



Från hästdroska till taxibil

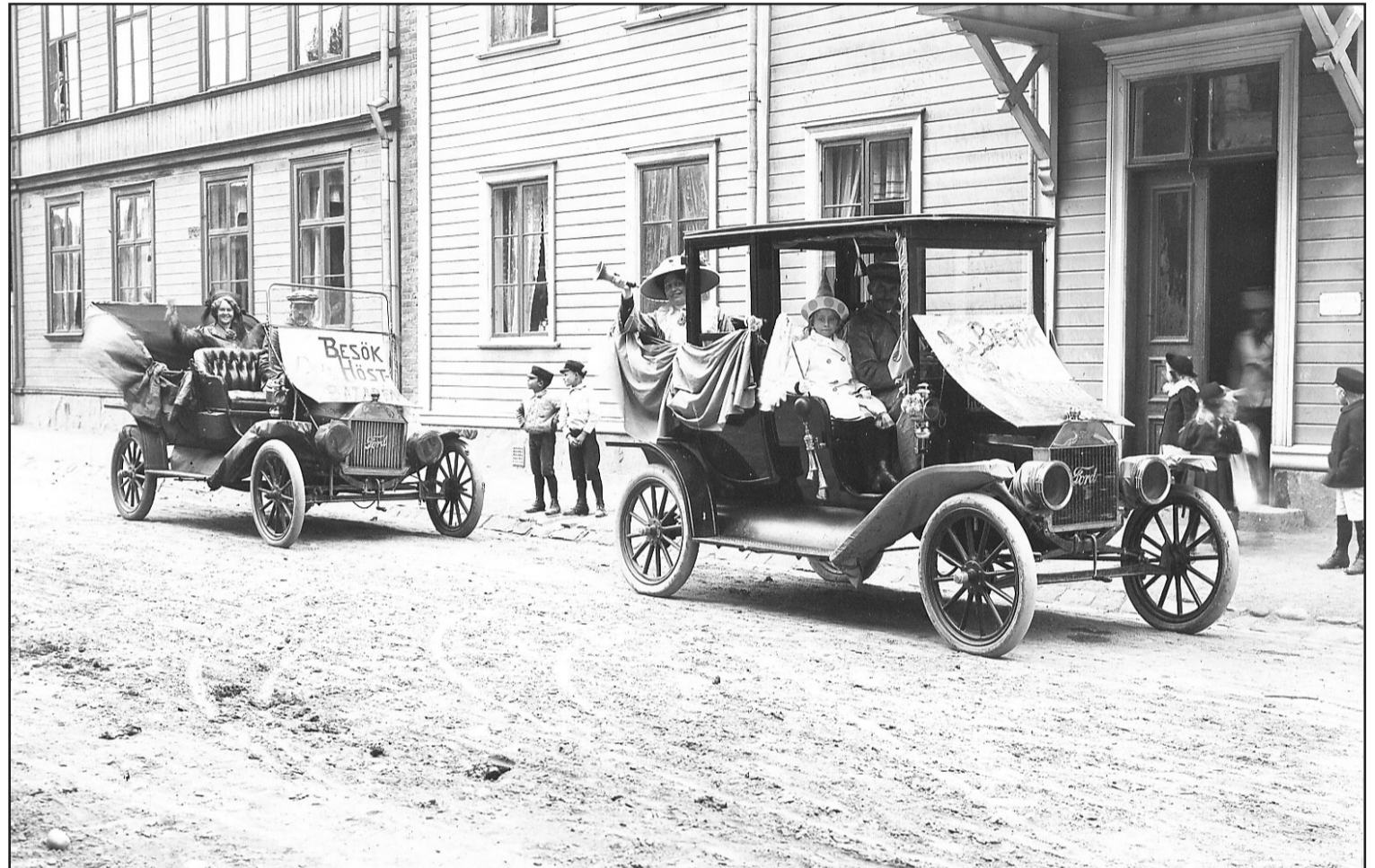
Trafiksituationen i centrala Karlstad är en ständigt återkommande fråga. Vi ser försök med bilfria dagar, promenadstråk anläggs, parkeringstaxorna justeras och polisen försöker komma åt svarttaxi-marknaden. Nu undrar man förstås om allt detta är nya problem. Låt oss så ta en titt på situationen i början av förra seklet.

Magistraten, det vill säga stadens styrelse, beslutade om lokala frågor gällande stadens områden. Här ingick bland annat en hel del begränsningar kring hur och var man framförde fordon. Helt okomplicerat verkade det inte ha varit.

Velocipedåkning

En särskild stadga antogs 1905 för velocipedåkning som sade att: "Ingen får färdas med velociped på annan allmän plats än sådan, som är upplåten för körande och ridande; dock att velocipedåkning må ega rum i allén å Hamngatan till klockan fem eftermiddagen och äfven inom öfriga planteringar å gatorna mellan klockan tio och half ett på dagen.

Den som färdas med velociped åligger: att såväl i gatuhörn som eljest, när fara för sammanstötning kan uppstå, färdas sakta och gifva signal med ringklockan; att färdas försiktigt förbi hästar samt stiga af velocipeden vid möte med häst, som visar sig orolig, och då det eljest är af behovet påkalladt för undvikande af olyckshändelse; samt att efter mörkrets inbrott medföra tändt ljus i lykta, så anbragt, att skenet synes på avstånd.



I KORTEGE. Två T-Fordar i reklamkortege för Höstbazaren 1914. Ur Carlstads-Gilletts bildsamling

Foto: VÄRMLANDSARKIV

Den, som överträder någon av dessa föreskrifter, straffas med böter af två till och med etthundra kronor."

Alma ordnade skjuts

För drosktrafiken fanns fastställda taxametertaxor som var beräknade efter väglängden. Men

också efter om resan gick inom eller utom tullarna, efter antalet personer, eventuellt gods, tid på dygnet samt typ av åkdon. Om 1-2 personer skulle resa inom tullarna dagtid i ett öppet åkdon, med gods ej överstigande 15 kilo, betalade man 50 öre första kilometern, och därefter 10 öre per 500 meter.

Det område som ansågs ligga inom tullarna, var staden och omkringliggande förstäder samt ett antal gränspunkter vid vägar som ledde från staden. Dessa punkter låg vid Sjöstad, Öqvist & C:nis mekaniska verkstad, Sandbäcken, kreatursstallarna, länslasarettet, Kanikenäset och Orrholmen.

Anrik skjuts

Skjuts kunde erhållas vid Karlstads gästgiveri, vars innehavare var fröken Alma Anderson, som tillika drev Nya åkeriet. Skjutshållningen vilade på flerhundraåriga traditioner, och var noga reglerad i lag. En skjuts till Lillnors gästgiveri kostade 2 kronor och 40 öre. Andra aktörer vid seklets början inom transportnäringen var Krag's åkeri samt Karlstads Taxameter Aktiebolag, som grundades 1906.

Med automobilens intåg kom hästdroskorna så småningom att försvinna. Det tog naturligtvis lite



Arkiven berättar

mer tid för nyheter att få genomslag ute i provinsen, och det var väl heller knappast fråga om särskilt många automobiler från början. Automobiltrafiken var dock lika reglerad som annan trafik varit tidigare. Endast ett fåtal vägar var öppna för automobiler, och kom både fordon och ägare att registreras.

Kungligt tillstånd

Så här i bilens barndom var bilens värde som en frihetssymbol inte så uttalat. I länsstyrelsens automobilregister, som börjar 1907, kan man systematiskt följa bilismens utveckling och stannar vid följande nedslag.

Den 5/6 1912 begärde C.O.Ahlmark tillstånd att med automobil få befara vägen från Edsvalla station till Trossnäs fält över bron vid Höglunda. Anledningen var att ingen

mindre än kung Gustaf V kom på besök, och det var den kungliga kortegen som behövde tillståndet.

I september samma år anhöll J.G.Jonsson om att inom Karlstads stad samt i länets landsbygd få idka yrkesmässig automobiltrafik med Filip Konrad Jonsson som förare. Detta är den första dokumenterade yrkesmässiga trafiken i Karlstad med automobil.

Genombrottet 1913

I december 1913 beslutade magistraten att de allmänna vägarna som tillhörde staden skulle upplåtas för automobiltrafik. Därmed kan man säga att automobilens fick något av ett genombrott i Karlstad. Eftersom det blev så mycket enklare att ta sig fram i vägnätet utan att behöva be myndigheterna om lov i förväg.

Taxameterbolagets ägare Johan Pettersson var en av dem som anpassade sig till de nya tiderna. 1916 bytte han ut hästdroskorna mot tre automobiler av märket Studebaker.

THOMAS KVARNBRATT
Värmlandsarkiv

Källor: Karlstads stads adresskalendarier 1908. Landskansliets automobilregister (Värmlandsarkiv)



SKJUTS TILL HÄST. Sex hästdroskor tillhöriga Krag's åkeri, uppställda vid Stenströmska tomten 1905. Ur Carlstads-Gilletts bildsamling.