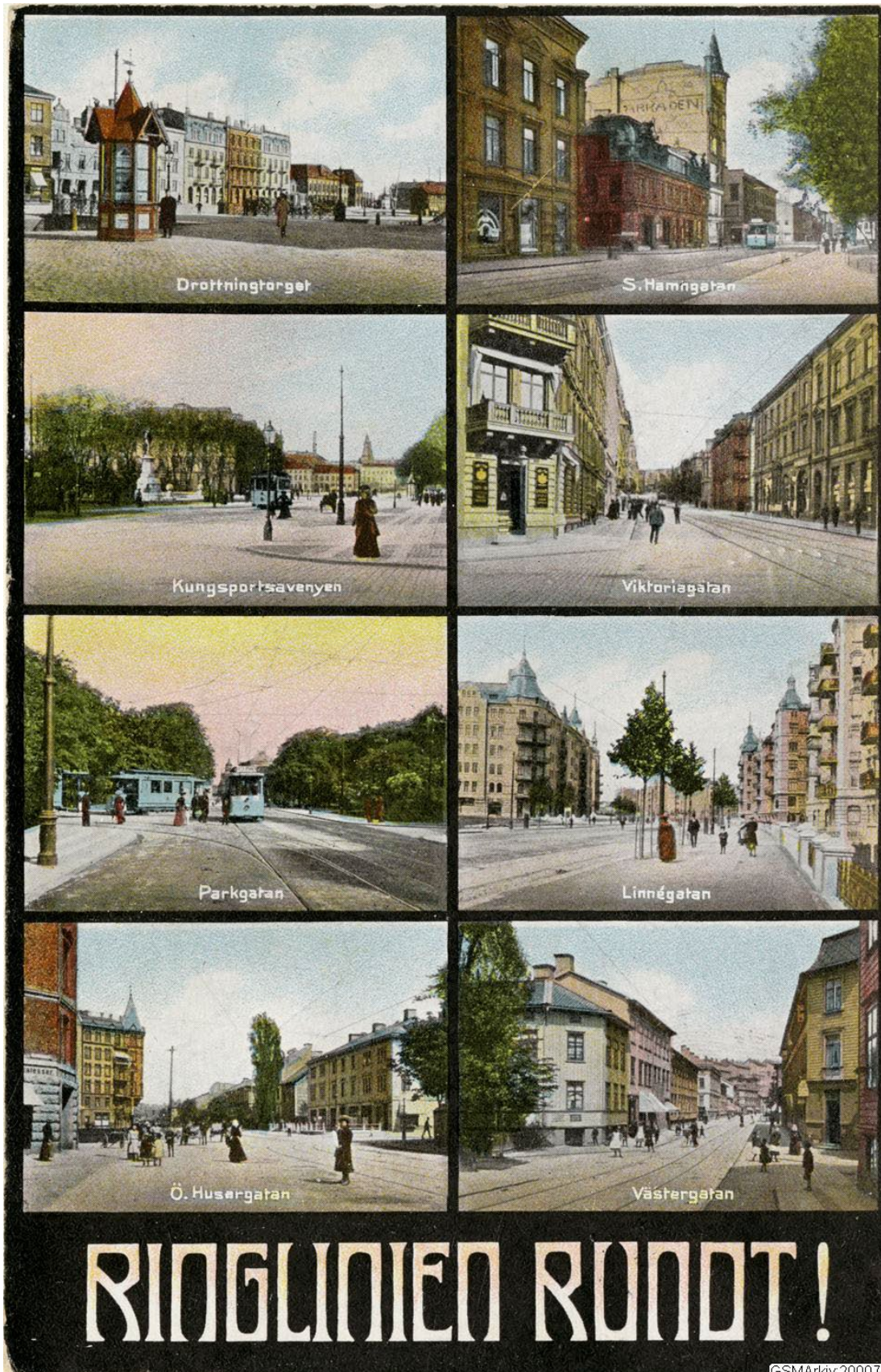


När ringlinjen invigdes 1902

November 2021



Spårvagnar har trafikerat Göteborgs gator sedan 1878 men 1902 såldes spårvägens hästar och elektrisk drift infördes. Under oktober månad 1902 öppnades flera nya linjer, däribland Ringlinien, och premiären på stadens gator skildrades av Göteborgs-Posten i en längre artikel som här återges.

”På Drottningtorget körde i går e.m. vid 2-tiden den ena med blågula dekorationer utsmyckade spårvagnen efter den andra fram och styrde in på ringliniespåret. Inalles tio vagnar vore snart samlade i tvänne rader och fylldes så småningom af de till ringliniens invigning inbjudna. Blad dessa voro landshöfdingen frih. Lagerbring, biskop Rodhe, stadsfullmäktiges ordförande professor Wijkander, ett stort antal medlemmar af stadsfullmäktige, ledamöter af drätselkammaren och öfriga stadens styrelser samt representanter för prässen. Chefen för Stockholms spårvägar, kapten Hartzberg var äfven med på invigningståget.

På Drottningtorget ökades åskådareskaran alltjämt i afvaktan på starten. Kl. 2,10 är allt klart, direktör Edström passerar mönstrandande de båda leden af fästprydda vagnar och ger så signal till afgang. Med korta mellanrum går sedan den ena vagnen efter den andra öfver torget, viker af in på Nils Ericsonsgatan o.s.v.

Åskådareskaran på torget åser under djupaste tystnad det viktiga ögonblick då de elektriska vagnarna glida in på den nya linien. Inte ett försök till hurrarop förnimmes. På de gator, som närmast passeras, kantas spåren likaledes af talrika åskådare, och på S:t Ericsgatan ha en hel del småtingar fått flaggor i händerna med hvilka de tillvinka oss sin hälsning. Och från ett af husen vid nämnda gata hade man till och med hissat flaggan i topp dagen till ära. Det var endast på ett par eller tre ställen under hela vägen som något sådant förekom. Annars hade väl allmän flaggning inte varit så alldeles ur vägen vid de gator som välsignats med det nya kommunikationsmedlet.

Emellertid gick färden i mycket sakta mak öfver Packhusplatsen, genom Norra Hamngatan, öfver Kämpebron och så vidare upp till Vasagatan och genom Västergatan till Slottsskogen. Därmed var ringliniens ena hälft tillryggalagd och härtill hade åtgått en halftimme. I vanliga fall kommer hela ringliniineturen att taga föga mer än denna tid.

Så viker det långa tåget in på Linnégatan och passerar mellan flerdubbla åskådareled Järntorget, Renströmska badanstalten flaggar, den enda offentliga byggnad som på så vis deltagit i högtidligheten. En reflektion i förbifaren: Hvarför har man inte anordnat hållplats midt för ’Renströmska’? Nu måste de många som skola till badinrättningen klifva af vid närmaste gathörn.

Uppför Viktoriagatan bär det sedan ännu en gång men vid Vasagathörnet göra vi nu vänster om. På Kungsportsavenyen låta de beskådande höra några svaga hurrarop. Annars förlöper hela rundresan under ihållande tystnad – från publikens sida. I vagnarna röra sig samtalen gifvetvis hufvudsakligen om de präktiga spårvägsanordningarna och spårvägsstyrelsens ledamöter ha för att tillhandagå med upplysningar tagit plats i hvar sin vagn. Den enstämmigaste belåtenhet råder helt naturligt med hvad som åstadkommits.

Efter jämt en timmes angenäm färd äro vi åter på Drottningtorget men göra ej halt här utan fortsätta ut till vagnstallarna vid Stampen. Vi stiga af och taga det ståtliga stallet jämte verkstäderna i närmare skärskådande. Byggnaderna, som uppförts af firman F.O. Peterson & Söner, äro ett sammanhängande komplex, omfattande vagnstall, reparationsvärksad och bostäder för personalen. Stallet är mycket ljusst och rymligt och försedt med tio inkörsportar. I en verkstadsafdelning håller man på att göra om de gamla hästspårvagnarne till släpvagnar.

Emellertid bestiger spårvägsstyrelsens ordförande grosshandl. Aug. Koch en af de i stallet stående vagnarnas plattform, låter signalklockan ljuda och tar till ordet.

Spårvägsstyrelsen har, yttrade tal., äran att för stadsfullmäktige anmäla, att det uppdrag styrelsen haft nu kan anses fullgjordt. Vi veta af hvilken stor betydelse förbättrade kommunikationer äro och helt visst skola de elektriska spårvägarna bidra till stadens utveckling och sätta en prägel af storstad öfver Göteborg. Spårvägsstyrelsen har städes varit mån om att iakttaga den största sparsamhet utan att låda denna invärka på hållbarheten och godheten. Vid anläggningar som denna är det vanligt att en stor firma får hela utförandet om hand. Så har ej skett här. Styrelsen inbjöd till täflan om de olika delarne och utvalde bland de inkomna anbuden det bästa. På så sätt har antalet leverantörer stigit till ett 50-tal. Styrelsen tror att den i hvarje detalj fått det bästa möjliga. Detta sätt att gå till väga hade ej varit möjligt om styrelsen ej haft ingenjör Edströms stora sakkunskap att lita på. Tal. hoppades, att den 27 oktober 1902 skall i långa tider stå som en bemärkelsedag i Göteborg, och slöt med ett tack till de inbjudne för de de öfver varit invigningen.

Professor Wijkander svarade med att ge uttryck åt allas glädje över att allt är så väl ordnat.

Det är med lifliga förhoppningar, sade tal., vi se hästspårvagnarna efterträdas af dessa i alla afseenden bättre och prydligare elektriska vagnar. Denna vändpunkt hade sin betydelse ej blott ur lokal utan äfven ur social synpunkt. Elektriciteten har förut visat, att afstånden kunna försvinna. Äfven här blir afstånden väsentligt mindre genom de nya spårvägarna och den närmaste framtiden skall visa möjligheten af att nedrifva gränsen mellan land och stad och låta en stor del af dem som nu bo i staden tillbringa sin mästa tid på landet i ren luft. Under sådana förhållanden måste de elektriska spårvägarnas fullbordande betraktas som en viktig vändpunkt. Det bästa är, att i främsta rummet mindre bemedlade få skörda fördelen häraf. Att kroppsarbetaren för en billig pänning kan komma en väg som kan räknas ända till ett tiotal kilometer är af stor betydelse ur social synpunkt. Dessa reflektioner syntes kanske obefogade när det nu vid invigningen endast gällde spårvägen för de inre delarna af staden. Men det låge inget motsägelse häri. Den handlingskraftige mannen vill konsolidera sig innan han företager utvidgning. Tal. tog fasta på att styrelsen när den nu fått till stånd en präktig anläggning äfven kommer att vidtaga den utveckling som under den närmaste framtiden kan påfordras. Spårvägsstyrelsen har fått namn om sig att vara den populäraste styrelsen här i staden. Men så har den också haft vid sin sida en man som genom duglighet, energi och nästan amerikansk raskhet vunnit allas förtroende och sympati. Direktör Edström har ock lyckats få en stab af dubliga tjänstemän vid arbetets utförande. Tal. uttalade till sist den önskan, att den anda som besjälade styrelsen vid denna anläggning skall vara mäktig sin lifskraftiga utveckling. I stadens namn tackade tal. styrelsen för hvad den uträttat.

Om en stund bestegos åter vagnarna, som förde deltagarna in till staden. Och därmed var ringlinien officiellt invigd. Den öppnas i dag för allmän trafik. Det blir nog till en början krångligt för mången att på denna 8-formiga väg taga sig till rätta. I detta afseende är den i dagarna utgifna spårvägskartan till synnerligen stor hjälp och vägledning. I detta sammanhang må påpekas, att den lilla praktiska fickkartan öfver spårvägarna, som för några veckor sedan af Pellerins Margarinfabrik genom en härvarande aftontidning i cirka 25,000 exemplar utdelades till allmänheten, är af samma tillförlitlighet som ofan nämnda större karta, enär båda äro utarbetade efter samma af spårvägsstyrelsen auktoriserade original." (Ur: Göteborgs-Posten 28 oktober 1902)

Bilden i sidhuvudet och nedan är hämtad från Göteborgs stadsmuseum, [Carlotta](#): Vykortet delat i 8 bildfält med gator/platser i Centrala Göteborg som spårvagnen passerar på linjen Ringlingen.

