

Nya spårvägsmuséet 25 maj

Stockholms kollektivtrafiks utveckling under 500 år blev temat för seniorföreningens möte den 25 maj som samlade ca 20 av föreningens medlemmar. Det blev en exposé av hur de kollektiva kommunikationerna utvecklats i takt med både den tekniska utvecklingen och samhällsutvecklingen i stort.

Den första lokaltrafik som kan kallas kollektiv utvecklades på Stockholms vattenvägar på 1600 talet. Vattnet erbjöd de bästa möjligheterna till förflyttning eftersom vägnätet var outvecklat och Stockholm var byggt på öar. Det var kvinnor, "roddarmadamer", som mot avgift rodde kunder, oftast herrskapsfolk till de destinationer de önskade. Roddbåtarna var stora och tunga och roddes av två madamer. Jobbet som roddarmadam blev en möjlighet till försörjning för de många kvinnor som blev änkor under stormaktstidens många krig.

Under 1800 talet fick roddarmadamer konkurrens från dalkullor som använde lättare båtar ibland framdrivna med trampordningar som drev skovelhjul. Ångslupar kom från slutet av 1800 talet och framåt att successivt dominera sjövägarna i och runt Stockholm

I takt med att vägarna förbättras blev landsbundna transporter vanligare i första hand genom hästar. Hästomnibus blev vanligt på Stockholms gator under 1800 talet och snart öppnades också hästspårvägar. På Söder hade de hästdrivna ekipagen svårigheter med backarna och byttes ut mot ångspårvagnar.

Elspårvagnar tar över kring sekelskiftet och blev det viktigaste kollektiva kommunikationsmedlet inom staden under 1900 talets första hälft. Men högertrafikomläggningen 1967 blev en vändpunkt för spårvagnarna. De försvann nästan helt och ersattes av bussar

Tunnelbanan, som började utvecklas efter andra världskriget blev med fortsatt utveckling en viktig central komponent i Stockholms kollektivtrafik liksom pendeltågen för längre resor.

Lars Olsson