

# Dundersmäll och bojkott

AV ARKIVARIE STEN HOLMBERG



*Biljettpriserna vid Södra Förstadsbanan bade på grund av inflationen böjts 1920. Höjningen medförde en tre veckor lång bojkott då allmänheten i stället åkte lastbil.*

■ Den stora händelsen rörande 20-talets förortstrafik, nämligen motorbussens genombrott, har så stor omfattning, att den kräver en särskild artikel. Vad den spårbundna trafikens angår, så bygger man i huvudsak på och utvidgar vad de två föregående decennierna åstadkommit på området.

Låt oss först se litet närmare på Bromma. År 1920 skiljes Ulvsundalinjen från linje 12 och blir en självständig linje 13. Vad 12:an angår så utvidgas den till Smedslätten (1923), till Ålstens gård (1924), till Höglandstorget (1926) och till Nockeby (1929).

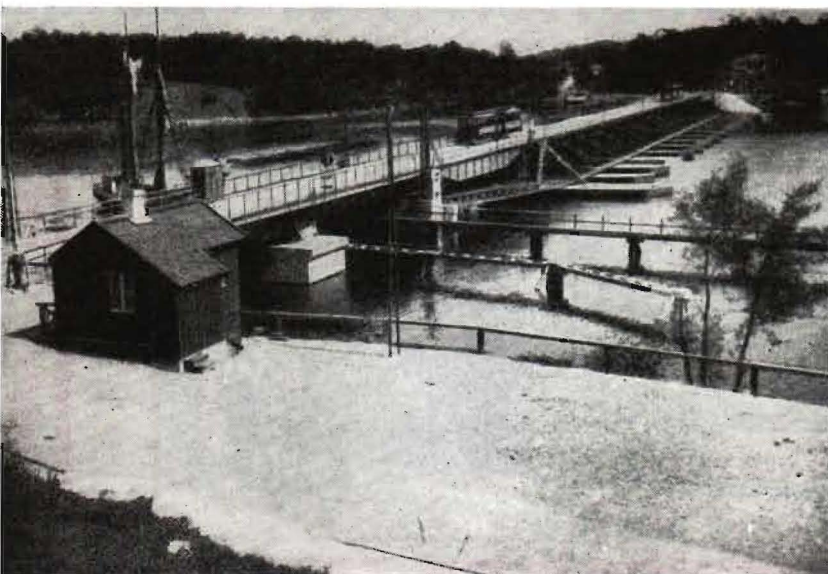
Anno 1923 avsåg aktuarien S Olof Valentin att rikta en dundermäll mot SS och anhöll hos ÖA om tillstånd för busstrafik Rödbotorget—Äppelviken—Ålsten—Ulvsunda. Ett schackdrag mot Spårvägsbolaget av brommabor påstod en tidning. Till en början skulle det endast bli nattrafik. Taxan skulle icke överstiga 70 öre. Busstypen hade man ännu icke riktigt bestämt något om, man funderade på den stora GMC-typen, bekant från Skurulinjen. Någon mer betydande trafikman blev inte den gode aktuarien — man hör inte vidare av honom i sammanhanget.

Man betalar låga hyror i Stockholms förstäder vet tidningarna att berätta. Som exempel tar vi ett enfamiljshus om 4 rum, kök och jungfrukammare i Ålsten 1926. Då det sistnämnda uttrycket möjligen är okänt eller kan missförstås så meddelas, att därmed avsågs rum för hembiträde. Tomträttsavgiften utgjorde 325 kronor. Huset kostade 28 000 kr varav 18 000 lån ur tomträttskassan med 1 160 kr annuitet. På 10 000 kr eget kapital bör räknas 6 %. Skatt 85, renhållningsavgift för gård och gata 60, sotning 50, vattenavgift 20, brandförsäkring 20. Summa 2 320 kr.

På initiativ av fastighetsnämnden hade en kommitté utarbetat ett förslag om »en modern förortslinje» från Tegelbacken över Norr Mälarstrand till Bromma. Bland hinder i vägen var bl. a. att Garnisonssjukhuset ville ha kvar sin direkta förbindelse med sjöstranden med hänsyn till sjukhusets tvätt. Det är lustigt att se hur småstaden länge levde kvar.

År 1928 invigdes Essingebrom. Stadens kostnader belöpte sig till 635 000 kr. Den första broförbindelsen mellan Essingarna var inte äldre än från 1917. Det var en flottbro och över genomloppet för sjöfarten gick en dragfärja, år 1921 ersatt med en broklaff. Flottbron kostade endast 18 000 kr trots krig och inflation.

*1920 var pontonbron över Tranebergssund färdig.*



Samma år infördes i Sundbybergs stad linje 15. Som bidrag till kostnaderna fick staden erlägga 10 000 kr till spårvägsbolaget.

### *Man skulle vara illistig*

I Hagalund var man i början av årtiondet mycket missnöjd med SS för taxans skull. Man visste dock på råd: bolaget skulle under vissa perioder bli utan passagerare. Man skulle gå fram så illistigt, att tidvis skulle SS få köra med fullständigt tomma vagnar, varunder SJ skulle gynnas, och tidvis skulle vänligt nog spårvägstrafiken få gå för fullt. I Råsunda hade hyresgästföreningen indelat samhället i agitationsområden; medlemmarna gick ur hus i hus och uppmanade till anslutning till hagalundarna.

Åren 1924—1925 gick stridens vågor höga angående Djursholmsbanans infart i Stockholm. Det skedde i samband med att SS ville flytta linje 5:s ändpunkt från Haga södra grindar till Östra station via Engelbrektsgatan. Husägare och hyresgäster ville inte ha någon spårväg i gatan utan yrkade t. o. m. på att även få bort Djursholmsbanan därifrån, där den dock sedan 1895 hört hemma. Djursholmsbanans ändpunkt ville man först förvisa till Runebergsplan, sedan till Valhallavägen och slutligen till Östra station, varom även beslut från Stockholms sida träffades. Detta beslut var ingalunda smickrande för staden utan snarare direkt genant.

För att lösa frågan kom man med ett projekt om en tunnel i Engelbrektsgatan med slutstation under Engelbrektsplan. Tunnel med stationsanordningar beräknades dra en kostnad av 3,5 mkr. Man tänkte sig möjligheten av att vid Lilljansplan i tunneln införa trafiken från Lidingö. Stadskollegiet förordade förslaget i princip.

Frågan om Djursholmsbanans ändpunkt blev t. o. m. föremål för motioner i Riksdagens båda kamrar. Befolkningen i Djursholm liksom i Stocksund och Danderyd var emot tunnelplanerna. Djursholmsbanan fick så småningom tillstånd gällande för fem år av Stockholms stadsfullmäktige till trafik i Engelbrektsgatan ned till Runebergsplan.

Regeringen fattade 1927 beslut om, att Djursholmsbanan skulle få rätt att dra ned banan från ändstationen vid Runebergsplan till Iversons gränd och Stora allén i Humlegården. År 1929 beslöt stadsfullmäktige, att banan efter femårigt trakasserier skulle

få komma åter till Engelbrektsplan eller rättare sagt till nedersta delen av Engelbrektsgatan.

### *Riskabel bro*

Den 1 mars 1925 var en stor dag för Lidingö. Då infördes nämligen Norra och Södra Lidingöbanornas vagnar över Ropsten till Humlegårdsgatan, sedan bron över Lilla Värtan blivit färdig. De två kommunerna hade år 1916 överenskommit att gemensamt anlägga och förvalta en bro Torsvik—Ropsten. Kostnaderna skulle delas lika och utgjorde 10,6 mkr t. o. m. 1926. Allmänheten var inte riktigt nöjd med bron, den ansågs riskabel för gående genom att den var så smal. Broavgiften 10 öre för samma kategori uppskattades inte heller. Bron torde dock ha varit en mäktig skapelse, de pålar av armerad betong, på vilka den vilar, måste man exempelvis på sina ställen slå ned ända till 44 m under vattenytan.

I söder händer ej mycket. Skanstullsbron öppnas 1925 för trafik, och 1926 är linje 8 utdragen till Skarpnäck.

Men Söders barn är moderna och förordar statsinlösen av Nynäsbanan, som delvis skulle upphöra med passagerartrafik. I stället ville man ha en »elektrisk huvudbana» från Slussen söderut ända ned till Vendelsö. Därtill några billinjer. Varifrån pengarna skulle komma för de storslagna planerna omnämnes inte av förslagsställaren — Södertörns villaförening.

I sydväst får Gröndal spårvagn 1923 (linje 18) och nya Liljeholmsbron öppnas 1928. »Gamla bron» var inte så gammal, den hade tillkommit 1915 och var en klaffbro av trä.

I trakten ombesörjdes vid årtiondets början trafik från Hornstull till Mälärhöjden, Tellusborg och Midsommarkransen av AB Södra Förortsbanan. Resenärerna var mycket angelägna om, att staden skulle lösa in företaget, en åstundan som i hemlighet delades av bolagets styrelse. Affären kom till stånd i juli 1920 men med SS som köpare. Köpeskillingen för vissa av bolagets fastigheter och anläggningar blev i det närmaste 750 000 kr. Någon vagnpark fanns inte att överta, då trafiken hade skötts av Stockholms Södra Spårvägs AB.

Innan Södra Förstadsbanan avslutade sin verksamhet var den föremål för en tämligen unik händelse — klientelet, passagerarna, gjorde uppror och förklarade företaget i bojkott. Detta skedde vid påsktiden 1920, och

bojkotten varade i tre veckor. Orsaken var att taxan höjdes.

En hyresgästförening tillsatte en kommitté och en »bojkottsektion», som arbetade med stor energi och lyckades i trafiken insätta några »automobilbussar», vilka utgjordes av lastbilar, på vilka placerades hopspikade bänkar av omålade bräder.

Bojkotten avlöpte fridfullt. Poliser var visserligen utkommenderade men deras enda åtgärd synes ha varit att påskdagen anhålla ett par fiolspelande ynglingar. Sedan det efter noggrann utredning ådagalagts, att det instrumentala oljud de lyckats åstadkomma på intet sätt kunde anses utgöra en manifestation i den pågående konflikten utan bottnade i en ungdomlig fastän något missriktad vårglädje, återgavs de åt friheten.

Händelserna kulminerade, då Förstadsbanans direktör i en intervju förklarade att bojkottsektionen utgjorde en verklig välsignelse för bolaget då rörelsen trots den höjda taxan gick med avsevärd förlust.

Bojkottgeneralen lät efter en lämplig intervall blåsa eld upphör och förklarade, att det aldrig varit avsikten att fortsätta bojkotten någon längre tid, och att det hela endast vore att betrakta som en demonstration.

Sedan återstod endast att börja vandringen över Canossa in i vagnarna igen.