



Uppsala – en titt i backspegeln

”Det blir två kronor”. Mamma betalar tur och retur-biljetterna och vi sätter oss på spårvagnen på Mungatan i Uppsala. Jag tittar ut mot fåglarna i Svandammen. Det är en söndag på sommaren 1944 och jag är bara fem år gammal.

Av Jan Melldén

Vi bor i Harbo, fyra mil från Uppsala, och nu är pappa inkallad till krigsberedskapen och befinner sig på regementet I 8 på Polacksbacken i stan.

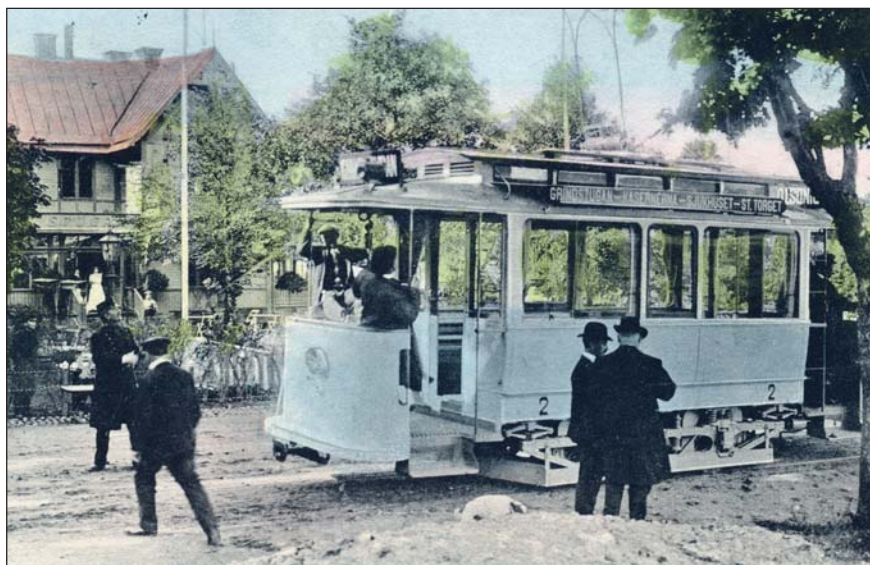
Den här söndagen skall vi träffa pappa, som är ledig några timmar. Det är krig och vi har ett finskt krigsbarn, Harald sju år, i familjen. Så idag har mamma med sig mej

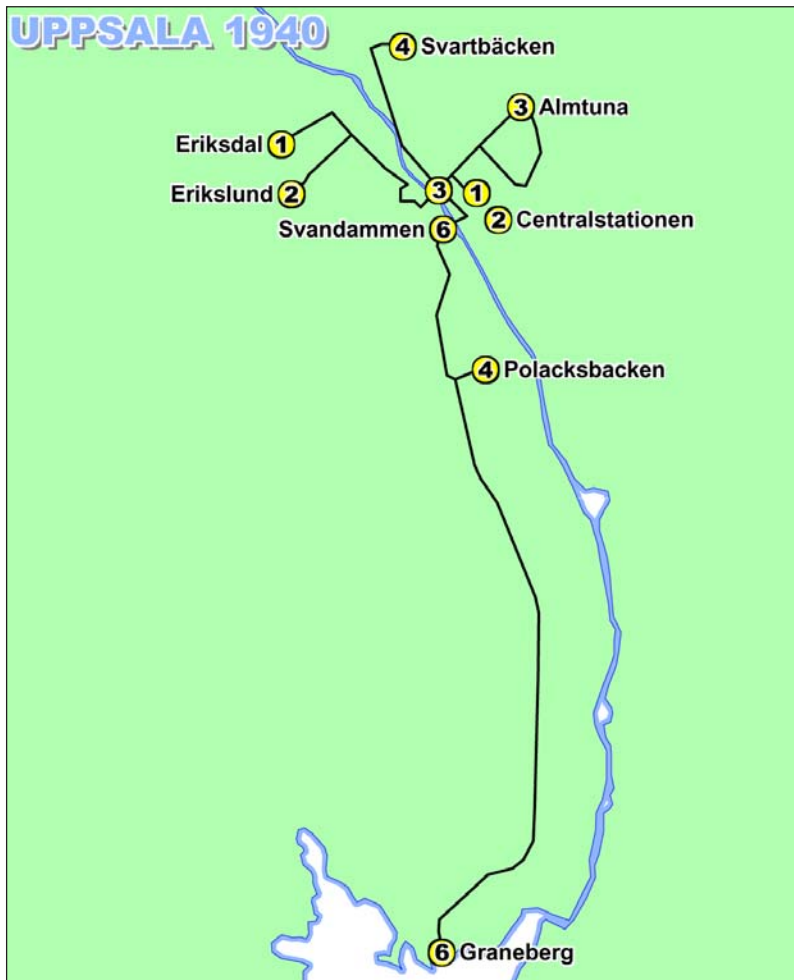
och Harald på bussen, när vi åker från Harbo på morgonen. Vägen är en krokig grusväg, den verkar lagd för att nå alla gårdar. Det känns som att det tar halva dagen, innan vi är framme i Uppsala. Så är det, när man väntar riktigt mycket på något roligt.

Det pirrar alltså lite extra nu. Mamma har matsäcken och badkläder i en korg bredvid sig på sätet och jag och Harald har fått välja, så att vi sitter i den öppna släpvagnen, som dras av den vita spårvagnen. Vi skall åka med Uppsalas längsta spårvägslinje ut till Mälaren vid Graneberg, där vi skall bada och riktigt känna att det är sommar! Och så kommer pappa med! Vi har åkt här förut och spårvagnsresan är något av det roligaste jag vet.

Ovan: En vagn på Mälarlinjen vid Svandammen. Foto ur Kent Erikssons samling.

Till vänster: Vagn nr 2 står klar för avgång från Grindstugan år 1906. Vykort ur Ingvar Anderssons samling.





Ovan: Karta över Uppsala spårvägsnät 1940. Från P-G Andersson/SSS Malmö.

Nedan: Från Svandammen avgår spårvagnen mot Mälaren. Vykort ut Carl-Olof Linds samling.



Det plingar i första vagnen när spårvagnen rullar ut från hållplatsen vid Svandammen. Vi åker längs landsvägen nedanför Akademiska Sjukhuset och kommer upp vid artilleriregementets kaserner vid stora landsvägen mot Stockholm (nuvarande Dag Hammarskjölds väg). Här och var stannar spårvagnen med ett ryck och folk går av och på.

Pappa står och väntar

Nu börjar jag och Harald titta lite extra framåt och ut åt vänster. Ja! Där vid Grindstugan står pappa i sina militärkläder och väntar! Här är en spårvägs-korsning, där den blå spårvagnen på linje 4 väljer att ta av spåret bort till Polacksbacken, medan vi fortsätter rakt fram, söderut. Nu är vi på väg, alla fyra. Pappa och mamma sitter och pratar – det är en tid sedan förra permissionen för pappa.

Jag och Harald ser "Hospitalet" och "Asylen" passera förbi vid Ulleråker. Vi har vikt av från landsvägen och åker över gårderna vid Ultuna och in i Sunnersta, nära Liljekonvaljeholmen.

Spårvagnen plingar lite extra när vi korsar stora landsvägen vid hållplatsen Sunnersta. Nu ser vi sommarstugor på båda sidor. Här håller Uppsalaborna till under den här årstiden och stugorna lever. Efter ytterligare ett par stopp svänger vi ner till slutstationen Graneberg vid Mälaren. Vi är framme!

Nere vid ångbåtsbryggan ligger en passagerarbåt klar för avgång mot Skokloster och Stockholm. Vi väljer att gå åt höger längs stranden ut till Skarholmen, där det finns ett badhus. Här badar vi i Mälaren, det är mycket folk den här soliga söndagen. Matsäcken smakar fint, mamma har bakat och saften är "egen". Det är hemmagjort som gällar, när

kriget gör Englands affär i Harbo fattig på varor.

Tiden går fort, när man har roligt. Det är dags för returresan, samma väg in till stan. Vid Grindstugan vinkar vi av pappa, som återvänder till I 8. Från Svandammen tar vi en promenad till busstationen. I Bäverns gränd möter vi på vägen en blå spårvagn.

När Harbobussen rullar iväg längs Börjegatan, utfarten mot nordväst, har jag redan somnat efter en rolig sommarutflykt.

100 år tillbaka i tiden

Idag, över sextio år senare, tänker jag igen – denna gång som ett stort barn – på spårvagnarna i Uppsala. Hur började det hela? Och varför tog det roliga slut?

Följ med på en tidsresa 100 år tillbaka i tiden. För Uppsalas 20 000 invånare var det lugna gatan, som rådde i början av förra seklet. Det var gående, en del cyklister och hästskjutsar som samsades med något enstaka motorfordon i stadens centrum. Ordet stress fanns inte i språket.

Men den tekniska utvecklingen hade startat. Järnvägen hade kommit till Uppsala och nu skulle elverket byggas ut. Man uppmärksammade att andra städer i samma storlek skaffade sig spårvägar för att göra det bekvämare för invånarna. Det var framför allt från Stabbylund–Eriksdal i nordväst till Polacksbacken i söder längs Fyrisån, som avstånden kändes långa. I öst–västlig riktning var staden begränsad mellan Vaksala Torg och Käbo–Erikslund. Nu skulle storleken på elverket ju bli beroende av om man fick en spårväg som kund.

Snabba beslut

I början av februari 1905 fanns ett referat i Upsala Nya Tidning om en diskussion mellan några intresserade personer på Gillet i Uppsala. Rubriken var ”Elektrisk spårvägsdrift i Upsala?”.

Den idag berömda långbanken i fråga om beslutsfattande kände dessa eldsjälur inte till. Efter drygt två månader, i april 1905, hade man en organisation klar, som lämnade in en ansökan om tillstånd för två linjer. En skulle gå från Dalgatans spårvägsstallar–Sysslomansgatan–S:t Eriks Torg–Domkyrkan–Trädgårdsgatan–Drottninggatan–Stora Torget–Vaksalagatan–Kungsgatan–Järnvägsstationen.

Den andra linjen skulle starta vid dåvarande plankorsningen med järnvägen mot Sala på Svartbäcksgatan, gå denna gata–Stora Torget–Kungsängsgatan–Svintorget (nuvarande Kungsängstorg)–Hamnesplanaden–Östra Ågatan–Munkgatan–Landsvägen förbi

På 1940-talet tätnar trafiken på Svartbäcksgatan.
Foto Lennart Améen.



Stora Torget 1907. Vykort ur Carl-Olof Linds samling.



I smala Bäverns gränd gällde det att se upp! Foto Lennart Welander.





En spårvagn på väg över Islandsbron mot Stora torget. Längst bort väntar en vagn på Mäljarlinjen på avgång. Vykort ur Carl-Olof Linds samling.

Akademiska Sjukhuset–Upplands Artilleriregemente–Grindstugan. Redan nu diskuterades en framtida förlängning av denna linje till Mälaren.

Det visade sig nu att gamla Islandsbron, som skulle passeras av linjen mot Grindstugan, inte skulle klara tyngden av spårvagnar. Därför fick linjen från Svartbäcksgatan sluta vid Svintorget, och en ny tredje linje Stora Torget–Drottninggatan–Trädgårdsgatan–Munkgatan och härifrån som tidigare ut till Grindstugan beviljades.

Spaden i marken

För hundraett år sedan, den 28 mars 1906, sattes spadarna i marken på Sysslomansgatan och redan tisdagen den 11 september kunde Upsala Spårvägs AB (idag Uppsalabuss) inviga den första linjen med spårvagnar. Denna linje blev den ovan sistnämnda ”tredje linjen” från Stora Torget till Grindstugan. Invigningen, som kunde läsas om i Upsala Nya Tidning, var en stor högtid för alla i Uppsala. Tre månader senare rullade spårvagnar på alla tre beviljade linjer. För 10 öre kunde man nu resa som aldrig förr i staden.

Redan året därpå hade bankmannen August Hag-

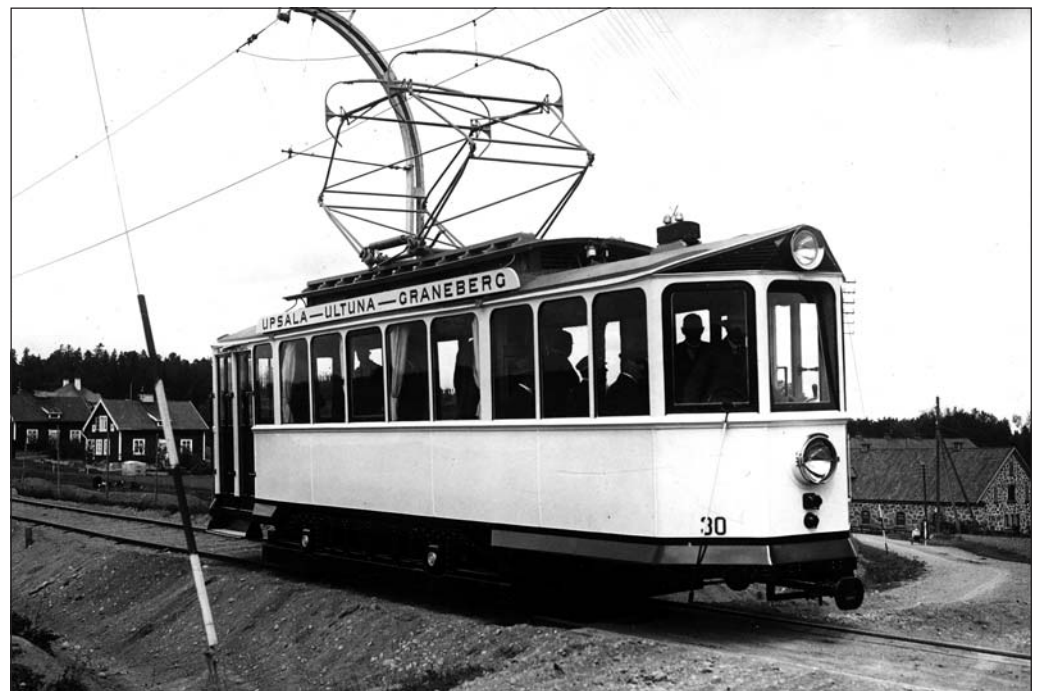
lund finansierat en ombyggnad av Islandsbron. Bron fick behålla sitt namn, Haglunds bro är ju som bekant bron vid Skolgatan. Spårvägsbolaget sökte nu tillstånd för att få linjen till Grindstugan att gå över Islandsbron enligt det ursprungliga förslaget.

Efter mycket diskussion i stadens fullmäktige ändrades förslaget innan det antogs. Sommaren 1907 öppnades linjen från Svartbäcksgatan till Stora Torget till att fortsätta Kungsängsgatan–Bäverns gränd–Islandsbron–Munkgatan och som tidigare ut till Grindstugan. Förbindelsen med Svintorget och dess kreatursmarknader bröts i och med detta. Samtidigt upphörde ”tredje linjen” (se ovan) .

Linjenätet förändras

Under de kommande tjugo åren förändrades och utvidgades spårvägslinjerna successivt.

- 1911 förlängdes Grindstugelinjen till Polacksbacken.
- 1912 fick linjen till Dalgatan en ny gren, som från Sysslomansgatan vek av in på Geijersgatan och, efter en justering av ändhållplatsen 1915 från Observatoriegatan (nuvarande Sibyllegatan), nådde fram till slutstationen vid Köpmansgatan i Erikslund.
- 1915 drogs linjen till Dalgatan fram förbi Norra Station till Norrlandsgatan med slutstation vid korsningen med Vindhemsagatan.
- 1925 fick Uppsalas östra stadsdelar spårvägsförbindelse efter att ha bebyggts under några år. En helt ny linje till Almtuna och Petterslund fick sträckningen Stora Torget–Vaksalagatan–Vaksala Torg–Väderkvarnsgatan–Strandbodgatan–Liljegatan–Törnlandsplan–Kvarngårdsgatan (nuvarande Österängsgatan)–Vaksalagatan och åter till Stora Torget.
- Samma år 1925 förlängdes också spårvägslinjen på Svartbäcksgatan över järnvägen fram till Gamla Uppsalagatan, som den följde fram till slutstationen vid Vikingagatan.



Vagn 30 vid Ultuna på Mäljarlinjen 1928. Foto från Uppsala Universitetsbiblioteks kart- och bildarkiv.

Egentligen var det städer, mer präglade av näringsliv och industri än som var fallet i Uppsala, som byggde spårväg. I en historik från 1916 skriver spårvägsbolagets sekreterare J Svedberg att "de framstående spårvagnarna giva intryck av en jäktande oro, som mer tillhör näringslivet än vetenskapen". Men ändå har "spårvagnarna för staden i flera hänseenden varit av stor betydelse" och "en lycklig utveckling av spårvägarna jämväl är av vikt för det framtida Uppsala".

Mälarlinjen första planen

De allra första planerna på spårväg i Uppsala vid seklets början handlade om en linje från centrum ut till Mälaren. Nya försök gjordes under den tid, som beskrivits, men kostnaderna och problem med markköp lade hinder i vägen för Uppsala Spårvägs AB.

År 1926 bildades ett nytt bolag, Spårvägs AB Uppsala-Mälaren. Bolaget fick tillstånd att bygga ut en Mälarlinje från Svandammen vid Munkgatan och först utnyttja den redan befintliga spårvägen till Grindstugan. Härifrån skulle den nya linjen fortsätta söderut till Graneberg.

På hösten 1927 började arbetet på Mälarbanan och tio månader senare, den 5 augusti 1928, öppnades linjen för trafik. Den vita spårvagnen startade alltså vid Svandammen, gick förbi Akademiska Sjukhuset ut till Grindstugan. Nytt spår ledde vagnen i tallsågen förbi Ulleråkers Sjukhus och ut på fälten vid



Visst är det morgondagens Resecentrum – Uppsala C, men som stationen såg ut år 1907. Vykort ur Carl-Olof Linds samling.

Ultuna. Nära Liljekonvaljeholmen åkte man in i Sunnersta på nuvarande Åkervägen. Bortom nuvarande Sunnersta kyrka korsades riksvägen mot Stockholm och spårvagnen rullade nu på vägen, som idag har det passande namnet Rälsvägen. Den korsade Granebergsvägen och gick på naturparkssidan ner mot ångbåtsbryggan strax före Skarholmen. Här låg ändhållplatsen, drygt 9 kilometer från Svandammen. Det tog 23 minuter att åka hela sträckan och kostade 60 öre för enkelresa och 1 krona för tur-o-returresa.

Än så länge samsas spårvagn och buss på Sysslomansgatan. Konsttryck av Lars S Johansson, Uppsala.





Bussarna avlöser spårvagnarna på Stora Torget den 3 maj 1953. Foto från Uppsala Stadsarkiv.

Omkring 1930 kan man i en tidtabell från denna tid se hur linjenätet i Uppsala såg ut.

De blå-vita spårvagnarna på innerstadslinjerna rullade på:

- Linje 1 (med röda skyltar): Eriksdal–Centralstationen
- Linje 2 (med blå skyltar): Erikslund–Centralstationen
- Linje 3 (med gula skyltar): Almtuna–Stora Torget
- Linje 4 (med gröna skyltar): Svartbäcken–Polacksbacken.

De vita spårvagnarna rullade på:

- Linje 6 Mäljarlinjen (med vita skyltar): Svandammen–Graneberg.

Detta linjenät kom att bestå fram till krigsslutet i mitten av 1940-talet (se kartan sidan 26).

Trafiken tätnar

Efter tjugo år med spårvagn började det bli trångt på gatorna i Uppsala. Bilar krävde plats och de, i början till formen förstörade bilar, som kallades bussar, visade sig alltmer smidiga jämfört med spårbunden trafik. Spårvagnarna ifrågasattes alltmer under 30-talet. Men så kom världskriget 1939 och bristen på bensin gav spårvagnarna en tillfällig fördel.

Vid krigsslutet kan man säga att bussarna på allvar börjar ta över kollektivtrafiken i Uppsala. Spårvagnarna har rullat länge och flera är mycket slitna.

År 1944 slås spårvägslinje 1 och 2 samman med linje 3 till två linjer. Dessa går väst–öst i staden, linje 4 fortsätter gå nord–syd. Linjerna möts i ett kors på Stora Torget. En särskild linje 5 sätts in mellan Stora Torget och Centralstationen, men denna linje blir tyvärr bara ett-årig.

År 1945, på midsommarnatten, inträffar katastrofen, då spårvägens vagnhallar brinner ner på Dalgatan. Åtta spårvagnar med motorer förstörs.

Nu tvingas man till drastiska åtgärder. Färre spår-

vagnar innebär lägre turtäthet. Den ett år gamla linje 5 till Centralstationen avvecklas.

Den 1 december 1947 slutar spårvagnarna rulla på linje 1 och 2 från Eriksdal/Erikslund till Almtuna och Mäljarlinjen får fortsätta förbi Svandammen fram till ny slutstation på Stora Torget. Nu är det verkligen trångt på spårvägsgatorna i centrum – det är bara en tidsfråga tills bussarna helt tar över.

Spårvägen läggs ner

År 1953 sätts punkten då Uppsalas spårvagnar slutar rulla och den 3 maj går avslutningsvagnen på linje 4 i innerstaden. De 11 oktober avslutas trafiken också på Mäljarlinjen.

Rälvägen är idag 2007 gatan i Sunnersta i södra Uppsala vars namn för minnet av epoken vidare, även om fyrtiosju år med spårvägstrafik i Uppsala har lagts till historien.

Det sägs att stockholmarna än idag föredrar att handla längs de gator där spårvägslinjerna en gång gick. Detta gäller säkert också i Uppsalas centrala delar och precis som J Svedberg hoppades redan 1916, blev spårvägen verkligen ”av vikt för det framtida Uppsala”.

För oss och våra barn har vi en miljö att vårda. Dagens stadsluft är ett växande problem. Visst vore idag en avgasfri Mäljarlinje med spårvagn från Svandammen ett utmärkt komplement i kollektivtrafiken i Uppsala. Utan trängsel når den och passerar nya och gamla arbetscentra nära Dag Hammarskjölds väg. Att en sådan Mäljarlinje dessutom skulle vara en härlig turistattraktion i Uppsala behöver väl knappast nämnas.

Med dagens teknik skapas nu nya idéer till lösningar rörande spårbunden kollektivtrafik. Vad dessa kan erbjuda för Uppsala i stort, får framtiden utvisa. Allt hänger samman och det är viktigt att inte tappa sin historia på resan mot framtiden. 🚍

Läs mer

Spårvägen i Uppsala – kring Fyris och ut till Mälaren av Ingvar Anderson (red) www.tnf.se
Många gamla vykort med spårvagnsmotiv – www.colind.se
Spårbilstest startar i Uppsala våren 2007 – Tåg 6-7/06.