

STOCKHOLMSKÄLLAN

Starten på stadens kollektivtrafik

■ ■ På 1830-talet startade de så kallade hästomnibussarna sin trafik i Stockholm.

Staden växte och behovet av reguljär busstrafik var stort.

Stockholms bebyggelse var vid 1830-talet till stor del samlad vid de nuvarande centrala delarna av staden och det var främst i dessa delar som hästomnibussbolagen lade sina sträckningar men även från och till tullarna.

Ett flertal omnibussbolag och privatpersoner startade upp bussverksamheter i staden, en del mer långlivade än andra. I den trångbodda staden var gatorna knaggliga och svårframkomliga och hade dålig belysning, färden med bussen blev därför både skallrig och skakig.

För att bussarna skulle kunna ta sig runt i staden och upp för de backiga gatorna så fick de ibland ta hjälp av extra hästkrafter. I den branta Kungsbacken kopplade man på med två förspannshästar som drog upp den tunga bus-

sen. När de väl nått backkrönet så lossade konduktören de extra hästarna som sedan reds ned av "förspannspojken" för att vara redo när nästa buss kom.

Förspannspojken avundades nog av många pojkar i staden där de red med piskan i hand och många stockholmare stannade nog för att iaktta händelsen där en del kunde gå fel.

Hyrkuskarna var inte förtjusta i hästomnibussarna. De såg sina intäkter hotade och var rädda att detta nya trafikmedel skulle slå igenom. Hyrkuskarna hade många sätt att göra livet svårt för dem som arbetade på hästomnibussarna. Till exempel slog de efter dem med sina piskor och försökte förstöra vagnarna.

Möjligen fanns ett behov av att reglera verksamheten då Överståthållarämbetet

"1860-talet var hästomnibussens glanstid och det fanns tidvis 6 linjer."

1852 utfärdade en kungörelse angående vad som skulle iaktas av dem som ville betjäna allmänheten med bussar. Enligt bestämmelserna gavs tillstånd för ett år i taget men taxan fick bolagen själva bestämma över.

1860-talet var hästomnibussens glanstid och det fanns tidvis 6 linjer. Det fanns inga hållplatser så den som ville med fick signalera och hoppas på att omnibussen stannade, annars fick man hoppa på i farten. Att dra fullpackade bussar slet på hästarna och att minska på stoppen var ett sätt att spara på deras krafter.

På bussarna fanns ambulanserande konduktörer, ofta tonårspojkar, som tog upp betalning. Poletter kunde köpas i bodar på gatorna.

Hästomnibussen förlorade i betydelse när den mer bekväma hästspårvagnen

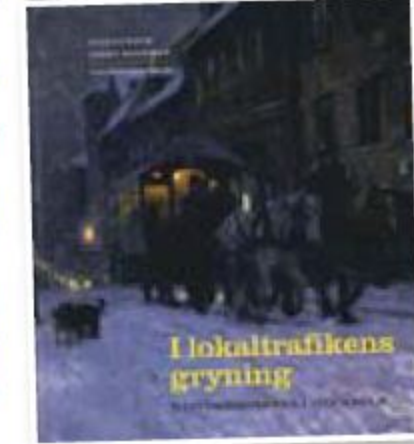
kom 1877. Men på tex Drottninggatan, där ingen spårväg fick anläggas då den ansågs för smal, fortsatte hästbussar att rulla fram till 1898.

Stockholms Centrala-Omnibus beställde 1887 täckta vagnar, nr 2 och nr 4, som drogs av två hästar och hade plats för 14 sittande passagerare. Dessa hästomnibussar kallades i folkmun för det mindre smickrande namnet "skallerormar". Under utställningsåret 1897 hade hästomnibussen ett rekordår med 1,2 miljoner passagerare.

Den dåliga komforten till trots så var omnibussarna ett första försök till billigt samfärdsmedel på stadens gator. Med hästomnibussen var kollektivtrafik på stadens gator ett faktum och bussarna var vid starten ett billigt alternativ till de hyrkuskvagnar som fanns.

På 1880-talet kostade en resa med hästomnibussen 10 öre. En nackdel var dock festen som bjöds alla löss och loppor som kunde vandra från den ena passageraren till den andra på de fullpackade långsgående träbänkarna.

Camilla Palmberg Rödin



DÅTIDENS TRICK.

Hästomnibus på Gustav Adolfs torg, i bakgrunden Hotell Rydberg på 1890-talet. Boken "I lokaltrafikens gryning" av Stefan Back och Jimmy Bergman berättar om omnibussarnas uppkomst och utveckling.