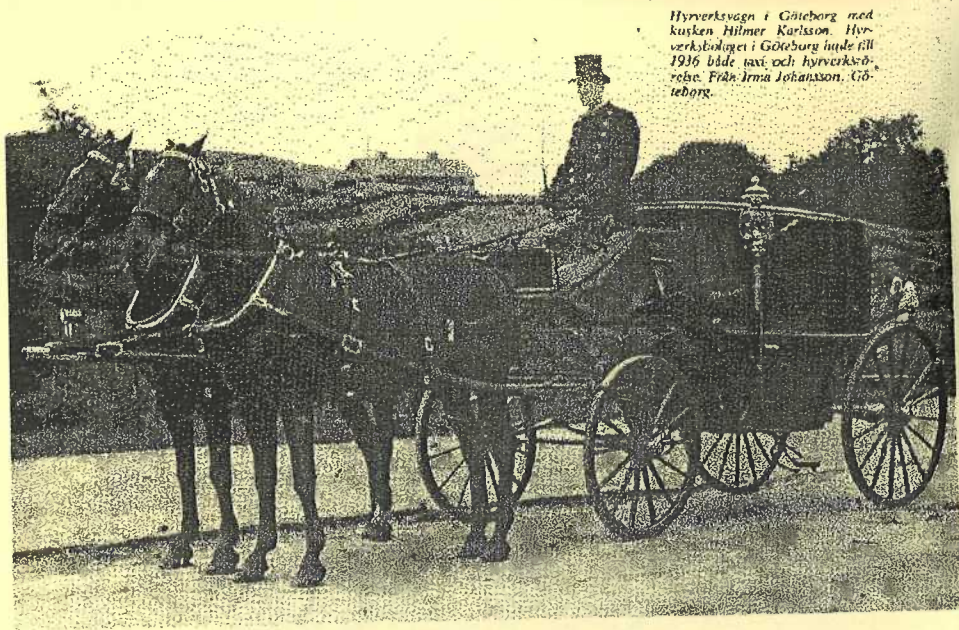


GARAGET



GÖTEBORGS INDUSTIRMUSEUM



Hyrverksvagn i Göteborg.

Hyrverksvagn i Göteborg med kuskén Hilmer Karlsson. Hyrverksbyrå i Göteborg inleddes till 1916 både taxi och hyrverksbyrå. Från Irma Johansson, Göteborg.

GÖTEBORGS KOMMUNIKATIONSHISTORIA

Redan när Göteborg fick sina stadsrättigheter 1621 ålades staden att ställa hästar och skjutsar till förfogande vid transporter. Det gick även ut dekret att staden var tvungen att hålla tre huvudvägar. En ner till "Allmänna Bräcka", nuvarande Kållereds- och Varbergsvägen - den danska vägen. En annan gick över Lerum, Hemsjö och Herrlunga till Skara och den tredje gick över Nödinge, Skövde och Fors upp till Lidköping. Att åka på dessa vägar under 1600-talet var ingen sinekur, under vissa tider på året var de till och med ofarbara.

GÄSTGIVARNAS ANSVAR ATT HÅLLA SKJUTS

De som skulle svara för persontransporterna var gästgivarna i staden. Den förste som fick fullmakt att bedriva gästgiverirörelse och därmed skjutsningsskyldighet var göteborgsköpmannen Jacob Herweg. Han bedrev sin verksamhet på Drottninggatan. Efter honom kom som ansvariga för skjutsningsverksamheten göteborgarna Posset, Tack samt Dirk och Martin Stokirch. Även landerierna i Göteborgs närhet, exempelvis Kviberg, Torpa, Kärra och Krokslätt blev ålagda att hålla skjuts. Hästhyran var 12 öre silvermynt per häst, vare sig den kördes eller reds. Några hade även rätt att ta ut 4 öre silvermynt för att de hade

dräng som kunde stå till tjänst för de resande.

Under 1700-talet utvecklades transportförhållandena och man kunde hitta annonser om två- och fyrsitsiga vagnar, ensitsiga "kalescher", halvtäckta och heltäckta vagnar samt "nymodiga slädar".

Första förordningen som berör skjuts- och transportförhållanden i Göteborg utfärdades 16 juli 1761. Den avser "Taxa varefter åkarna här i staden... hava att undfå åkarelön". Dessa taxor förnyades fem gånger fram till 1805. Taxorna var noga reglerade och om åkaren gick ifrån dem fick han böta med 5 riksdaler specie. Om en dräng själv höjde taxan fick han som straff en timme i stocken vid kyrkporten, samt att betala tillbaka det han hade tagit ut för mycket.

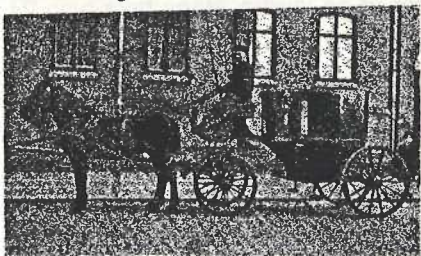
1796 fick gästgivaren Lysell i uppdrag att hålla hästar åt stadsborna för resor ut på landet. Hans taxa blev 24 skilling per häst under 3 timmar (1/2 riksdaler). Tre år senare ingick magistraten ny överenskommelse med flera personer att tillhandahålla 60 hästar för gästgiveriskjuts samt hästar för lustresor. Dessa inrättade kontor i hovslagaremäster Lars Svenssons hus vid "Konungsgatan".

1801 övertog åkare Bengt Söderberg ansvaret för skjutsningen, han

inrättade hyrkontor vid Masthamnen. Skjutshyran blev nu 16 skilling per mil. Magistraten fick det nu svårare och svårare att hålla den ålagda skjutningsskyldigheten. Man hade auktioner, där den som åtog sig verksamheten för lägsta kostnad fick uppdraget, dock var det svårt att få entreprenörer som orkade hålla ut en längre tid.

KOMMUNAL SKJUTSNINGSINRÄTTNING

1811 fattades det beslut om att ordna en skjutsningsinrättning, som skulle sköta trafiken för det allmänna, ordna skjuts för behövande samt att hålla i stadens transporter. Detta var antagligen det första kommunaldrivna transportföretaget i Sverige som Göteborgs stad inrättade. Denna "skjuts och åkeriinrättning" leddes av 6 ledamöter som utsetts av borgerskapet. Den avlönade personalen bestod av en skjutsskrivare, en räkningshållare, en gatuinspektör, en hållkarl, en stallinspektör, en underinspektör, en smed med lärling, en vagnsmakare med lärling och slutligen 35 drängar. Samtliga hade månadslön och var anställda för ett halvår i taget.



Hyrdroska av vanlig typ.

Närstadsfullmäktige inrättades 1863 blev dess första uppgift att fastställa nya reglementen för skjutsinrättningen. Denna kommunala verksamhet pågick under många år, då man inte kunde komma ifrån uppgiften att hålla skjuts, men man överförde skyldigheten att driva verksamheten till gatu- och vägförvaltningen. 1897 beslutade stadsfullmäktige att låta hyrverksägaren John Andersson ha skjutnings-skyldigheten för staden. För detta fick han en årlig ersättning på 4.000 kronor. När sedan Göteborgs Hyrverks Aktiebolag bildades 1898, övertogs skyldigheten av detta mot ersättning från staden. 1924 bestämde dock staden att bidragen till skjutshållningen skulle dras in och därmed upphörde Göteborgs stads skjuts- och åkeristation.

HYRKUSKENS TAXA

Hyrkuskarna i staden omnämns första gången i en särskild taxa från 1817. I den stadfästes att en hyrvagn för bjudning eller begravning skulle kosta 1 riksdaler och 8 skilling per timme. Ville man ha en vagn i staden under en och en halv timme kostade det 28 skilling, ville man ha den hela dagen kostade det 4 riksdaler och 24 skilling. För övrigt styrde dessa taxor verksamheten i stort. Taxorna skulle finnas i ett exemplar i vagnen, vagnarna skulle vara rena och hela utanpå och inuti, kusken skulle vara hel och ren samt hästarna skulle vara lugna och trygga. Överträdelse av bestämmelserna medförde 3 riksdaler i böter.

Länsstyrelsen fick senare hand om reglementena. Det första kom 1865

och gällde för "åkare, som å allmän plats emot lega tillhandahålla hästar med droska, schäs och gigg eller släde". År 1872 kom det en ny taxa, som reglerade priset dels efter tid och dels efter vägsträcka, exempelvis kunde det kosta 1,25 kr. för två personer till Slottskogen samt att det blev dyrare från klockan 11 på kvällen till klockan 6 på morgonen. 1874 kom man med de modernare benämningarna hyrkuskar, droskägare och åkare.

HYRKUSKINRÄTTNINGARNA I GÖTEBORG

Den första Hyrkuskinrättningen i Göteborg innehades av J.D. Auffort, antagligen startade han verksamheten 1848. Man vet dock med bestämdhet att en f.d. styckjunkare K. Bohle hade en hyrkuskinrättning vid Kyrkogatan 82, 83 och 84. Tjugofem år senare hade Göteborg tre hyrkuskar, John Andersson, Linhé och Nissen, och två droskägare, C.M. Andersson och C. Wincrantz.

C.M. Andersson höll till på Första Långgatan 39-40 och C. Wincrantz på Drottninggatan 66. John Andersson var den som hade det modernaste egentliga hyrverket, senare utvidgade han rörelsen och tillhandahöll droskor. Wincrantz utvecklade sitt företag mest, och efter att ha köpt upp Nissen blev han stadens största 1882. Han hade även i sin vagnpark en omnibuss som kördes mellan Gamlestadsbron och Redbergslid.

DROSKSTATIONER

Till en början var det inte vanligt att man placerade ut droskor vid vissa stationer. Den förste droskägaren som gjorde detta var Bohles Andersson, som hade droskor vid Bloms gård - nuvarande Hotellplatsen. C.M. Andersson hade droskor och hästar placerade på Stigbergstorget och senare på Järntorget. De första droskstationerna var förlagda till Göta Källare, Gamleport, Franska tomten, Järntorget och Stigbergstorget. I början hade man fasta stationer men efter en tid cirkulerade man med en månad på varje ställe.

Kuskens arbete var både ansträngande och hälsofarligt. I ur och skur, i regn och snö, i köld och hetta - alltid var kusken tvungen att hålla sig i eller i närheten av vagnarna, så att folk som ville anlita hans tjänster omedelbart kunde betjänas.

TAXAMETRAR

Fram till 1901 hade man ingen exakt reglerad mätning av kostnaderna, men nu kom de första taxametrarna. Detta föranledde ett nytt reglemente som utkom samma år. Anledningen var att Göteborgs Hyrverks Aktiebolag hade inköpt 61 taxametrar från Tyskland till ett pris av 11.000 kronor. Polisen ville inte att alla droskor skulle vara försedda med taxametrar, så därför kom endast 30 droskor att förses med denna nymodighet. Allmänheten skulle ha tillfälle att bestämma om man ville åka med taxameter eller till fastställt pris. Detta bidrog till att Hyrverket var

tvunget att dra in sina mätare, eftersom konkurrenterna inte ville använda dylika ting. Allmänheten åkte endast med taxameterdroskorna när de var billigare, inte annars.

1907 kom det ut en ny taxe- och reglementsförordning som även gällde taxameterdroskorna. 1915 kom det första reglementet för bildroskor, som i redigerad form fastställdes 1919.

BILEN KOM TILL SVERIGE OCH GÖTEBORG

När kom då de första bilarna till Sverige och Göteborg? Den första vidundermaskinen kände svensk jord under sina hjul 1891, då den kom med en fransk båt till Göteborg för att vara med på en utställning. Den väckte stor beundran hos publiken.

Den förste svensk som förde bil var faktiskt göteborgsingenjören Sjunne Amilon. 1898 utfärdades i Stockholm det första tillståndet att utöva personbefordran med bil. Den första trafikförordningen fick Sverige 1906, den visar den rädsla man hade för det nya kommunikationsmedlet.

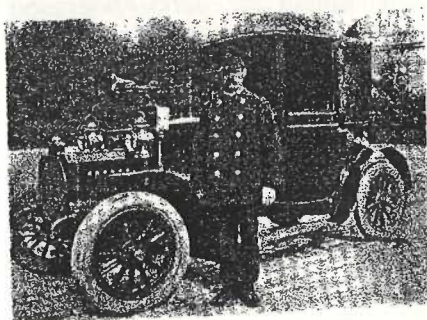


Mössmärke av mässing.

Det föreskrevs att bil inte fick framföras snabbare än 15 km/ tim. i dagsljus och 10 km/tim. efter mörkrets inbrott eller vid dimma inom tätbebyggt område. På landsbygden tilläts en fart på 25 km/ tim. på dagen, men bara 10 km/tim. på kvällen. Bilarna kunde dock köra snabbare, och tidigt började en kamp från motormännen att hastighetsgränsen skulle höjas. I Sverige var man dock vidsyntare än exempelvis i Danmark, där man inte fick framföra fordonet efter mörkrets inbrott mellan 1 augusti och 1 maj.

BILARNA PÅ GÖTEBORGS GATOR VID SEKLETS BÖRJAN

Redan strax efter sekelskiftet kom de första "privata" bilarna i Göteborg. Man kunde se innehavarna rusa fram på stadens gator med den fantastiska hastigheten av 15 km/tim. Det var bl.a. ingenjör H. Pripp, byggmästare J. Dähn Jr. och konsul H. Grebst. Alla



Sleipners första bildroska, NAG, O24.

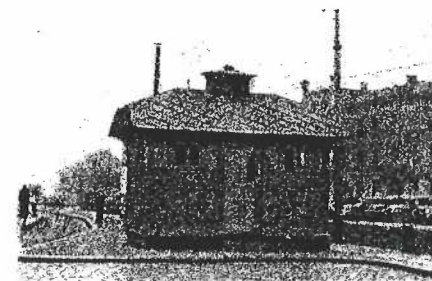
vagnar som kördes var öppna. En gentleman kunde nämligen inte köra en täckt vagn. Det var lika otänkbart som ryttare med paraply. Tre av de första bilarna i Göteborg finns bevarade på museet. Dessa är konsul Grebsts eldrivna vagn från Frankrike, Carnegiebrukets danska "Char á banc" och till sist Sleipneråkeriets NAG. Alla tre är från tiden 1904 - 1905.

Göteborgs Hyrverksaktiebolag (Hyrverket) var det första bolag som skaffade sig bil i Göteborg, den kostade 11.000 kronor. Vagnen var av amerikansk tillverkning. Köparna var C.M. Andersson och C. Wincrantz, som tillsammans hade bildat bolaget. Till en början sattes den inte i allmän trafik utan hyrdes ut.

Grosshandlare Anders Skoog och ingenjör Siewens grundade ett företag för allmän biltrafik. Detta var det första transportföretaget som enbart använde bilar som transportmedel. Nu började bilarna dominera i branschen, AB Göteborgs automobilroskor hade bildats liksom Hyrverks AB Sleipner. Sleipner-åkeriet skaffade den första bilen med sufflett 1905, Anders Skoogs och Hyrverkets äldre bilar var helt öppna.

I polisens verksamhet omnämns bilen första gången 1909 då det fanns 22 bildroskor. 1914 kunde man räkna till 97 bilar tillhörande två bolag och tre enskilda. Antalet växte snabbt och 1921 fanns det inte mindre än 205 st. Det fanns då 14 bolag och 21 enskilda som hade bilar i trafik. Detta berodde på att flera förare slog sig samman om en eller flera bilar och själva blev drosk-

ägare. Ju fler bilar det kom i trafik, desto färre hästdroskor fanns det, och 1914 var hästdroskan helt borta från gatorna.



En av fr. Dicksons kiosker.

FACKLIG VERKSAMHET

Redan 1886 bildades det en facklig sammanslutning. Arbetet bedrevs inom kamratföreningens ramar. Anledningen till att föreningen bildades var kuskarnas undermåliga arbetsförhållanden. Den enda rättighet de hade var en fridag var tredje månad, det var dock ytterst sällan de tog ut den dagen. De hade helt enkelt inte råd med någon ledighet.

En annan faktor som bidrog till det fackliga uppvaknandet var det hårda utelivet året runt. Trots att droskägarna hade skyldighet att se till att kuskarna hade tak över huvudet, slarvades det med detta. 1884 fick kuskarna det lite bättre i.o.m. att fröken Beatrice Dickson skänkte ett antal droskkuskkiosker. Allt som allt fanns det 14 st utplacerade i Göteborg.

1897 ansåg man dock att det var på tiden att man organiserade sig som en fackförening, liksom andra yrkesgrupper, för att kunna få inflytande över sina arbetsvillkor, vilket man inte hade haft under kamratföreningens tid.

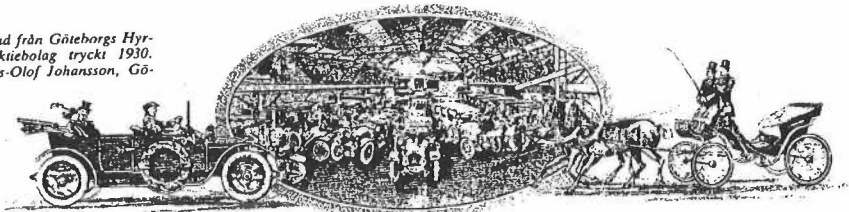
Det första fackföreningen försökte genomdriva var en höjning av timpenningen från 1.50 kr till 1.75 kr samt en fridag i veckan. Dessa krav nonchalerades dock av arbetsgivarna vilket resulterade i en kuskstrejk i april 1898. Strejken varade i fyra dagar och det man uppnådde var ett erkännande av föreningsrätten och att ingen skulle kunna avskedas om han inte hade begått

någon förseelse.

Åren efter strejken avtog intresset för verksamheten, och 1909 upplöstes föreningen. Man hade dock innan upplösningen gått med i Transportarbetarförbundet 1906 i. o. m att detta blivit en modern fackförening.

1915 bildades det en ny fackförening, hos "Löwensteins bildroskor". Det som tände gnistan var att man tröttnade på den diktatoriska ledningen, så på en given signal lämnade chaufförerna stationen. Detta blev starten på många och långa konflikter och strejker under åren.

Brevhuvud från Göteborgs Hyrverks Aktiebolag tryckt 1930. Från Liss-Olof Johansson, Göteborg.



Brevhuvud från Göteborgs Hyrverks Aktiebolag, 1930.

EN CHAUFFÖRS MINNEN

"År 1919 hade vi chaufförer inte rätt att köra mer än 20 km:s hastighet. Spårvagnarna hade rätt att köra 21 km - alltså 1 km mera än bilarna. Under sommaren 1919 var det icke mindre än 80 chaufförer, som blevo uppskriva av polisen och sedan bötfälda i polisdomstolen för fortkörning - allt under loppet av en enda vecka. Förbittringen var stor bland droskchaufförerna. Frågan upptogs till behandling på fackföreningens möte, och enhälligt beslöts det, att man skulle "krypstrejka". Ingen skulle köra mer än strikt de 20 kilometer per timme, som stipulerats i den föråldrade motorförordningen i Göteborg. Man avsåg att därigenom framkalla en sådan opinion bland allmänheten, att vederbörande myndigheter skulle taga skeden i vacker hand och tillåta högre hastighet. Beslutet följdes till punkt och pricka. Under två dygn kröpo droskbilarna fram - inte ett streck över de stipulerade 20 km kördes. Inte heller körde man om någon spårvagn. Den fick alltid köra före eller förbi - efter kom droskbilen. De dagarna hade polisen ingen att skriva upp. Allmänhetens humör svävade de dagarna mellan jubel och ilska. Största delen var dock glad åt beslutet, ty chaufförernas krypstrejk drog löje över myndigheterna. Andra däremot blevo förargade över att chaufförerna inte kunde köra raskare, när de hade bråttom. Det hände

under de dagarna, att någon kom rusande och ville bli körd dit eller dit på några minuter. Chaufförerna svarade då helt kort, att så fort kunde de inte köra. Hade beställaren bråttom, var det nog säkrast att han gick.... Aktionen ledde till resultat. Hastigheten höjdes till 30 km per timme, vilket ju alltid var ett framsteg.

Under kristiden 1917 var det be-
drövt för bilarna. På grund av rådan-
de bensinbrist måste bilarna ställas in.
Chaufförerna fingo söka sin utkomst
på andra områden. Hyrverket satte i
trafik några s.k. ballongbilar. Dessa
voro så inrättade, att de drevs med
lysgas, som förvarades i en stor bal-
long uppe på bilens tak. Ballongen var
av gummityg. Vackert såg det inte ut
med denna anordning på taket. Det
såg ut som om man där placerat ett
jättestort bylte med tvättkläder. Drifts-
medlet visade sig användbart om än
dyrbart. Poliskammaren förordnade, att
dessa gasballongbilar främst skulle an-
vändas för transport av sjuka och läka-
re. Gasen kunde räcka för ett par tim-
mars körning. De hade även bensin-
tanken fylld med sprit, som, om gasen
tog slut, då kunde utgöra motorbräns-
le. När gasen tog slut i ballongen skedde
omkoppling, då kunde kanske bilen
klara sig hem på spriten. Missöden
kunde naturligtvis inträffa med ballong-

bilarna. De kommo nog fram i gatuvimlet, men de måste ha stor och rymlig plats i luften. Inte för att de flögo, men var det någon bro i vägen, som de skulle under, och ballongen var gasfylld, kunde det nog hända, att de stodo fast. Så hände en gång, när en ballongbil skulle köra under vid Gullbergsbron. Då var det ett väldigt sjå med att få loss bilen, som fastnat.



Gasballongbil från 1918. Delahaye.

För att ersätta gummiringar, som under krigstiden icke kunde anskaffas, tillverkades ett slags sinnrika, fjädrande hjul, vilkas slityta var försedd med i tråklossar infällda gummiringar av massivgummi. Dessa hjul voro ganska tillfredsställande - även om de icke kunde jämföras med pneumatiska gummiringshjul.

År 1918 infördes i Göteborg de elektriska bilarna - de s.k. mecators. Det var gamla skrotlådor, inköpta i Berlin, där de gått i trafik i icke mindre än 13 år. Man kan föreställa sig, huru de då voro beskaffade! Batterierna voro så utslitna, att de knappast gingo att ladda, och i de fall där det var möjligt att ladda dem, hade en montör att göra i flera timmar. Ändå kunde laddningen

ibland icke stå sig mellan laddningsstationen vid Stampgatan till bilstationen. Var ett batteri bra laddat, fick ofta chauffören vara glad om det höll sig en enda körning. Blev det två körningar på en laddning var det storartat.

Intet gummi fanns på dessa bilar, utan man måste köra på spiralfjädrande järnringar, vilka förde ett väldigt väsen. De försvagade även bilens kraft. Skulle körningen ske uppför en backe, var det stopp fullständigt. Folk åkte i dessa bilar för nöjes skull - någon fortkörning kunde det inte bli tal om. Men folk kinkade icke för det. De voro vana att gå eller åka spårvagn.

När bilarna - de elektriska - skulle ha batterierna laddade, förestod en omständig procedur. Det var inte, som man skulle kunna tro, att koppla in ström, där bilen stod. Nej, det gick inte för sig. Man måste köra till garaget vid Stampgatan, i samma hus, där de nuvarande bilverkstäderna vid Ranängsgatan äro inrymda. Där skulle bilen kopplas fast i kättingar och hissas upp i taket, varefter en tralla, avsedd för detta ändamål, kördes under bilen, där batteriet var beläget. Så fick batteriet tagas loss. När det åter skulle placeras på sin plats var det att upprepa samma procedur.

Bilarna före kriget voro icke heller över sig. Då fanns minsann icke de lättgående biltyper, som nu existerar. Det var mest europeiska (franska, tyska, italienska och engelska) märken, som användes. Sedermera kom Scania med sina starka men klumpiga biltyper. Den tiden voro de i alla fall bra. Man visste inte om annat, och om bilen

skramlade lite, var det ingen som fäste sig så mycket vid det.

Dessa bilar voro dock mera tungarbetade i fråga om både körning och skötsel. På de första trafikbilarna funnos icke såsom nu reservhjul eller reservfälg. Fälgen var fastsittande vid hjulet i vagnen. Vid ringbyte var man tvungen att kränga av däck och slang på vagnen, där den stod. För att skydda slangen vid avtagandet måste en slags krokig gaffel, av chaufförhormorn döpt till "barnmorskan", användas vid avtagandet. Det fanns ju icke heller som nu bensinstationer och gummiverkstäder att lita till. Chauffören måste själv försöka laga felaktigheter så gott sig göra lät. Åtminstone till dess man kunde infinna sig vid verket för att få tag i någon montör att göra saken bättre, om så påfordrades. Kulväxeln visste man på den tiden icke vad det var en gång, lika lite som våra dagars chaufför känner till om segmentväxling. Det finns kanske en och annan gammal lastbil med en sådan växlingsmetod, men de äro nog lätt räknade. Det var inte så lätt att peta in de fyra segmenten. Passade man sig ej, kunde det bli en skräll, som hördes vida omkring. Däcken på bilarna voro ej heller så prima. De skulle hålla en 5 - 6 kilos

tryck, vilket inte var så lätt med de dåliga handpumpar som funnos. De tålde heller inga långa körningar i sommarvärme. Det var då som nu olika kvaliteer. Chauffören måste dock alltid ha s.k. kappor med i lådorna, ty t.o.m. nya däck kunde explodera ganska fort. Ja, ibland måste bilföraren hasa fram sitt åkdon på bara ringtrasorna. Det var på denna tid vanligt med ett par ringkalas per dag.

Chauffören av idag har i nattens sena timmar synnerligen god tillgång på ljus genom de extra fina strålkastare, som nu finnas. Helt annat var det under bilarnas första tid. Då utgjorde strålkastarebränslet karbid eller fotogen. Det kunde icke på långt när bli så kraftigt ljus som nu. Chauffören fick många gånger grina så tänderna lyste, för att taga sig fram på de mörka vägarna. Det var inte heller säkert, att ljuset varade hela natten. Dålig karbid eller våta slangar kunde medföra att chauffören fick stå och ladda om, vilket kunde ta timmar i anspråk. Hade han därtill ett dåligt karbidkök, så kunde han nästan hålla sig för skratt, innan allt var lyckligt och väl utfört. Men droskchauffören på den tiden var icke van vid annat och bar sitt öde utan knota."

Dessa intressanta episoder är berättade av R. W. Lundberg som var verksam som droskchaufför i början av 1900-talet.

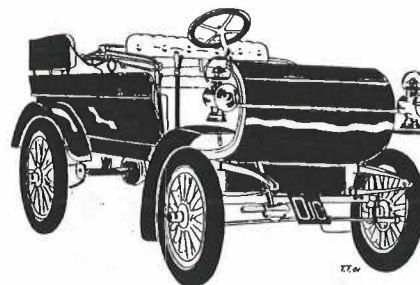


BILARNA I GARAGET

O 10, 1904, Köpenhamn, Danmark.

Dansk bil tillverkad av "Dansk Automobil- & Cyclefabrik", Köpenhamn, 1904.

Bilen inköptes av dr. Gustav Ekman vid Carnegieska Bruket i Göteborg år 1905. Vagnstypen, som är helt öppen, kallas för "Char - á - Banc" och har antagligen den amerikanska "Oldsmobilen" som förebild, men är här i ett kraftigare utförande.



Antalet passagerare som bilen kan ta är sju. I besiktningsinstrumentet står det att sikten är god, och vad man kan förstå av förarens placering på kuskbocken så stämmer det nog.

Den två-cylindriga motorn har man placerat under vagngolvet. Den har tre växlar framåt och en backväxel. Manövreringen sker med en spak placerad på höger vagnsida. Styrningen sker med ratt och inte med spak som det var på förebilden "Olds-mobilen".

O 15, Elbil, 1904, Paris, Frankrike

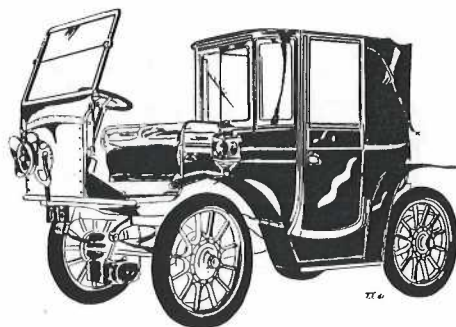
Kriegers elektriska droska tillverkades av "Compagnie Parisienne des Voitures Electriques", i Paris, Frankrike, år 1904.

Någon har sagt om denna vagn att det var i sista stund man bestämde sig för att göra en bil, istället för en hästdragen vagn. Detta kan förklara karossens utseende, av typ "Landau-lette". Denna karosstyp innebär att passagerarna sitter i en kupé med plats för fyra till fem personer. Framstycket på kupén är fast och glasförsedd. Vid bra väder kan bakstycket och taket fällas bort och vagnen blir öppen.

Framför den svängda rutan sitter chauffören högt på kuskbocken, ett onekligen ganska utsatt läge, men som tur är finns ratten att klamra sig fast vid.

Från ratten manövreras också hela elsystemet. I rattens centrum finns ett pådrag med vilket man kan ställa in sex hastigheter framåt, motorbromsning och några backhastigheter. Vid chaufförens fötter sitter mätaren som visar volt och ampère.

De två motorerna, seriekopplade, sitter på varsitt framhjul. Effekten på dem är 3 kw vardera vid 2 000 - 2300 varv/min och de väger 50 kg. Ackumulatorerna är placerade dels under förarsätet och dels under bakre passagerarsätet, de väger tillsammans 360 kg. En uppladdning kunde ge en färd på 7 mil, med en medelhastighet på 20 - 25 km/tim.



Den maximala hastigheten uppges till 35 km/tim, vilket var olagligt på denna tid.

Denna Krieger-droska, faktiskt den första el-bilen i Sverige, togs hit från Frankrike av Konsul H. Grebst några år in på detta sekel. 1910 övergick bilen i familjen Seatons ägo. Familjen bodde vid Stora Nygatan i Göteborg, där man hade ett laddningsaggregat, vilket man även hade i Lerum, där sommarresidenset låg.

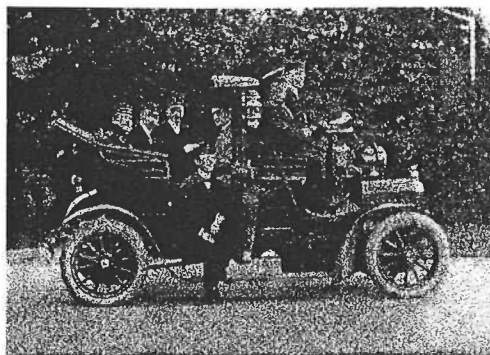
Det var familjens kusk, Oscar Sjöo, som fick byta ut tömmarna till ratt när man skaffade den nya vagnen. Han var även tvungen att skaffa sig behörighet att föra fram den, och det gjorde han så som andra i Göteborg genom att övningsköra på egen hand och sedan köra upp för besiktningsmannen. Den som hade denna uppgift var den som visste mest om transportmedel och teknik, Erland Zell, stadens spårvagnsdirektör. Körkortet kostade på denna tid 15 kr, och utfärdades på enkelt brevpapper. Sista gången bilen genomgick en besiktning var 1919, efter detta lär den ej nämnvärt ha varit i trafik. 1927 köpte Gustav Ekwall den på auktion för 75 kr. Bilen fick sedan bl.a. tjäna som lekstuga.

Denna droska av märket NAG, "Neue Automobilgesellschaft", från Tyskland, inhandlades år 1905 av Sleipner-åkeriets ägare Henrik Pripp och Harald Gedda för 10.500 kr, dessa pengar skickades i förskott till Tyskland, sedan fick man vänta i tre månader innan bilen anlände till Göteborg. Bilen skulle gå som droska på Göteborgs gator. Karossen är av typen Gladiator Landalette, i likhet med elbilen O 15, vilket innebär att passagerarna sitter i en kupé för sig bakom chauffören som sitter på "kuskbocken".

Under 1905 gick bilen i privat trafik som hyrvagn och hade därför inget drosk-nummer. Men 1909 fick den taxameter och placerades vid Sleipners station vid Haga Kyrkogata. Den första chauffören som körde bilen som droska var Aron Oleander, som tog sitt körkort samma år.

Bilen blev mycket populär, och det kunde hända att kunder ringde och frågade om bilen var inne. Många gånger svarade kuskarna att så ej var fallet, trots att bilen stod ledig utanför, detta för att själva få körningar. Det gällde att få ihop så många körningar som möjligt för att klara livhanken. En färd med bilen exempelvis ut till Långedrag kunde gå på en tia, åtta kronor för taxan och två kronor i dricks till chauffören.

Drivmedlet till bilen var ett bekymmer, renaste apoteksbensin fick det vara. Firman importerade renad bensin i dunkar om 20 lit. två och två i trälådor. Däcken var också ett bekymmer, punktering hörde till dagordningen. Trots detta hade man



samma ringar under åren 1905 - 1912, då bilen togs ur drift.

Ofta stannade motorn och anledningen kunde vara överhettning, det som då kunde göras var att man stannade bilen och väntade tills den hade svalnat. Vanligtvis kunde motorn dra bilen upp för alla backar, även med fem passagerare. Om det uppkom skador som inte kunde repareras på platsen, kom en trogen häst, Svarten, och drog hem "Gladiatorn" till stallet - garaget vid Molinsgatan.

Belysningen bestod av karbidlampor monterade på motorhuven, på sidorna vackra mässingslyktor och baktill en fotogenlykta som slocknade vid kraftig blåst.

Överdelen är tillverkad i trä, framtill med en tredelad glasvägg, baktill med en nedfällbar sufflett tillverkad av tygfoderat skinn. En del av taket är fast och invändigt foderat med skinn, inredningen i övrigt är välgjord med läderklädda säten och väggar.

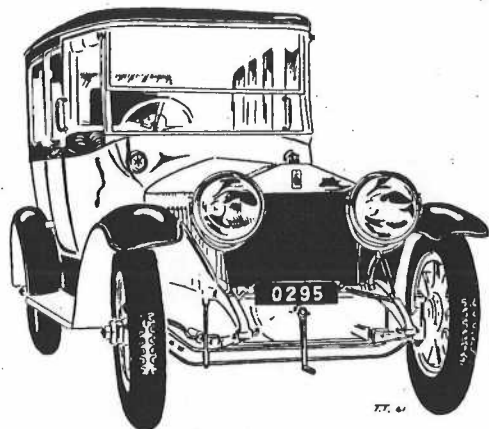
Antalet passagerare som bilen kunde ta var fem.

Motorn är en fyr-taktsmotor på 2 cylindrar och med sidventiler. Den kunde utveckla 8 hk. vid 750 varv/min. Växellådan som har fyra växlar, varav en utpräglad krypväxel, manövreras med en spak vid ratten, rattväxel.

O 295, Rolls-Royce, 1914, England-Frankrike

Denna Rolls-Royce-modell kallas för "Silver Ghost", den tillverkades 1914 och inköptes till Göteborg av grosshandlare Edward Lithander år 1923 och var i drift fram till 1930 då den avregistrerades.

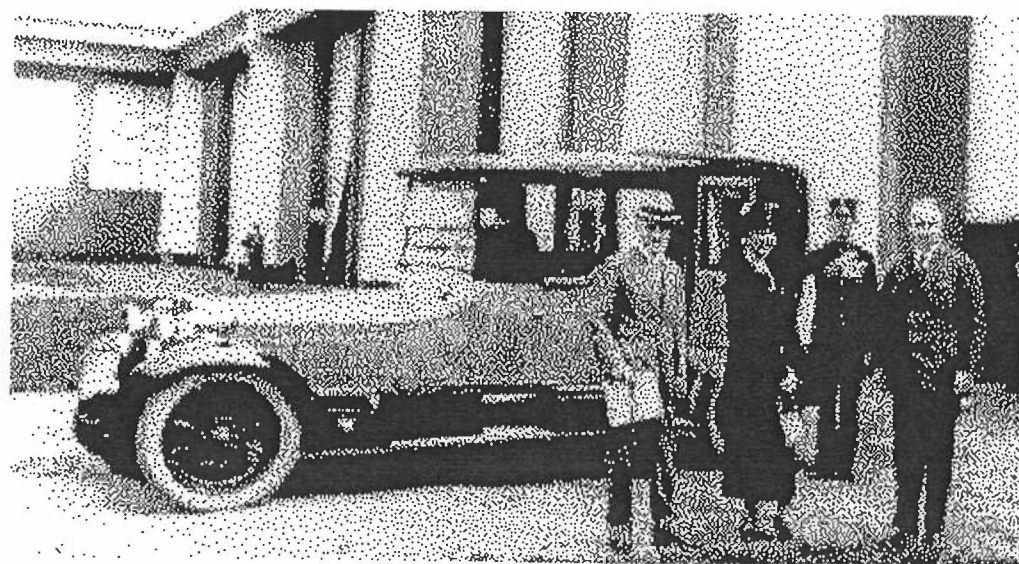
Bilen var den första täckta Rolls-Roycen i Sverige. Karossen tillverkades inte i England, utan i Frankrike av J. Rotschild et Fils i Paris. Rolls-Royce levererade ofta sina chassin till olika karosseritillverkare som på ett helt annat sätt kunde tillgodose kundens olika önskemål. I detta fall är karossen en öppen limousine, eller s.k. kvarts-limousine, vilket innebär att förarplatsen saknar sidorutor och att det finns en vägg mellan förarplatsen och passagerarutrymmet. Rutan går att veva ned, men det brukades sällan, för mellan avdelningarna finns det en telefon, en taltratt och slang. Det lär även ha funnits en sommarkaross som var öppen.



Bilen kunde ta upp till 6 passagerare, tre på sätet i kupén, två på extra stolar som kan fällas upp framför baksätet samt ytterligare en bredvid chauffören på framsätet.

Motorn har sex cylindrar med dubbeltändning, och en cylindervolym på 7,4 lit. Växellådan är treväxlad.

Rolls-Royce hade en egenhet att aldrig specificera effekten på sina modeller, den angavs endast att vara fullt tillfredsställande. För denna modell är effekten på 65 hk. vid 1750 varv/min. Bilen var fullt tillfredsställande i andra avseenden också, den var lätt att manövrera, gick ljudlöst - var som helst och när som helst. Den enda nackdelen var att bensintanken snabbt blev tom, hur mycket den drog per mil vet vi dock inte.

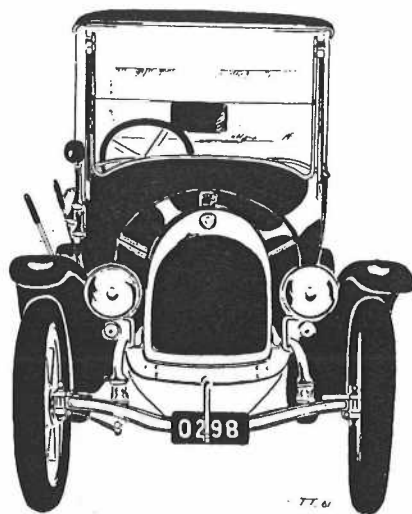


O 298, Scania Vabis, 1916, Sverige.

År 1916 inköpte Fru Hilda Söderhielm sin Scania - Vabis av årsmodell 1916. Bilen är av typen kvarts-limousine, d.v.s. det finns en glasvägg emellan förarutrymmet och passagerarutrymmet baktill. Sammanlagt kunde man få plats med sex passagerare. Till framsätet finns det endast en dörr, då växelspaken och tutan sitter på den högra yttersidan.

Så småningom sålde Fru Söderhielm bilen till Aktiebolaget J.A. Pripp och söner, som använde vagnen som direktionsvagn fram till 1930.

Motorn har fyra cylindrar och en volym på 3 liter. Effekten var 22 Hk. vid 1.500 varv/min.

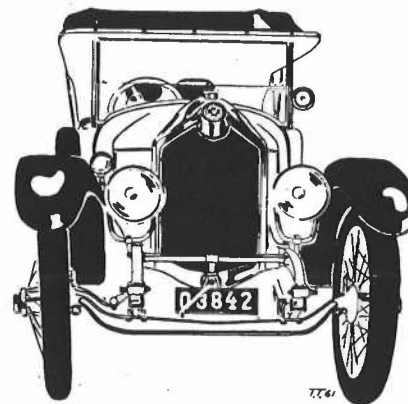


O 3842, Crossley, 1920, England.

På världsutställningen i Göteborg 1923 ställdes det ut ett stort antal bilar. Två av dessa, två Crossley från England, av 1920 års modell, inköptes av generalkonsul Gustaf Sandström. Bilmärket blev berömt under första världskriget där det användes inom Royal Air Force som stabs- och sjukbilar.

Denna bil är en av G. Sandströms inköpta bilar, av modell 25/30 HP med typnummer 9T. Bilen är sjusitsig, en s.k. dubbelfätong, ljusgrön med svarta skärmar. I tvärväggen mellan förarsätet och bakre delen finns utrymme för småsaker, lampor, verktyg och också två extra stolar med rygg- och armstöd.

Motorn har 4 cylindrar och cylindervolym på 4,5 liter. Effekten var på 40 Hk. Växellådan har fyra växlar.



R 633, T - Ford, 1924, Detroit, Michigan, Amerika

När prosten L. Östlund i Gullspång 1924 förlorade sin kära häst "Grälle" hade han inget val. Det var nya tider och häst och vagn ersattes med en bil — T-Ford. Också bilen fick namnet "Grälle" och tjänade länge.

Det här var i princip "ur-Forden" - den som kunde fås i alla färger, bara den var svart" - enligt Henry Ford.

T - Ford, 1927, Detroit, Michigan, Amerika.

Endast några små ändringar och förbättringar skilde denna modell av år 1927 från den första från 1908. 1908 bestämde sig Henry Ford för att bara tillverka en modell, modellen T.

Under åren 1909 - 1910 tillverkade och sålde hans fabrik 18 664 bilar för 950 dollar styck. 1913 införde Ford löpande bandet vid monteringen. Det var den första bilindustri som införde denna teknik, tidigare hade den praktiserats på vapenfabriker och bagerier. Redan tre år efter införandet var produktionen uppe i 785 432 bilar och eftersom produktionen hade ökat kunde priset sänkas. 1916 kostade en T-Ford 350 dollar. Modell T fanns överallt i Amerika. Produktionen ökade och 1923 var man uppe i 10 000 bilar per dag. När modellen upphörde att tillverkas 1927 hade man sett 15 007 033 bilar rulla ut ur fabriksportarna.

Bilen har en sedankaross med 2 dörrar och plats för 4 - 5 personer. Den 4-cylindriga motorn kan utveckla 11 Hk.

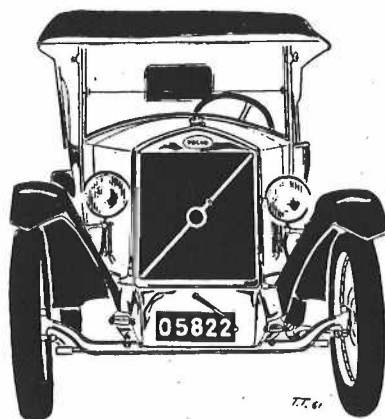
Bilen importerades från Amerika av Cr. P. Christensen, Esbjerg, Danmark, år 1927. 1959 köpte studerande B. Buhl Jensen bilen och tog den med till Sverige när han skulle börja studera på Chalmers i Göteborg.

O 5822, Volvo, "JACOB", 1926, Sverige

Museets VOLVO-bil, som står i basutställningens industrilandskap, är från 1926 och är en av prototyperna som byggdes upp inför serietillverkningen 1927. Modellen fick namnet "Jacob", eller typ ÖV 4. Typbeteckningen hänvisar till att det är en öppen vagn med plats för 4 personer. Museets bil har en kaross som är lackerad i mörkblått och med svarta skärmar, och har använts av Göteborgs-fotografen Sven Sjöstedt, som använde denna bil på sina tjänsteresor Sverige runt för SKF- och Volvofabrikernas räkning. Bilen har under sina år, fram till 1939, gått hela 40.000 mil.

I augusti 1924 beslöt affärsmannen Assar Gabrielsson och teknikern Gustav Larsson att tillsammans börja med biltillverkning. De hade var för sig fått idén till en svensk bilindustri. De hade tidigare varit arbetskamrater på SKF, där Gabrielsson fortfarande var försäljningschef. Larsson hade under några år arbetat i den engelska bilindustrin.

Båda två fann förutsättningarna för en svensk biltillverkning goda och beslöt 1924 att göra ett försök. Larsson satte genast igång med konstruktionsarbetet. Han hade hjälp av några ingenjörer, som ritade på fritiden. Ett par kvällar i veckan samlades man hos Larsson, där riktlinjerna drogs upp. Vid midsommar 1925 var ritningarna klara till den första bilen, det blev en fyrcylindrig öppen vagn.



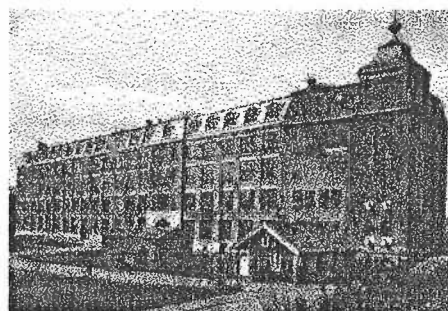
Det var svårt att få någon att finansiera projektet, man bestämde sig för att själva satsa pengar i de första prototyperna. För utformningen av karossen lyckades man intressera Helmer Mas - Olle, en av samtidens mest anlitade formgivare.

I juni 1926 var den första vagnen klar och kunde köras från Stockholm till Göteborg. Man beslöt att bygga tio provvagnar, nio öppna och en täckt. Sammansättningen skedde i Stockholm hos Freyschuss' Vagnfabrik.

SKF insåg nu att planerna var allvarliga och man beslöt att satsa på den svenska bilen. SKF hade vid denna tid ett dotterbolag, VOLVO, som var vilande. Gabrielsson och Larsson lämnade nu sina ordinarie jobb och blev istället chefer i Aktiebolaget VOLVO, som skulle tillverka bilen.

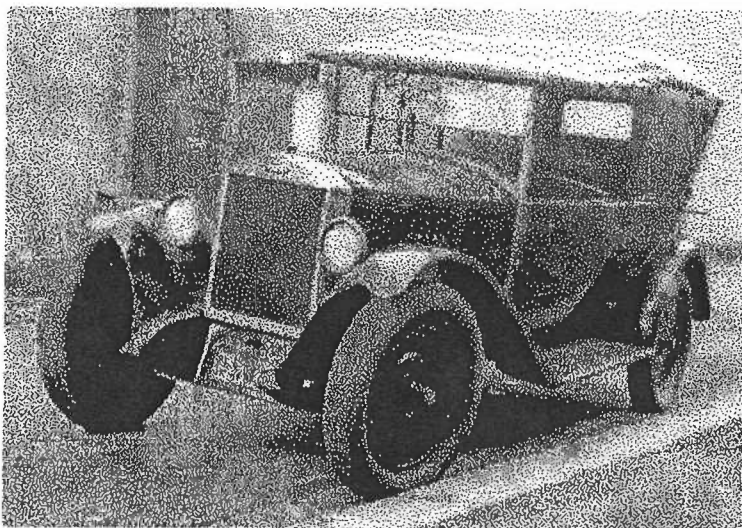
Redan från början var det klart att man skulle utnyttja kapaciteten hos den svenska verkstadsindustrin. Detaljtillverkningen skulle ske hos olika företag och VOLVO skulle endast montera ihop bilen.

Verksamheten kom igång och natten till den 14 april 1927 var den första serietillverkade bilen klar. Ett felmontage gjorde att den från början endast kunde backa, något som rättades till så att den kunde köras ut ur fabriksporten på f.d. Nordiska Kullagerfabrikens lokaler på Hisingen, nuvarande VOLVO-lastvagnar.

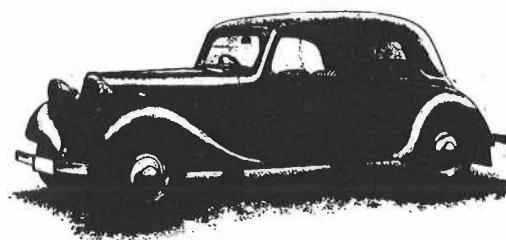


Museets VOLVO visar karossen så som Mas-Olle hade tänkt sig den. Fabriksledningen beslöt sig dock att utforma den serietillverkade vagnen något annorlunda. Hjul, stänkskärmar, strålkastare, vindruta och kylflänsar hörde till de detaljer som man ändrade. Följden blev att bilen förlorade en del av sin särprägel, och blev mer lik andra bilmärken vid den här tiden. Bland det man behöll var Mas-Olles kylare, det berömda märket, ringen med pilen, - järnets symbol.

Motorn har fyra cylindrar med en cylindervolym på 1,94 lit. Effekten är 28 Hk. vid 2.000 varv/min. Man kunde komma upp i en maxhastighet på 60 km/tim, på direktväxel, med den treväxlade växellådan.



O 235, Citroën B11, 1939, Frankrike



Bilen är av typen Citroën "11" Berline. (B 11), från 1939. Bilen importerades av Ingenjörsmannen Sven Lundén AB som sålde den till Erik Berggren den 29 juli 1939.

Bilens styrning är av kuggstångstyp och har en toppventilmotor med fyra cylindrar försedda med lösa utbytbara cylindarfoder som tillförsäkrade motorn en livslängd som vida översteg andra bilar i marknaden. Bilen kunde med sina 48 Hk göra en maxhastighet på 106 km/tim.

För att öka komforten hade man försett bilen med en s.k. torsionsfjädring som var överlägsen de då vanliga bladfjädrarna. Man installerade redan i denna årsmodell hydrauliska bromsar, på alla fyra hjulen.

Den aerodynamiskt utformade karossen medförde att bensinförbrukningen kunde dras ned till 1.1 lit./mil.

Som man ser sitter motorns luftfilter monterat på den främre kofångaren. Anledningen är att bilen under kriget drevs med gengas.

FDJ 228, Morris 8, 1947, Morris Motor Ltd. Oxford, England

Ingenjör Anders Thorén var verkligen rädd om sin bil. 1948 köpte han sin Morris 8 från England för 7.000:- och när den togs ur drift 1978 hade den bara gått 8.000 mil och var nästan som ny.

Den fyrcylindriga sidventilmotorn kan utveckla 30 Hk. vid 4400 varv/min. Väckellådan har fyra växlar varav tre är synkroniserade.



Hämtning av Scania - Vabis från Prippts.

MOTORCYKLAR I GARAGET

Minerva, 1903

Den belgiska bilfabriken Minerva i Antwerpen tillverkade motorcyklar och motorcykelmotorer 1903-1904. Alla företagets produkter var berömda för hög kvalitet och stora mängder motorer levererades till andra motorcykelfabriker.

Motorn är en encylindrig fyrtaktsmotor på 218 cc. Tändningen sker med batteri och spole, kraftöverföringen med rem.

Zenit, 1916

En 2-cylindrig motor som kan utveckla en effekt på 9 HK.

Sunbeam, 1920

Motorcykelns fram- och bakhjul är snabbt demonterbara och utbytbara, bakhjulet driver även hastighetsmätaren. Bak- och frambelysningen drivs med acetylen och har varsin behållare fram och bak.

Motorn är på 492 cc. och har en treväxlad växellåda.

P 154, Hendersen, 1924

Hendersen and Supply Co., Chicago, Amerika.

Motor: Excelsior MFG

Rex Midget, 1935

Denna motorcykel är av det svenska märket Rex, vilket innebär att ramen är tillverkad i Sverige, men motorn som är på 98 cc. har man importerat från England.

Husqvarna, Modell 301, 1937

Efter att i mitten av 1930-talet ha lagt ned sin tillverkning av "riktiga" motorcyklar gav sig Husqvarna in på lättviktsmarknaden. Till en början användes den tysktillverkade JLO-motorn.

Motorn är på 98 cc. och med en effekt på 2,8 HK.

BMW, Mod. R 51, 1938

Tyska flygmotorfabriken Bayerische Motoren Werke (BMW) i München började tillverka motorcykelmotorer 1920 och motorcyklar 1923. Under åren har ett otal en- och tvåcylindriga modeller producerats - alla kardandrivna. BMW har alltid varit en relativt dyr motorcykel för finmakare.

Motorn är en tvåcylindrig fyrtaktsmotor på 500 cc. Kraftöverföringen sker med kardanaxel och växellådan har fyra växlar.

Vespa, 1948

Piaggio började tillverka sin scooter "Vespa" - Getingen - 1946.

Denna vespa som vi kan beskåda i museet är tillverkad 1948 och är en av de sista av ursprungsmodellen som tillverkades. Det som utmärker den första modellen är den karaktäristiska lampan på framskärmen.

O 2884, Mustad, 1948

Enligt obekanta källor hade "Mustaden" sin förebild i små 2-hjuliga fordon som använts av de italienska fallskärms-trupperna under kriget. Förebilden hade varit ihopfällbar och kunde släppas ner med fallskärm. "Mustaden" såg dagens ljus efter kriget som ett försök till en svensk "folkscooter" och var från början utrustad med trampor. (Se bland cyklarna). Så småningom modifierades modellen till ett mera scooterliknande utseende.

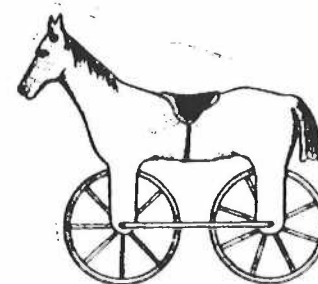
Motorn var på 47,9 cc och det behöver väl inte tilläggas att med de små hjulen och den höga ramen så var "Mustaden" fullständigt livsfarlig och blev heller inte någonsin den succé man väntat sig.



NÅGRA MILSTOLPAR I CYKELNS UTVECKLING

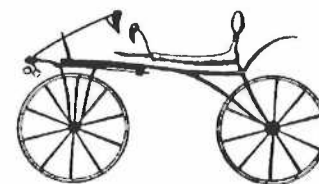
Redan för 4000 år sedan finns från Kina uppgifter om en cykelliknande maskin. Enligt en tysk källa skulle en "lycklig drake" ha uppfunnits 2300 f.Kr., som i det närmaste såg ut som en cykel. Även i Europa har olika målningar och teckningar påträffats från medeltid som har tolkats som cyklar.

Den moderna cykelns utveckling går tillbaka till 1700 - talets slut.



1790

Fransmannen de Sivrac uppfinner sin s.k. velocifère. Cykeln är utformad som en djurkropp med järnskodda hjul. Den är inte styrbar och kan närmast jämföras med en sparkcykel.



1817

Den tyske baronen Karl von Drais bygger en löpmaskin, vilken är styrbar. Cykelns hjul förenas genom en träbom på vilken det finns en sadel.

1818

I England bygger Dennis Johnson en löpmaskin, som i mycket påminner om von Drais' maskin. Cykeln kallas "Hobby horse".

1834

Den första cykeln med pedaler konst-rueras av skotten McMillan.

1835

Den tyske professorn von Baader bygger en löpmaskin med trampor på framhjulet.

1845

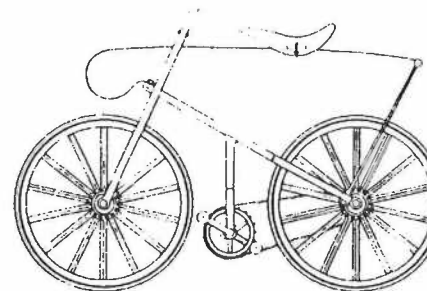
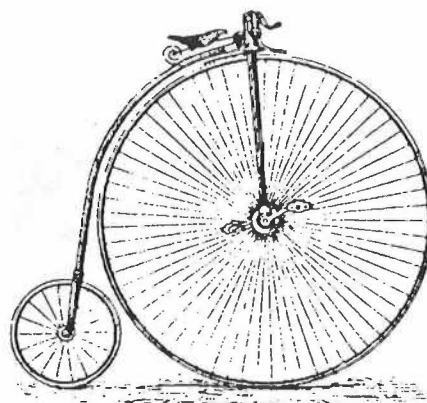
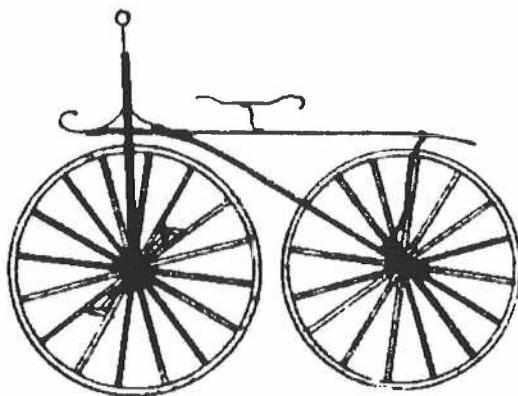
Engelsmannen R.W. Thomsen uppfinner ett uppblåsbart däck av gummi. Uppfinningen patenteras men faller i glömska.

1867

Fransmannen Michaux väcker internationell uppmärksamhet med sin pedalmaskin, som förevisas på världsutställningen i Paris. Cykeln blir här internationellt känd.

1868

I England börjar man fabrikstillverka cyklar. En följd av detta blir bl.a. att cykelramarna görs i järn och stål, ekrarna av ståltråd och hjulen förses med massivt gummi.



1869

En cykel av Michaux's modell förevisas på Berns salonger i Stockholm. Cykeln blir på allvar känd i Sverige.

1873

Engelsmannen James Moore konstruerar för cyklar lämpliga rullager. Höghjulingen, från 1855, kan nu göras lätttrampad och blir tack vare sin snabbhet allt vanligare. Fram till sekelskiftet är höghjulingen den typiska cykeln.

1873

Engelsmannen Schergold uppfinner "säkerhetscykeln". Den utmärks av att hjulen är lika stora och att den har kedjedrift.

1889

J.B. Dunlop uppfinner den pneumatiska ringen med inre luftslang och gummidäck. Uppfinningen fanns redan 1845, men slår först nu igenom.

1890

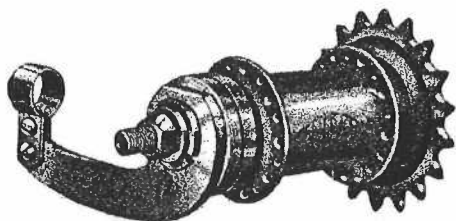
Experiment med kardandrift på cyklar. Denna teknik slår emellertid inte igenom. (Kardandrift : kraftöverföring med stänger och kuggjul).

1893

Dunlops gummiringar sättes för första gången på en cykel i Sverige.

1895

Frihjulsnaget konstrueras. Därmed såg våra dagars typcykel dagens ljus.



1920

Cykelväxeln konstrueras.

1928

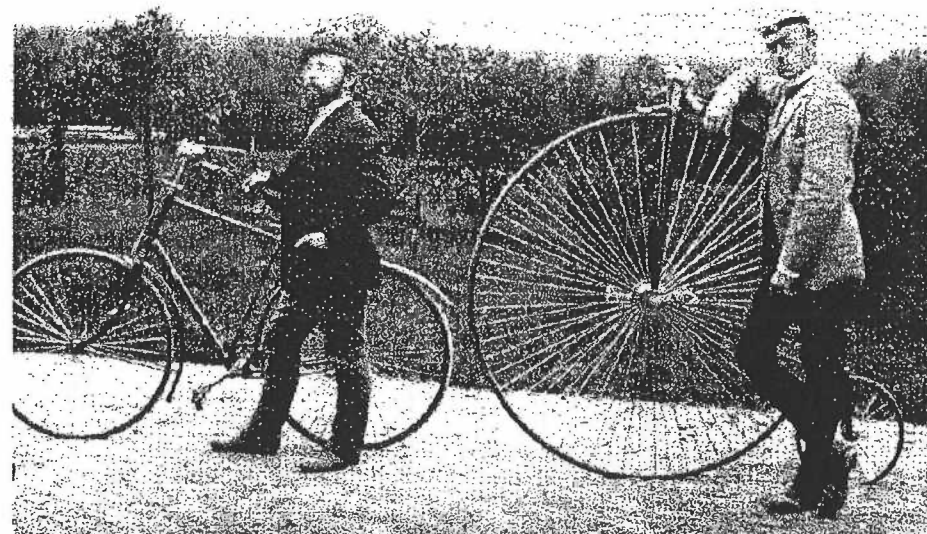
Hjuldrivna generatorbelysningen introduceras.

1950

Den lätta flygstålscykeln kommer ut på marknaden.

1983

Den svenska plastcykeln kommer ut på marknaden, blir tyvärr inte långvarig.



Brytningstiden mellan säkerhetscykeln och höghjulingen, 1890.

GÖTEBORGAREN OCH HANS SPÅRVAGNAR.

HÄSTSPÅRVAGNEN I GÖTEBORG

Klockan fyra på eftermiddagen den 24 september 1879 invigdes linjen Brunnsparken - Stigbergsliden av landshövdingen och ett antal prominenta personer, som i fyra vagnar åkte från Brunnsparken. De kom till Stigbergsliden efter en kvarts resa, varefter linjen öppnades för allmän trafik.

Under de närmaste åren utvidgades anläggningen och bestod 1882 av fyra linjer:

Brunnsparken - Stigbergsliden	2,70 km
Brunnsparken - Getebergsäng	2,34 km
Brunnsparken - Redbergslid	2,30 km
Brunnsparken - Slottsskogen	2,98 km

Större blev aldrig hästspårvägens omfattning, 1885 kortades i stället Slottsskogslinjen till 2,62 km. genom att den drogs över den nybyggda Viktoriabron. Det året åkte 1,8 milj. passagerare med spårvagnarna.

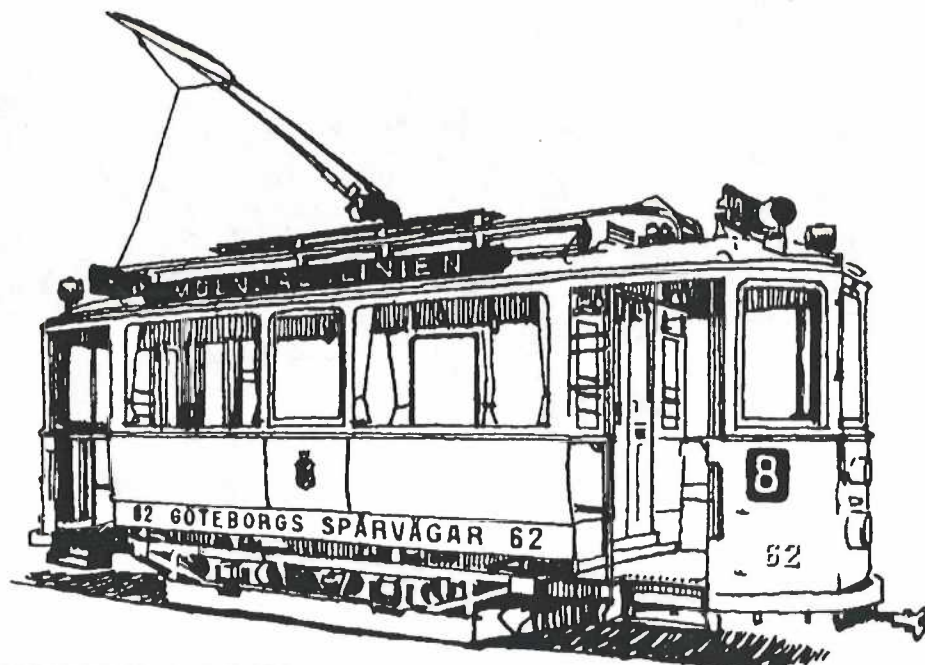


Täckt hästspårvagn , 1879 - 1900

Hållplatser saknades och vagnarna stannade var som helst då tecken gavs, utom i uppförsbackar. Banan var enkelspårig med mötesspår som medgav fem - till tiominuters trafik.

Vagnparken utökades och vid Göteborgs stads övertagande av driften år 1900 från det engelska bolaget The Gothenburg Tramways Company Ltd, fanns det i spårvägsbolaget 29 st. täckta och 14 st. öppna vagnar samt 160 - talet hästar. Vagnarna var i enlighet med rådande smak målade i brun färg, som lättades upp med annonser både inuti och utanpå. En mindre annons kunde kosta 80 kr. om året.

Vagnarna drogs av en häst, men i uppförsbackarna på Viktoriagatan och Kungssportsavenyn använde man hjälphästar. Dessa sköttes av ridpojkar, som i farten krokade på sin häst och sedan lika kvickt krokade av. Kusarna å sin sida påkallade uppmärksamhet i trafiken genom att ringa i en klocka, som hängde i vagnstaket. Många kunde åstadkomma mycket personliga signaler, och det fanns göteborgare som på signalen kunde höra vem som var kusk på vagnen.

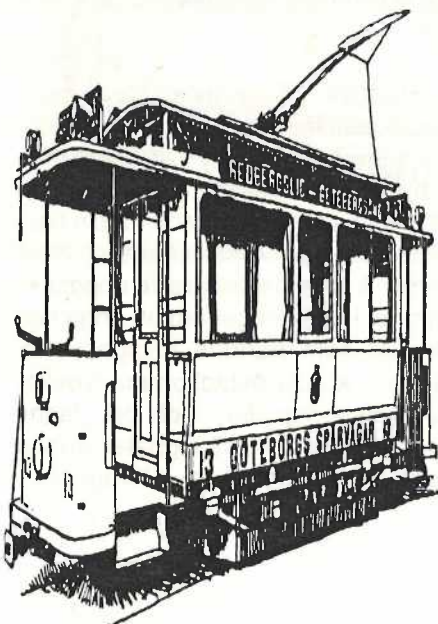


Motorvagn 1909 , Typ: M 4

ELSPÅRVAGNEN I GÖTEBORG

Elektrifieringen av spårvägen började diskuteras i slutet av 1890-talet och då kom också tanken om kommunalisering av driften på förslag. Det engelska bolaget hade tillstånd fram till 1917, men efter överläggningar övertogs anläggningen av staden på nyåret 1900.

Den 29 juli 1902 kunde styrelsen jämte andra inbjudna provåka sträckan Järntorget - Slottsskogen med en elspårvagn. Sedan förarna blivit upplärda togs linjedelen i bruk för allmän trafik den 18 augusti 1902. Därefter blev linjer och byggnader färdiga i rask takt, och den 27 oktober samma år hölls en invigningsfest, samma dag som Ringlinjen öppnades för trafik.



Motorvagn 1902, Typ: M1.

Den sista hästspårvagnen gick på Getebergsängslinjen den 28 oktober 1902, men den elektriska linjen på samma sträckning var ej helt klar förrän den 2 december samma år. Under de kommande åren byggdes linjenätet ut och 1907 ansågs nätet för tillfället färdigt utbyggt. Linjerna som fanns var:

Vit	Ringlinjen
Blå	Majorna-Redbergslid
Grön	Majorna-Getebergsäng
Röd	Redbergslid-Getebergsäng
Gul	Drottningtorget-Änggården
Brun	Kviberg-Drottningtorget
Röd/Grön	Möndal-Drottningtorget
Ljusblå	Långedrag-Majorna
Blå/Vit	Gårda-Bangatan

Hästspårvägens tillgångar avyttrades på auktioner, utom tre stycken täckta vagnar och samtliga öppna, vilka behölls för senare bruk. På museet kan man i dag se en av de öppna vagnarna, den som gick mellan Brunns-parken och Slottsskogen. I annonser påpekades, att de särskilt passade "flyttbara kontor, salustånd, badhus o. dyl."

SPÅRVÄGENS VERKSAMHETER

Under sommaren 1909, 6-7 augusti, låg nästan all trafik nere på grund av strejk. Trafiken kunde sedan så småningom tas upp i normal omfattning. Strejken fick svåra följder för deltagarna. Kollektivavtalen ersattes med personliga avtal, och gallringen vid återanställning var hård.

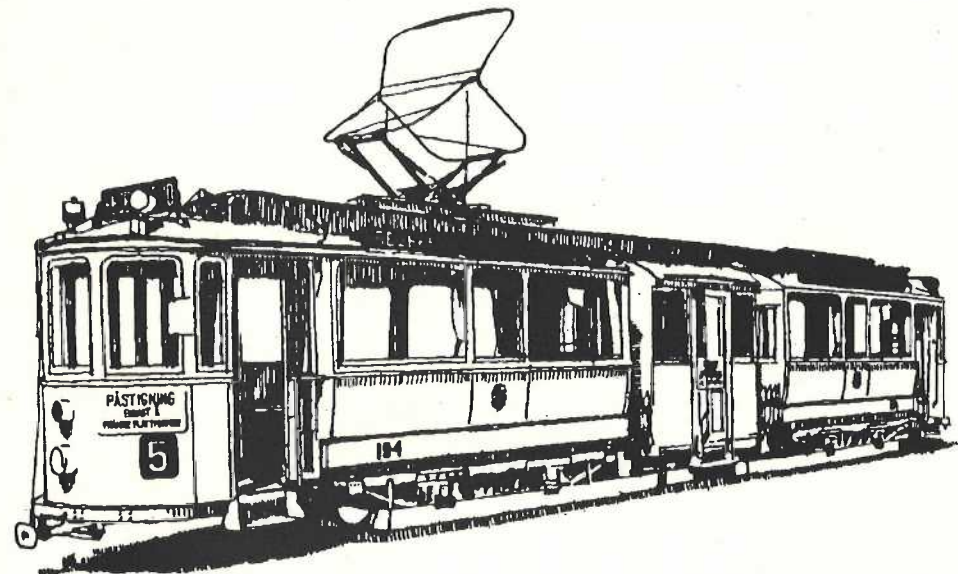
1908 satte spårvägen upp brevlådor på vagnarna på linjen ut till Långedrag, och tre år senare fanns de på alla vagnar som passerade Drottningtorget, där huvudpostkontoret låg. Postverkets personal tömde lådorna vid uppehåll på Järntorget och Drottningtorget. Ibland hände det att förarna glömde vänta tills postmannen var klar, så det hände att han fick springa efter vagnen och rädda vad som räddask kunde. Brevlådorna togs ned 1962 på Postverkets begäran.

För att tillgodose behovet av förbindelser mellan de västra och östra stadsdelarna inrättades en linje 1910 mellan Johannesplatsen och Engelbrekts-ga-

tan. Under åren har sedan linjerna förlängts och förkortats vid behov.

Under 1920-talet höjdes spårvägsstandarden på olika sätt. Trafikpersonalen fick stolar att sitta på under tjänstgöringspassen.

Körhastigheten höjdes genom att hållplatser drogs in och genom att vagnarna försågs med starkare motorer. Medelhastigheten på stadslinjerna steg från 12,5 km/tim till 14,5 km/tim. Kontaktråsupphängningen och spåranläggningen förbättrades, nya linjer lades på egen banvall och spåravståndet vidgades. Dessa åtgärder var början till dagens väl utbyggda och fungerande spårväg.



Motorvagn 1922 - 1923, Typ: M6.