

STOCKHOLMSKARTOR

AV BO ANCKER

Spårvägs- karta

över

STOCKHOLM

ÅR 1926



Utgiven av

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

Pris 25 öre

Spårvägens första officiella karta över trafiknätet i Stockholm utgavs 1926.

■ Vår första stockholmskarta, den så kallade "äldsta kartan", är från 1620-talet, och på den finns ännu det medeltida gatunätet på Stadsholmen återgivet. Den är förmodligen ritad före den förödande branden 1625, en katastrof av så genomgripande slag, att man redan på 1640-talet utgav en ny karta med ett omfattande — projekterat — gatunät inritat långt ut på malmarna. Det är den Flemmingska gaturegleringen, som här presenteras, och den är intressant eftersom den ger en bild av vår stad, som vi i mångt och mycket kan känna oss hemmastadda i också i våra dagar.

År 1733 kom så den stora klassikern bland stockholmskartor ritad av stadsingenjören Petrus Tillæus. På den kan man med stort utbyte gå på upptäcktsfärd med tillhjälp av de ytterst noggranna kvartersregister och förklarande

noter, som finns medtagna, dekorativt inskrivna i kanterna. Den kartan är originell särskilt på ett sätt, då den är orienterad i öster-väster. Man kan förmoda att detta avsteg berott på sjuttonhundratalets utpräglade sinne för det grafiskt dekorativa, och kartbildens olika delar ger onekligen ett mera harmoniskt konstnärligt intryck i denna gestalt. Den överarbetade titelvinjetten med sin konungsliga tillägnan stöder denna uppfattning, liksom den konstfärdigt inriktade kompassrosen. Den senare förorsakar dock en del huvudbry som då man undrar över vad det är för en rak och lång bro, som korsar Årstaviken, och över samma fenomen i Brunnsviken. Det är helt enkelt väderstrecksmarkeringar som herr stadsingenjören dragit fram under malmarna och låter skymta fram här och där, där vattenspeglar blänker. Kartan

nytrycktes till sjuhundraårsjubileet och är överkomlig för en ringa penning. Synd bara att trycket och färgläggningen blev så murrigt, att det nästan är ogörligt att urskilja gatunätet i Gamla stan eller att tyda en del av texterna.

Nästa klassiker får vi i Carl Akrells karta "Graverad och Utgifven År 1805", också den ett stort samlarobjekt. Den är verkligen något av det vackraste man kan få se i kartväg, graverad på koppar och tryckt i en mjuk, varsam teknik som ger rikt spelrum för känslighet i nyanserna. Och inskriven i en oval av stor dekorativ verkan. Kartan är det främsta konstverket i sitt slag vi har i denna tidiga, rätt sparsamma litteratur, samtidigt som den presenterar den gustavianska och den inbrytande Karl Johanstiden Stockholm på ett utförligt och betagande sätt. Också den hör till rariteterna men dyker upp oftare än Tillæi verk. Och den är inte billig den heller.

Under adertonhundratalet dyker så den ena efter den andra kartan över rikets huvudstad upp, och när Stockholms Adresskalender börjar utges kring mitten av seklet, inleds en mera regelbunden utgivning både av officiella karttryck och av mer eller mindre sanktionerade pirattryck.

Från senaste sekelskiftet räknar man med en årlig utgivning, och det var främst de ökande kommunikationerna till lands och till sjöss, som krävde ordentliga och utförliga kartor. Här kommer spårvägen snart in i bilden, och våra spårvägskartor har från första stund med all rätt kommit att räknas bland de vederhäftiga och pålitliga.

Första reguljära spårvägskartan kom 1906, när den elektriska driften någorlunda etablerats. Under den hästdragna epoken fanns enstaka blad, som angav de korta och fåtaliga linjernas sträckning. Att notera är att på det berömda Neuhaus-panoramats — denna praktfulla "vue" av Stockholm på 1870-talet, också nyutgiven till sjuhundraårsjubileet — finns hästspårvagnslinjer inlagda, trots att sådana inte kom till förrän 1877, men Heinrich Neuhaus var i flera stycken före sin tid och ritade in annat, som vid utgivningstiden ännu bara var projekterat. Den första spårvägskartan utdelades gratis till allmänheten och innehöll också turlistor och en mängd roliga och tidstypiska annonser. De olika linjerna med sina färgbeteckningar, blåa.

röda, grå, vita etc var ju också rack-samma att återge, även om man fick ta till både streck och punkter för att färg-återgivningen skulle räcka till.

År 1920 kom så en "orienteringsplan", publicerad bla med den officiella på-teckningen "Kungörelse". Denna karta är intressant att studera, och den gör i förstone ett något förvirrande intryck genom rikedomerna på linjer och de i dag främmande, smått exotiska beteckningarna på dem.

Den första, reguljära spårvägskartan i modern mening kom så år 1926, och den är självklart en klassiker bland stockholmskartor. Redan då fanns Karl Håkansson med i bilden på spårvägen, och han kom att stå för redigeringen av dessa dragspelskartor under en dryg tioårsperiod. En kuriös notis i samband med de första två årens kartor är förhållan-det, att man då betecknade spårvägs-linjerna med röd och busslinjerna med blå färg. 1928 kastade man emellertid om dem. 1935 växer formatet, som bi-behålls under en längre period omfat-tande också tiden för andra världskriget. År 1941 utgavs ingen spårvägskarta, dels beroende på kristida besparingsåtgärder men dels och främst på att man av säkerhets- och militära skäl föreskrev viss begränsning i kartutgivningsrätten. Turlistor, tidtabeller fanns med till och med 1954, och från 1955 har vi den hop-vikbara karta av i stort sett samma typ, som erbjuds oss i dag, de färgglada pär-marna var alltså borta.

Man kan lugnt påstå att spårvägsbola-get varit både föregångare och norm-givare genom åren vad det gällt använd-bara, vederhäftiga och hanterliga kartor över Stockholm. Bolaget har också kun-nat stå till tjänst med vissa specialkartor, av vilka den mest omfattande och påkos-tade torde vara den som gavs ut till den Internationella sjuksköterskekongres-sen ICN år 1949. Den helt förtjusande lilla utgåvan vid sextioårsjubiléet — med kartor — liksom broschyren "På tu man hand med Stockholm" 1961 hör också hit. Liksom i våra dagar naturligtvis alla T-banekartor, som man frikostigt delat ut för att lära Stockholmsarna hitta rätt. Det är alltså med tillförsikt man ser fram mot den stundande stora trafikomlägg-ningen i Stockholm, bli därför att man vet vilken rik erfarenhet spårvägsbola-gets efterträdare har att ösa ur och falla tillbaka på, när det gäller att med kar-tors hjälp snabbt och effektivt pränta linjenät och sträckningar. Med tanke på vilka eftersökta rariteter gamla spår-vägskartor är bland samlare, ska jag då se till att lägga mig till med en bunt av 1967 års spårvägskarta över Stockholm. Vad den blir värd om hundra år kan

man ju föreställa sig ifall man t ex gör ett försök att komma över en karta från 1906. Tänk om man haft en framsynt farfar?

Slutligen vill jag i denna kortfattade översikt av kartor presentera ett kurio-sum, som berett mig stor glädje när jag fick detaljstudera det exemplar som Spårvägsmuseum förfogar över. Det gäl-ler en utgåva från 1921 kallad "SPÅR-VAGSSPELET". Det är ett tydligen till större delen reklamfinansierat tryck, ett tärningsspel av gängse slag. Men med spårvägskartan som utgångspunkt. Man utgick från en huvudlinje, nämligen Lin-je 3 med sträckningen Sundbyberg—Slus-sen—Roslagstull. På den skulle man med tärningens hjälp färdas. Insatsen var fem marker eller — för den mera besuttne — lika många ören. Här och där, på tju-go-åtta ställen för att vara exakt, fanns sär-skilda "Hållplatser" inrättade, och ham-nade man där hände för det mesta för spelaren sorgesamma ting. Man hänvi-

sades ut på andra linjer, ofta långt ut i de då glesbebyggda förorterna, men hela tiden handlade det om realiteter, dvs spårvägslinjer som verkligen existerade. Ofta kom man så långt bort, att man aldrig hade en chans att slå sig tillbaka till Linje 3 igen, och faror lurade också på sidospåren. De tjuogoåtta mestadels farliga hållplatserna förklarades närmare i en versifierad kanttext. Med två re-presentativa prov på denna lyrik ber-jag att få avsluta denna exposé. Punkt 1, själva starten alltså, och så vad som vän-tade den som hamnade på punkt 10 vid Tegelbacken.

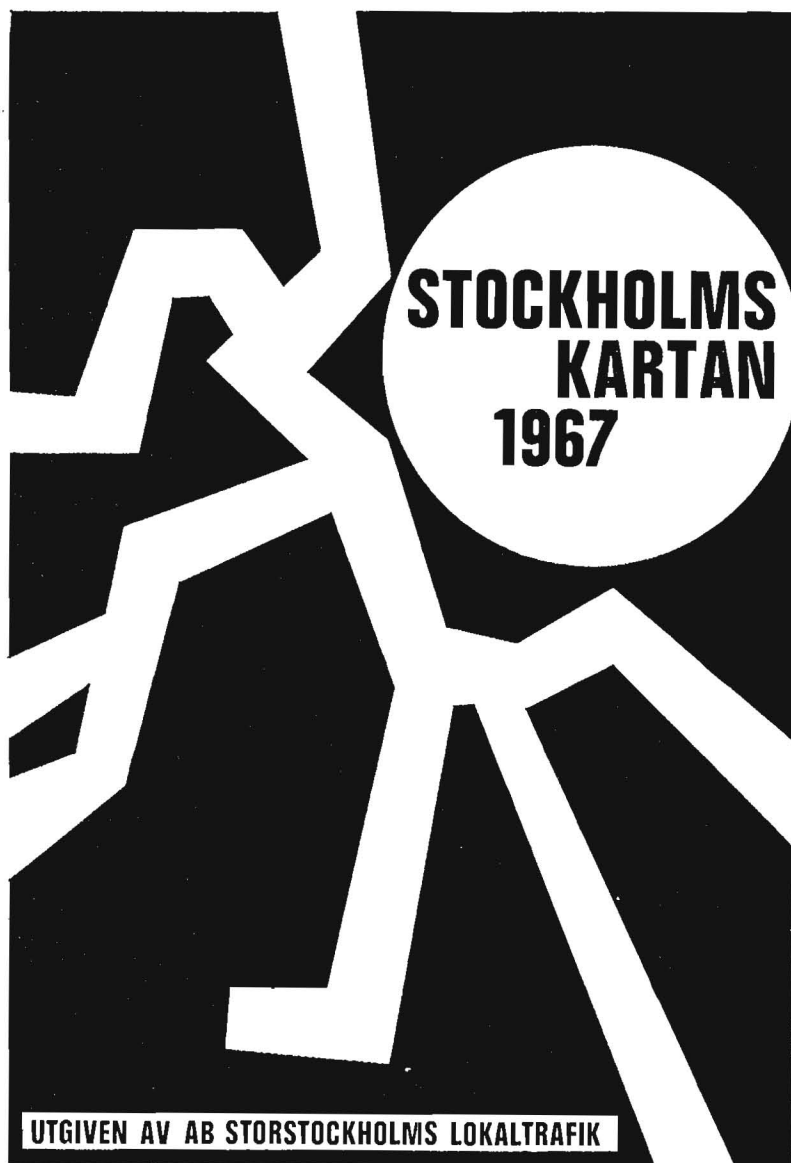
*Här i Sundbyberg blir starten
sen' det gäller hålla farten.*

*Akta dig för övergång
annars kan din färd bli lång.*

— — —

*Vasabron får du ej köra
ty då kan du den förstöra.*

*I stället till Ulfsunda du kör ut
när du kommit dit är din resa slut. ■*



Omlagsbilden till den karta som kommer ut till 3 september 1967.