denna ring-

linje alltjämt den enda riktiga. För författaren har den ett särskilt intresse, ty en strålande vacker majdag 1888 gjorde han vid sitt första stockholmsbesök sitt livs första spårvagnsresa genom en tur Ringlinjen runt. Det var givetvis mycket av intresse, som passerade revue: På Norrbro general Sven Lagerberg — en av det dåtida Stockholms mest kända personer — i uniform och plymascherad hatt, Slottet och vaktparaden, som då var så imponerande, att, efter vad vi senare funnit, den kunnat göra sig gällande på Unter den Linden i Berlin. Men intressantast var dock antagligen att i utbyte mot en krona få en liten pappersrulle med 10-öringar, öppna den och för sällskapet och egen räkning pillra ner ett par 10-öringar i den framsträckta betalningsbössan.

Men nu gör sig den frågande läsaren åter påmind, han vill nu veta, vad så väl utfodrade hästar presterade. Svaret blir, att deras prestation i kilometer per dag utgjorde

1880	1885	1890	1895	1900
20,1	22,8	22,7	25,2	26,2

Dessa siffror gäller endast friska hästar. Läsarna bör uppmärksamma den enormt stegrade prestationen: från 1880 till 1900 icke mindre än 30 %. Under de ovan sagda fem åren transporterade varje häst i medeltal per år 24.662 passagerare.

Huru många år stod hästarna ut i det hårda arbetet? Vid nedannämnda tidpunkt hade varje häst i medeltal tjänstgjort följande antal år

1890	1895	1900
4,67	4,97	4,40

Vidtog efter dessa år den makabra vandringen till slakthuset? Nej, i regel icke. De var dessa hästar, fastän förbrukade i spårvägstjänst, rätt begärliga för lantbruket i landskapen runt Stockholm.

En och annan häst stod kvar i tjänst i många år. Den berömdaste av alla spårväghästar, rödskimmeln nr 100 Drott, var insatt i nummer, som termen var, den 18 mars 1890. Det var likväl Drott, som tillsammans med kamraten Vivi erhöll hedersuppdraget, att den 10 februari 1905 draga hem till stallarna den sista hästspårvagnen i trafik.

Märkligt nog är det icke möjligt, att dokumentariskt ange hästarnas arbetstid. Spårvägsbolagets arkiv lämnar intet bestämt besked i saken. Vi har därför förfrågat oss hos några veteraner, vilka alla som kuskar varit med under hästvagnstiden och svaren är i sanning överraskande. De innebär nämligen tiduppgifter från nio till tre timmar per dag. Ett mera talande kardinal exempel på med vilken ytterlig skepsis man skall behandla minnesuppgifter kan knappast givas, n.b. om det är vederhäftigt och historisk trovärdhet som eftersträvas. En häst, som gått i detta arbete nio timmar, skulle efter ett par

dagar lagt sig ned mellan spåren utan att åter resa sig. Emellertid har vi i arkivet påträffat en obetydlig papperslapp från 1899 med utredning om erforderligt hästantal, om hästarna endast skulle göra två turer dagligen. Detta tyder ju på, att antalet turer då var större. En tur på Ringlinjen betydde för spårvagnshästen passerandet av sträckan två gånger således 80 minuters arbete, varefter avlösning skedde. Om denna prestation upprepades tre gånger dagligen, får man 240 minuter, således fyra timmar. Sedan vi kommit till denna slutsats, har vi samtalat i saken med ett par av de hedervärda gubbarna. De anser vår beräkning riktig, men att yngre och svagare hästar endast gjorde två turer dagligen. Av en tidningsuppgift finner vi, att vid det samtida Stockholms Allmänna Omnibus AB skulle hästarnas arbetstid ävenledes utgöra fyra timmar. Därvidlag betydde timantalet en ännu större arbetsprestation än spårväghästarnas på grund av vagnarnas tyngd och därför, att dessa ju icke var spårbundna. Här förelåg klart och tydligt djurplågeri; busshästarnas sjukprocent var 1898 uppe i 33 %, rörande spårväghästarnas förhållanden i det fallet se nedan.

Vilka priser betalade man för de ur spårvägsbolagets synpunkt uttjänta hästarna? Vi skall besvara frågan så att vi lämnar uppgifter på *medelpriserna vid köp och försäljning av hästar* vid nedannämnda tider:

	1880	1890	1900
inköpspriser . . . . . kr	708	625	719
försäljningspriser . . . . . kr	355	214	315

Försäljningspriset utgör således genomsnittligt 40 % av inköpspriset.

För bolagets ekonomi var frågan om hästarnas hälsotillstånd en sak av största vikt. Det var säkerligen med en viss spänning, som den dagliga stallrapporten motsågs. *Procenttalen för sjuka hästar var*

1880	1885	1890	1895	1900
6,9	8,9	7,1	15,1	15,9

Spårväghästens arbete var mycket ansträngande, mycket mera påfrestande än vad andra "of-fentliga" hästar — t.ex. Renhållningsverkets — hade att prestera; de senare fick arbeta gående. Enligt 1880 års spårvägsreglemente ägde årliga inspektioner rum, som under ett par årtionden på överståthållarämbetets uppdrag verkställdes av professor Ernst Morell, den siste i en grupp av äldre veterinärer.

Utfodringen betygas under hela tiden vara tillfredsställande. Oavsett direktå sjukdomsfall är allmänna tillståndet långt ifrån bra, hästarna visar slapphet i rörelserna och brist på livskraft. Detta gäller 1880-talet. Orsaken tillskriver Morell stallets osunda läge och bristfälliga luftväxling. Det osunda läget har alldeles säkert sin riktighet; stallet var till

betydande del uppfört på mark, som tidigare varit botten av Träksjön. Denna botten bestod huvudsakligen av multnade organiska ämnen, från vilka grundluft utvecklades.

Omkring 1890 ger emellertid professor Morell såväl hästar som stall ett mycket gott betyg. Man hade då ersatt jordmånen under stallet med grus och belagt golvet med asfalt.

Åren 1895 och 1900 betecknade toppunkter i fråga om sjukdomsfall, respektive 15,1 och 15,9 %. Man söker ge allehanda förklaringar: slaskiga vint-rar med stegrad passagerarefrekvens, som nödvändiggjorde insättande av extra hästar; skörden uppgives ett år ha varit så beskaffad, att proteinämnena i havren nedgått betydligt; den enorma påfrestningen under 1897 års utställning framhålles.

Huru man än läser och vänder och vänder och läser akterna i målet, kan man icke komma till någon annan slutsats, än att hästantalet var för ringa, och hästarna i hög grad överansträngda. Åtgärder, som av kapten Ernst Hjortberg vid hans tillträde till chefskapet 1899 snart nog vidtogs, skulle ha förverkligats flera år tidigare. Det förelåg givetvis från ledningens sida icke någon beräkning att på ett omänskligt sätt utnyttja hästmaterialet, och pengar fanns i riklig mängd för inköp av hästar, men man saknade tillräckliga stallutrymmen.

I ett fall påminner 1890-talet om 1940-talet: den starka folkökningen, som under det förstnämnda årtiondet i Stockholm utgjorde 20 % eller något mera än 50.000 personer, en siffra, som motsvarade det samtida invånarantalet i rikets tredje stad Malmö. I motsats till 1940-talets spårvägsledning synes man på 1800-talet ej ägnat denna fråga någon uppmärksamhet; Spårvägsbolagets arkiv har åtminstone intet i saken att förmåla. Vi har icke heller i den samtida pressen kunnat upptäcka några uttalanden, som framhåller folkmängdsökningens och trafikproblemens oupplösliga samband.

Allmänhetens reaktioner var tidvis mycket starka och tog sig uttryck i upprörda insändare i tidningarna. Redan 1883 finner vi följande: "Huru länge ämnar bolaget transportera likt kalvar och får den allmänhet, som om morgnarna före klockan 9 åker sträckan Humlegården—Skeppsbron i små vagnar. I synnerhet regniga dagar ger det anledning till djurplågeri. Sålunda kan man få se *en* häst framdraga 25 à 30 personer." En sådan vagn var avsedd för maximum 22 personer. Man hade således även 1883 någonting, som numera kallas rusningstid.

Från 1899 läser vi följande: "Utän det minsta motstånd av konduktören får passagerarna strömma in i de täckta vagnarna å Kungsholmslinjen. Det är verkligen hjärtskärande att se huru de arma djuren med piskslag drivs uppför Kungsholms-backen, och huru de plågas för att framläpa ett otillbörligt tungt lass."

Andra tidningsnotiser berättar mer än en gång, huru hästar under tjänstgöringen stupat: "Hästen stannade helt plötsligt mitt för Slussen och stod en stund alldeles stilla, varefter den föll till marken. Veterinären konstaterade hjärtslag."

Olika djurskyddsföreningar inskred och påyrkade dels införande av mekaniserade driftmedel dels bestämda hållplatser. Beträffande det senare yrkandet visar en av dåvarande spårvägschefen, kapten Brunskog, personligen skriven utredning, att fasta hållplatser ej skulle ha förbättrat hästarnas lott. Minst 28 hållplatser skulle enligt densamma erfordras för Ringlinjen, vid vilka vagnarna alltid skulle stanna, men enligt räkningar gjorda 1893 och 1898 var medeltalet stanningar för varje färd på Ringlinjen respektive 7 och 13,7. Dessa siffror fattar vi så, att till dem skulle läggas uppehållen vid ändstationen och vid olika trafikpunkter, varifrån bilinjer utgick i annat fall syns de oss oförklarliga.

Det är hos kapten Brunskog, som vi funnit det i sammanhanget utmärkt adekvata ordet *stanning*. Vi har i "Marginalens språkspalt" i Svenska Dagbladet underställt detsamma professor Erik Welanders prövning. Professorn säger ordet vara alldeles riktigt härlett, och väl värt att åter upptagas i vårt icke rika ordförråd. Senare fäste en insändare uppmärksamheten på, att det kvarlevat i sammansättningen ägg-stanning.

Det var dessa stanningar och den enorma kraftanspänningen, som erfordrades för att åter sätta vagnen i gång, som säkerligen utgjorde hästarnas svåraste prestation. De nödgades därvid "stå på tå", vilket orsakade en högst besvärande stelhet i karleden, d.v.s. i leden närmast ovanför hoven. Då hästarna av denna anledning såldes och kom till jordbrukare, gick stelheten så småningom bort på grund av det mjuka underlaget vid jordbruksarbetet. Ett annat förhållande, som även över hövan ansträngde hästarna, var, att då på en enkelspårig linje antalet stanningar varit särskilt stort, marschtempot starkt måste ökas för att i tid uppnå mötespåret och undvika trafikstockning.

År 1898 gjorde dåvarande chefen för centralpolisen, kommissarien H N Engnell, en uppseendeväckande anmälan efter att ha anställt åtskilliga undersökningar. Enligt dessa skulle hästarna i en mängd fall funnits tröttkörda och stelbenta, magra och stundom till den grad utsläpade, att polisen måste anmoda passagerarna att stiga ur vagnarna. Engnell förordade:

1. att ÖA skulle förordna veterinär att besiktiga samtliga hästar;
2. att omloppstiden å Ringlinjen ökades;

3. att körningen å bilinjerna skulle handhas på liknande sätt;
4. att vagnarna skulle stanna endast på bestämda hållplatser.

Denna skrivelse var givetvis ställd till ÖA, men vi kan icke finna, att den underställdes Spårvägsbolaget för yttrande. Emellertid väckte den en pinsam uppmärksamhet hos de hedervärda gubbarna i spårvägsstyrelsen. Flera av dessa intog synnerligen framträdande positioner i samhället, och det var ju mindre angenämt för dem att i allmänhetens ögon framstå som veritabla djurplågåre. Men saken var ännu obehagligare för — hästarna. Vi förmodar, att det året därpå inträffade chefsombytet påskyndades av denna händelse.

Några månader senare vet pressen förmäla, att åtgärden — Engnells anmälan — burit god frukt, och att bl.a. hästarnas arbetstid förkortats, "så att de åtminstone orkar äta, när de åter införs i stallarna", samt att man "numera ej kan skriva hästens namn och nummer i dammet och smutsen på hans sida".



Så här lugnt och fridfullt var det på Norrmalmstorg på 1890-talet.

Då kommissarie Engnell samma år (1898) begärde insättande av tre vagnar ytterligare i vardera riktningen på Ringlinjen, måste Spårvägsbolaget svara, att det saknade stallrum för det därför behövliga hästantalet.

Samma år förelåg ävenledes från poliskommissarien C A Sundströms sida en anmälan till ÖA beträffande spårvagnarnas rymd och tyngd och med yrkande, att det tillåtna passagerareantalet skulle minskas. Ehuru Spårvägsbolaget spjörnade emot, dekreterade ämbetet, att passagerareantalet skulle minskas i

täckta	större	vagnar	från 44 till 35
„	mindre	„	„ 22 „ 19
öppna	stora	„	„ 48 „ 45
„	medelstora	„	„ 40 „ 37
„	små	„	„ 32 „ 28

För att denna hästbiografi skall vara en verk-  
 lighetstrogen skildring, nödgas vi nu vidröra ett  
 ämne, som det skänker föga glädje att skriva om  
 men som icke kan förbigås, då det starkt influerade  
 på hästarnas behandling. Vi avser det dåtida oer-  
 hörda superiet. Det söps under arbetstiden på kro-  
 gar, i kiosker, på ändstationerna, t.o.m. på vagnarna  
 kunde en liter vara gömd. Framförallt var dock  
 stallet en veritabel suphåla, där man kunde finna li-  
 terbuteljer slängda i krubbor och spiltor. Ännu i dag  
 är till namnet personer kända, vilkas dagliga quan-  
 tum satis var en liter brännvin. Straffjournalerna  
 vimlar av uppgifter på utdömda böter, oftast 5 och  
 10 kronor, såvida icke omständigheterna var så-  
 dana, att suspension eller avsked följde. Det är  
 självklart, att hästarna fick lida under dessa förhål-  
 landen, i stallet i fråga om skötseln och ute i tra-  
 fiken av det sätt tömmarna och piskan hanterades.  
 Böter för direkt djurplågeri finns det även exempel  
 på.

Envar av våra läsare inser säkerligen, att detta  
 icke var någonting för spårvägspersonalen särprägl-  
 at. Det söps gärna och ofta land och rike runt. I det  
 ena lägret drack man kall och god punsch, i det  
 andra brännvin och starkt och gott öl.

Vi skall med ett par konkreta exempel belysa  
 tidsförhållandena.

Spårvägspalatset, Tegnérgatan 2, var på 1890-  
 talet och långt senare till allra största delen upplåtet  
 för personalbostäder i lägenheter på ett eller två  
 rum och kök, varvid hyresgästerna för övrigt, efter  
 vad vi funnit, betalade hyror understigande hyres-  
 marknadens. En gammal spårvägare, numera pen-  
 sionär, och med en far, som även han var spårvägs-  
 man, är född i huset. Han berättar, att barnen i det-  
 samma idkade den makabra sporten att springa om-  
 kring i de olika våningarna för att taga reda på,  
 vilka av familjefäderna som för dagen var berusa-  
 de, ”ty det söps omåttligt även bland spårvägs-  
 folket”.

Den andra tidsbilden hämtar vi ur Dagens Ny-  
 heter för 1897: ”När ringlinjens spårväg i går vid  
 halv 11-tiden på aftonen passerade svängen vid  
 Drottninggatan, inträffade det, att kusken, som icke  
 var nykter, trillade ned från sin plats och släpade  
 ett stycke vid sidan av vagnen, hållande sig fast i  
 tömmarna. Han förhjälpes upp på sin plats igen  
 och hämnade sitt olycksöde på de uppskrämda  
 hästarna, som satte i väg i halvt sken till stor för-  
 skräckelse för passagerarna.”

Det gällde för den nya spårvägschefen, kapten  
 Hjortzberg, att söka komma till rätta med dessa  
 oefterrättliga förhållanden. Hans gärning därvidlag  
 är icke glömd. Så sent som i fjol yttrade sig en 80-  
 årig gammal dam, änka efter en spårvägspensionär,  
 på följande sätt: ”Spårvägarna var inga änglar,  
 utan dom söp rätt snällt. Man lejde en tur och be-  
 gav sig till krogen vid Roslagstorg, och när de väl  
 fått ett par hagbergare kunde det hända, att deras  
 avlösare fick stå kvar flera turer. Därför gillar jag  
 högt och rent kapten Hjortzberg, för när han blev  
 chef för spårvägen, tog han itu med sådana saker,  
 och personalen blev strängeligen ålagd att avhålla  
 sig från sprit under tjänstgöringen. (Yttrandet fällt  
 år 1948.)



Ännu en stallgårdsbild.

Enligt vår åsikt var Spårvägsbolaget icke all-  
 deles utan skuld till de rådande förhållandena. Det  
 var just detta lejonssystem, som åstadkom så  
 mycket ont och ytterligare förbittrade tillvaron för  
 de redan överansträngda hästarna. För att förstå  
 sakens sammanhang måste ett par ord sägas om  
 tjänsteförhållandena vid trafikavdelningen på 1890-  
 talet.

Det fanns vid sagda tid tre klasser av trafik-  
 tjänster: extra, extra ordinarie och ordinarie. De  
 extra hade ingen fast lön eller ens någon som helst  
 garanti från bolagets sida utan hade att passa hela  
 dagarna vid Huvudstationens kiosk eller annorstä-  
 des och bäst de gitte draga sig fram på dessa s.k. lej-  
 ningar. Uppdragsgivarna var antingen bolaget för  
 extra vagnar eller för att ersätta sjuka och tjänstle-  
 diga eller sådana av personalen, vilka dels skulle  
 sköta de talrikt förekommande bisysslorna ute i sta-  
 den dels trängade till krogarna vid Roslagstorg och  
 Saltmätargatan. Det var givetvis en ständig frestelse

för svaga själar att mot en 25-öring per tur — vilken dessutom icke behövde betalas kontant utan avdrogs på lönen — när som helst kunna skaffa sig en ersättare och sedan själva kunna sitta och pökulera på krogen. En värderad veteran yttrade till oss vid ett tillfälle, "att den bästa arbetsgivaren vi extra hade, var det florerande superiet". År 1904 bestämdes slutligen att lejning ej vidare skulle få äga rum annat än i undantagsfall och icke mera än en dag i rad utan trafikchefens tillstånd.

Om någon skulle känna sig manad att bestrida förekomsten av extra ordinarie befattningarna så kan vi endast säga, att arkivet lämnar fullgoda bevis på, att de existerade. Däremot kan vi icke exakt uppgiva vare sig när dessa befattningar tillkom eller när de upphörde. De fanns icke 1895 men däremot 1898. Det är möjligt, att de inrättades till utställningen 1897 på grund av det stora personalbehov, som då förelåg. De extra ordinarie hade nämligen i motsats till de extra fastlön, som med 10 kr per månad understeg den ordinarie lönen. Men detta om utställningsåret 1897 är endast ett hypotetiskt resonemang, intet bevis. Ännu den 14 juli 1904 föreligger en av kapten Hjortzberg undertecknad handling rörande de extra ordinarie, sedan försvinner de ur arkivet. Personer, som anställdes hösten 1904, elektrifieringsåret, säger sig intet veta om några extra ordinarie befattningar. Trafikavdelningens avlöningsjournaler är bevarade tidigast för 1907, och i dem förekommer ej heller dessa tjänster. Vi träffar alltjämt tid efter annan personer, som förklarar sig ha innehaft dylika befattningar under 1890-talet.

År 1898 inrättades ett särskilt sjukstall med 80 spiltor och 20 boxar. Spår av inredningen till det samma kan alltjämt skådas i vagnhall nr 1 vid Birger Jarlsgatan i de lokaler, där biljettexpeditionen och konduktörernas avräkningsrum är belägna. — Den högsta medicinska sakkunskapen i spårvägsstallet utövades under flera årtionden av veterinären Hj Areskough, som innehade liknande befattning vid hovstallet.

Om samtliga sjukdomsfall för perioden 1895—99 sammanslås, erhåller man siffran 8.142, varav hälta utgjorde 5.881 fall, d.v.s. 72 %. Av övriga sjukdomar märker man "invärtes" — annan beskrivning lämnas icke — med 8 %, mugg (inflammation i huden på nedre delen av benet förorsakad av våta och orenlighet) 4 %, kullkörning 2 %, kolik 1,5 %.

Den vanligaste orsaken till hälta var, att hovarna sprack, och att senorna i underbenen överanstängdes. Bot sökte man genom att låta hästarna stå med hovarna i vatten eller med våta omslag. Kvarka, som endast redovisades för 1898 och 1899, botade man med brännvin.

Hästarnas skoning var givetvis en fråga av synnerligen stor vikt. De första åren användes vid snöfall broddning, men om snön låg länge kvar på gatorna, blev hovarna alldeles sönderspikade. Det blev då svårt att få fäste för broddarna, vilket i sin ordning orsakade sömstick. Efter flera olika experiment bestämde man sig för att använda kilhakar, vilka bestod av runda korta järntenar, vilka inslogs fyra i varje sko. Dessa var utmärkta, så länge snön låg kvar, men på bara stengator släntade hästarna lätt, vilket orsakade hälta. Det förefaller verkligen, som om hästarna varit underkastade "lagen om alltings naturliga djävulskap". Sommartid användes åtminstone på 1890-talet U-formiga skor av aducerat järn; i fördjupningen var en tågstup inklämd.

Det finns i Spårvägsbolagets arkiv en handling som möjliggör en jämförelse av stockholmshästens villkor med andra spårväghästarnas, i Göteborg och på ett flertal utländska platser. I fråga om utfodringen ligger Stockholm som god tvåa, som nummer ett framstår ett spårvägsföretag i Turin. Med någon kännedom om sydläningarnas sätt att behandla sina dragare — den spanska corridan exempelvis — är man onekligen litet skeptisk. Sist i raden kommer — Göteborg.