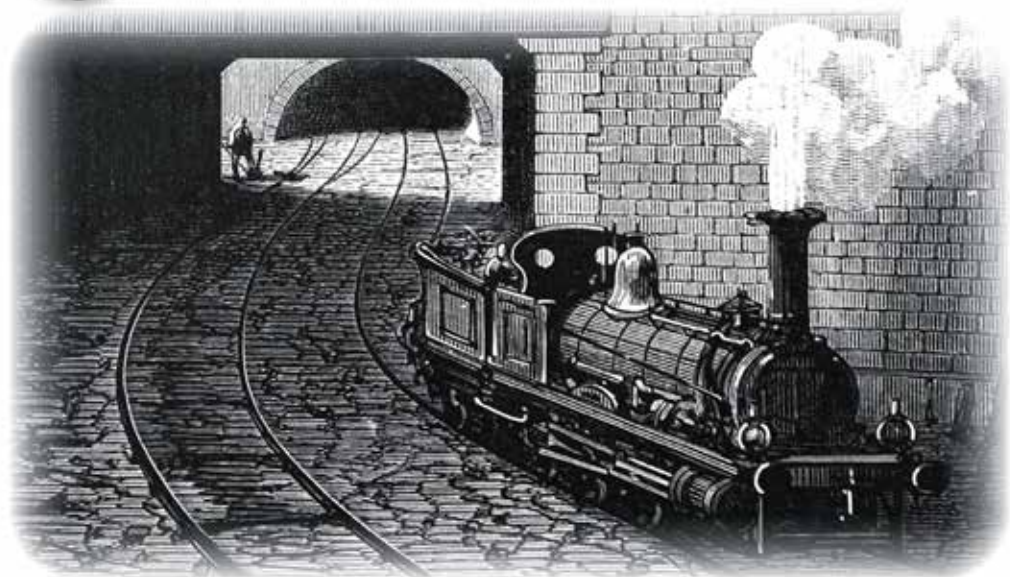


LONDONS JERNBANA I UNDERJORDEN



1884

Skildring av
Londons tunnelbana år 1884

av Dr Halfdan Kronström

Redaktör Mikael Jägerbrand

ISBN 978-91-7757-109-4

Copyright © 2016 Mikael Jägerbrand / Virvelvind Förlag, Lysekil.

Den här e-boken ges ut av E-boksbiblioteket Förlag (imprint)

Mer info: www.e-boksbiblioteket.se

Förord

Tunnelbanan i London är världens äldsta och fyller snart 150 år. I den här e-boken får du läsa en beskrivning från 1884. Då var tunnelbanan ett under av modernitet för de flesta svenskar.

Redan i slutet av 1800-talet var tunnelbanan i London så lång att den var en sensation i hela världen. De 19 kilometer ”jernbana” som beskrivs som imponerande i den här artikeln från 1884 är rena barnleken i dag när Londons tunnelbana omfattar hela 20 gånger så mycket, 400 kilometer.

De flesta av de stationer som beskrivs i berättelsen finns fortfarande kvar och har inte heller förändrats så mycket. Däremot så drivs ju inte tunnelbanetåg längre av ånglok (!).

En annan stor förändring de senaste 125 åren är faktiskt priset på en biljett. Då kostade en biljett 25 öre, det räckte till 4 ägg i butiken. I dag kostar en biljett mellan 18 och 45 kronor (ca 9-25 ägg). Biljetten har alltså blivit nästan dubbelt så dyr.

Textens författare kallar sig ”Dr Halfdan Kronström”. Men det är en pseudonym för bokförläggaren Karl Fredrik Kruhs (1841–1917).

Skildring av Londons tunnelbana 1884

Den här texten publicerades ursprungligen år 1884 i tidskriften "Undrens värld" med rubriken "Metropolitanjernbanan i London". Författare till texten är Dr Halfdan Kronström (1841–1917).

De jernbanor, som från olika delar af England inmyrna i London, hafva sina bangårdar derstädes förlagda på skilda håll, för det mesta tillhörande utkanterna af stadens mest trafikerade hufvudtrakt. För att betjena samfärdseln i den stora hufvudstadens inre har en särskild jernvägsanläggning, »metropolitanbanan», kommit till stånd. Den omsluter i form af en aflång ring, som längst österut ännu så länge har en liten öppning, vestra delen af City och nästan hela Westminster, samt framlöper hela vägen under gatunivån och har en längd af 19 kilometer, hvars äldsta stycke (mellan stationerna Paddington och Farringdon street) öppnades för trafik redan i Januari 1863.

De lokala svårigheter, som denna anläggning nästan vid hvarje steg hade att öfvervinna, voro naturligtvis både mångfaldiga och oerhörda. För att få någon ringa föreställning härom behöfver man

endast för ett ögonblick tänka på mängden och beskaffenheten af de i London förut befintliga underjordiska samfärdslederna, intrasslade som de voro med grenar i hvarje gathörn och utlöpare i alla väderstreck. Telegraftrådar inlagda i jernrör, aflopsledningar och kloaker i alla dimensioner från fyrtumsröret till sexfotstrumman, luftvexlingsschakt, rätt uppstigande från kloakerna till jerngallren i gatorna, rensningsbrunnarne eller sidostollarne, snedt gående från kloakväggarne till trottoarerna, vattenledningsrör af alla slag från en-tums till tre-fots, gasrör, lika stora eller större och ibland så många som sex i hvarje gata, och så de otaliga rör, hvilka ställa husen i förening med kloaken, vattenreservoiren och gasklockan, öfverallt korsande och åter korsande hvarandra. Emellan, öfver och under allt detta skulle nu framdragas en ny samfärdsled, ännu mycket betydligare än någon af de föregående och ännu ömtåligare för afvikelser uppåt eller åt sidorna från den utstakade rigtningen. Förändringar och oräkneliga afledningar måste naturligtvis vidtagas, men vattenflödena, afloppen, gasvägarne, de elektriska strömmarne skulle under alla dessa ändringar oafbrutet hållas vid magt. Här kunde det vara en oförmodad sumpig mark, här åter en stinkande, oduglig kloak, som på allvar hotade arbetarnes lif, det ofullbordade verkets bestånd eller säkerheten hos de husbyggnader, under hvilka jernvägen skulle framgå.

Men hvem har väl tid att tänka på alla missöden och svårigheter, som varit förknippade med en jernvägsanläggning under jorden, när den är lyckligt fullbordad, när allt det gamla är på sin plats igen, förenkladt för det mesta kanhända och förbättradt, och när husen äro ånyo uppförda samt stationerna stå öppna och bantågen, fullproppade med passagerare, följa med ilande fart efter hvarandra på

de nya metallskenorna?

Trafiken och folkvimlet ofvan jord i London äro skenbart lika lifliga som tillförne, ehuru hundratusentals personer dagligen färdas fram under jorden, sedan metropolitanbanan öppnades för trafik. Banan framgår till stor del genom tunnelbyggnader under husen och gatorna och för öfrigt hela tiden i större och mindre af murar omstängda inskränningar nedom gatornas nivå. Den är tillika sammanbunden med London, Chatham och Doverbanan genom en underjordisk grenbana från Aldergate street samt med London & North Western-banan genom en likadan utgrening från Baker street. För öfrigt finnes i Londons östände en annan jernväg, East Londonlinien, som på ett litet stycke blir så till vida underjordisk, att densamma genomgår den gamla tunneln under Thames, ett märkligt byggnadsarbete hvilket länge endast varit bekant såsom en kuriositet. I direkt förenig med Metropolitanbanan stå utom de redan nämnda banorna äfven Great Northernbanan, Midlandbanan och Great Westernbanan samt West Londonbanan och South Westernbanan, hvilka föreningslinier dock icke tillhöra det underjordiska jernvägsnätet.

Trafiken å metropolitanbanan eller »inre ringbanan», som den kallas till skilnad från de Londonbanor (North London-, West London-, South London- och East Londonbanorna) hvilka bilda den yttre ringen, kan bedömas deraf, att dagligen tåg afgå från ena ändstationen i City, Moorgate street, hvar fjerde och från den andra, Mansion house, hvar tredje minut. Under år 1881 befordrades i medeltal 275,400 passagerare dagligen på banan; inkomsten från hvarje passagerare utgör i medeltal omkring 15 sv. öre. Anläggningen af banan, som började år 1853, har kostat inalles mer än 5 millio-

ner sv. kronor per kilometer. Endast denna kostnad är tillräcklig att gifva ett begrepp om de storartade arbeten, som här blifvit utförda.

Följer man med bantåget från Mansion house kommer man först till Blackfriar station, der man ofta kan ofvanifrån höra bullret af London, Chatham & Doverbanans tåg, som just passerat öfver Thamesfloden och bereda sig på att börja sin underjords-färd till Aldergate street. Här nödgades man vid bananläggningen vidtaga anordningar för den breda tunnelvägen i Viktoriakajen, hvarest talrika rör af olika slag funnos nedlagda, för en spårväg för kolforsling från floden, för den lågvattens hufvudkloak, som numera uppfångar alla de äldre kloaker, som förr utmynnade i Thames, och för det berömdade »Fleet»-diket en verklig flod, som på flera ställen vållade en af de betydligaste svårigheterna vid anläggningsarbetet, och som här måste afledas först provisoriskt och derefter permanent genom en jerntub af sju fots diameter.

Emellan Blackfriars- och Templestationerna passerar banan, hvilken härstädes, liksom på andra ställen ligger intäckt af ett system af tvärbalkar och plana tegelhalv, öfver en mängd kloaker, utmynnande i hufvudkloaken till venster emellan banan och floden. Alla dessa kloaker måste tillplattas i öfverdelen eller rättare ombyggas med flata tak, innan rälerna kunde utläggas i behörig nivå. Upom sig har man naturligtvis kajen och dess trädgårdsanläggningar och under Temple-byggnadens område passerar banan öfver en sex tum tjock bädd af bark, på det bantågen så litet som möjligt må störa de angränsande rummens invånare i den andakt, hvarmed deras lagstudier bedrivs. Derifrån ilar tåget under ett af Waterloo-brons hvalf fram till stationerna Charing Cross och Westminster samt vidare utefter en skarp krökning till S:t James Park. Här mötte vid

anläggningen mångfaldiga stora svårigheter, olika dem som förut bekämpats, i följd af markens natur och granskapet till grundvalarne för Westminster Abbey och S:t Margaretskyrkan.

Vid Viktoriastationen står Metropolitanbanan genom en underjordisk bana i förening med London, Brighton & South Coastbanan och London, Chatham & Doverbanan. Hela ringbanans torrhallning vidmagthålles medelst en trumma i banans midtlinie och här och vid de två följande stationerna finnas pumpinrättningar för att länsa denna trumma. Vid följande stationen, Sloane square, går en kloak i form af en stor fyrkantig jernlåda öfver i stället för under banan. Från South Kensingtons rymliga bangård, den närmast i ordningen följande, ligger banan i öppen dag, ehuru inskuren, nästan hela vägen (förbi stationerna Brompton, Kensington High Street, Notting Hill Gate, Queens Road och den midt emot Great Westernbanans station Paddington belägna stationen Praed Street) till Edgware Road.

Från denna station och till Kings Cross är banan förlagd under gatan i en mer än tre kilometer lång tunnel, hvilken i taket har flera stora öppningar för luftvexlingen, hvarförutan samfärdseln här skulle blifva outhärdlig. Ty ehuru lokomotiven äro så inrättade, att deras öfverflödiga ånga göres oskadlig, och ehuru ett särskildt slags bränsle begagnas för att så litet som möjligt orena luften samt ehuru de nämnda luftvexlingsöppningarne finnas, är atmosfären i tunneln i följd af syrebrist och inblandning af svafvelgaser långt ifrån behaglig; en betydlig minskning i rörelsen inträder derföre också under heta somrar på detta stycke af banan.

Linien går nu rätt tillbaka mot City och man passerar stationerna Baker Street, Portland Road och Gower Street, hvilka alla få sin belysning från snedt gående rundöppningar i tunneltaket, belagda

med hvita glaspannor, hvarjemte vid Portland Road en särskild ventilation är anordnad medelst rymliga luftvägar till den öfverliggande gatan.

Vid Kings Cross äro arbeten utförda, som höra till de aldri intressantaste på hela ringlinien. Här förelåg den uppgiften att ställa linien i samband med Great Northernbanans station Kings Cross samt Midlandsbanans i närheten belägna station St Pancras på sådant sätt, att ringliniens bantåg kunde framföras till de båda främmande betydligt högre liggande stationerna. Till den ändan måste man leda föreningslinier djupt ned i jorden under hufvudlinien och sedan framdraga dem i skarpa krokar och tvära lutningar, på sätt afbildningen torde kunna tydliggöra. Det längst ned befintliga lokomotivet framgår på en af föreningslinierna; tåget ofvanföre går på metropolitanbanan och ofvanom denna framstryker sjelfva gatan (Euston Road).

Banstycket vid stationen Farringdon Street korsar tre gånger det förnämnda Fleetdiket och vid alla dessa ställen måste man träffa särskilda anordningar för vattenafloppet; vid sjelfva stationen ser man en stor aquedukt af jern, som tillkommit för sådant ändamål. Från närmast följande stationen Aldersgate Street, hvilken står i samband med London, Chatham & Doverbanan, leder en tunnel samt en öppen skärning till Moorgate Street, ändstationen, hvarifrån det endast är tio minuters promenadväg till utgångspunkten Mansion House, ehuru färden rundt om på banan tagit ej mindre än en timmes tid.

Det felande stycket i inre ringlinien mellan de båda ändpunkterna är för närvarande under anläggning. När det en gång, färdigt för trafikering, ansluter sig till det öfriga, kan London skryta med ett system af underjordiska jernbanor, fullt värdigt verdens störs-

ta stad och oupphunnet fast ej oeffterhärmdt af dess medtäflare på kontinenten.



S:t Pancras stationens banhall. (Midlandbanans med Metropolitanbanan förenade ändpunkter i London.)



Dubbeltunneln nära stationen Farringdon Street.

Fler böcker: E-boksforlaget.se

Om du gillar e-böcker om historia så kommer du att gilla utbudet hos E-boksforlaget.se

Det här förlaget är specialiserat på utgivning av äldre texter om arkeologi, resor och biografier.

Alla titlarna går att hitta hos de flesta e-bokhandlare, i iTunes samt på många bibliotek.

Här är några exempel på titlar:

Klassiska deckare

- "Sherlock Holmes: »Gloria Scott»"
- "Sherlock Holmes: Beryllkronan"
- "Sherlock Holmes: De fem apelsinkärnorna"
- "Sherlock Holmes: De rödhårigas förening"
- "Sherlock Holmes: Den avhuggna tummen"
- "Sherlock Holmes: Den blå karbunkeln"
- "Sherlock Holmes: Den försvunna brudgummen"
- "Sherlock Holmes: Den försvunna kapplöpningshästen"
- "Sherlock Holmes: Blodbokarna."
- "Sherlock Holmes: Det spräckliga bandet."
- "Sherlock Holmes: Den grekiske tolken"
- "Sherlock Holmes: Musgraves ritual"
- "Sherlock Holmes: Det gula ansiktet"
- "Sherlock Holmes: Det hemlighetsfulla mordet vid skogssjön"
- "Sherlock Holmes: Den hemlighetsfulla patienten"
- "Sherlock Holmes: Börsmäklarens biträde"
- "Sherlock Holmes: En skandal i Böhmen"
- "Sherlock Holmes: Krymplingen"
- "Sherlock Holmes: Lorden och hans rika amerikanska brud"
- "Sherlock Holmes: Mordet i Reigate"
- "Sherlock Holmes: Tiggaren med den kluvna läppen"

Arkeologi

- "Solgudens yxa och Tors hammare"

- (1899)
- "Hällristningarnas ålder" (1869)
- "Feniciska kolonier i Skandinavien" (1875)
- "Hällristningar på Kinnekulle" (1892)
- "Forntidens perioder" (1892)
- "Hur gamla är hällristningarna?" (1869)
- "Bohusläns bygdeborgar" (1909)
- "Bohuslänska hällristningar" (1879)
- "Fynden i Troja" (1878)
- "Förbindelse mellan Skandinavien och vestra Europa före Kristi födelse" (1889)
- "Svear och götar under folkvandringstiden" (1905)
- "Husaby kyrka" (1899)
- "Hällristningarna i Järrestad" (1881)
- "Nordens fartyg från hednatiden" (1872)
- "Anmärkningar rörande figurteckningar från forntiden" (1842)
- "Grafkistor af klufna och urhålkade stockar" (1894)
- "Den svenske solguden och den svenske Tyr" (1906)
- "Skånska fornminnen" (1853)
- "Ölands fornminnen" (1874)
- "Tors hammare" (1872)
- "Våra fornminnen – vad de lära oss" (1916)
- "Sveriges fasta fornlämningar från hednatiden" (1901)
- "Förstörda fornminnen i Bohuslän år 1924"

Djur & natur

- "Svenska djur i folktron" (1898)

- "Skäggets historia" (1893)
- "Kattens kulturhistoria" (1882)
- "Djurens sömn" (1889)
- "Katten i forntida Egypten" (1889)
- "Ett dygn på månen år 1870"
- "Orkidéernas historia" (1894)
- "Blomsterspråket" (1888)
- "Sveriges hundraser" (1880)
- "Guide till biskötsel" (1885)

Kulturhistoria

- "Midvinterns solfest" (1894)
- "Julen på 1870-talet – Skildringar och illustrationer i svenska tidskrifter"
- "Om julens härkomst" (1899)
- "Julen i Skåne på 1820-talet"
- "Nyaste och tillförlitligaste Drömboken" (1918)
- "1870-talets bästa tips för frisyr och utseende"
- "Lyxens historia" (1870)
- "Gaffelns historia" (1889)
- "Kanalbyggen på planeten Mars" (1888)
- "Vårt solsystem" (1878)

Resor

- "Ett besök i Venedig år 1878"
- "Strandgatan i Visby år 1879"
- "Resa på Dalslands kanal år 1877"
- "Nyköpings slott" (1877)
- "Ett besök i Marstrand år 1882"
- "Min resa i Blekinge och Kalmar år 1854"
- "Resor med luftballong år 1873"

- "Runlejonet i Venedig" (1871)
- "En utflykt på Mälaren år 1871"
- "Skildring af Vestergötland år 1882"
- "Kalmar slotts historia" (1880)
- "Ett besök i Södertälje år 1881"
- "En färd på Donau år 1882"
- "Ringmuren i Visby" (1874)
- "Fredrikstens fästning och Karl XII" (1879)
- "Petras helgedomar" (1921)
- "Ett besök i Boxholm år 1885"
- "Skildring av Riseberga klosterruiner" (1874)
- "Borgholms slottsruin" (1878)
- "Rundtur i södra Frankrike år 1880"
- "Ett besök på Djurgården sommaren 1868"
- "Sigtunas tidiga historia" (1872)
- "Helgeandskyrkan i Visby" (1878)
- "Norrköpings historia" (1871)
- "Ett besök i Waxholm år 1870"
- "Vadstena slott" (1875)
- "Skildring av Island" (1870)
- "Besök på Gripsholms slott år 1895"
- "Ett besök i Rom år 1870"
- "Besök på Helgoland år 1874"
- "Guide till Uppsala år 1875"
- "Kyrkoruinen S:t Katarina i Visby" (1877)
- "Gripsholms slott" (1877)
- "Ett besök i Strängnäs år 1874"
- "Ett besök i Visby år 1906"
- "Bohus fästning" (1869)
- "En resa på Rhen år 1866"
- "Ett besök i Ystad år 1872"

Svensk geografi

- "Märkliga orter i Sverige" (1883)
- "Skildring av Värmland år 1882"
- "Skildring av Dalälven år 1876"
- "Skildring av Ångermanland 1882"
- "Skildring av Bohuslän år 1882"
- "Skildring av Dalsland år 1882"
- "Skildring av Närke år 1882"
- "Skildring av Öland år 1882"
- "Skildring av Stockholm år 1882"
- "Skildring av Västmanland år 1882"
- "Skildring av Härjedalen år 1882"
- "Skildring av Gästrikland år 1882"
- "Skildring av Jämtland år 1882"
- "Skildring av Göteborg år 1882"
- "Skildring av Halland år 1882"
- "Skildring av Blekinge år 1882"
- "Skildring av Gotland år 1882"
- "Skildring av Södermanland år 1882"
- "Skildring av Östergötland år 1882"

Vikingar

- "Vikingatidens Lund och Birka" (1909)
- "Jomsvikingarnas saga" (1888)
- "Fyndet av vikingaskeppet i Gokstad år 1880"
- "Hervars och Hedreks saga" (1888)
- "Carl Larssons Uppsala-tempel" (1908)
- "Sagan om Ragnar Lodbrok och hans söner" (1880)
- "Sverige och vikingafärderna västerut" (1924)