

SVENSKA SPÅRVÄGSFÖRENINGEN

ÅRSMÖTET I HÄLSINGBORG

DEN 17—18 AUG. 1928

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Program	5
Protokoll	7
Styrelseberättelse	17
Revisionsberättelse	20
Hälsningsanförande av ordföranden i styrelsen för Hälsingborgs Stads Kommunala Affärsverk, herr Anders Persson	21
Föredrag:	
Hälsingborgs Spårvägar 25 år. Ingenjör <i>O. Lange</i>	27
Enmansvagnar. Direktör <i>E. Hullman</i>	31
Diskussionsinlägg m. m.	36
Åtgärder för spårvägsdriftens ekonomisering. Direktör <i>C. A. Reuterswärd</i> ..	41
Underbyggnad för spårvägsspår i gator. Banningenjör <i>R. Gripe</i>	47
Överbyggnad för spårvägsspår i gator. Banningenjör <i>T. Vidlund</i>	55
Diskussionsinlägg	61
Olika upphängningssystem för kontaktledningar. Ingenjör <i>E. Arding</i>	63
Diskussionsinlägg	93
Rullande materiel, verkstäder och hallar. Maskiningenjör <i>E. Engdahl</i>	95
Diskussionsinlägg	97
Järnvägar och omnibussar inom lokalbaneområden. Direktör <i>Å. Nerell</i>	99
Omnibusstyper vid Stockholms Centrala Omnibussaktiebolag. Trafikchef <i>E. Magnuson</i>	103

SVENSKA SPÅRVÄGSFÖRENINGEN.

Grundad år 1905.

Styrelse:

Ordförande:

Hellgren, G., direktör, Stockholms spårvägar.

Vice ordförande:

Reuterswärd, C. A., direktör, Göteborgs spårvägar.

Övriga ledamöter:

Hultman, E., direktör, Malmö spårvägar,

Lange, O., ingenjör, Hälsingborgs spårvägar,

Nerell, Å., direktör, Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag.

Suppleanter:

Hjorth, E., direktör, Lidingö Trafikaktiebolag,

Ängström, H., direktör, Uppsala spårvägar.

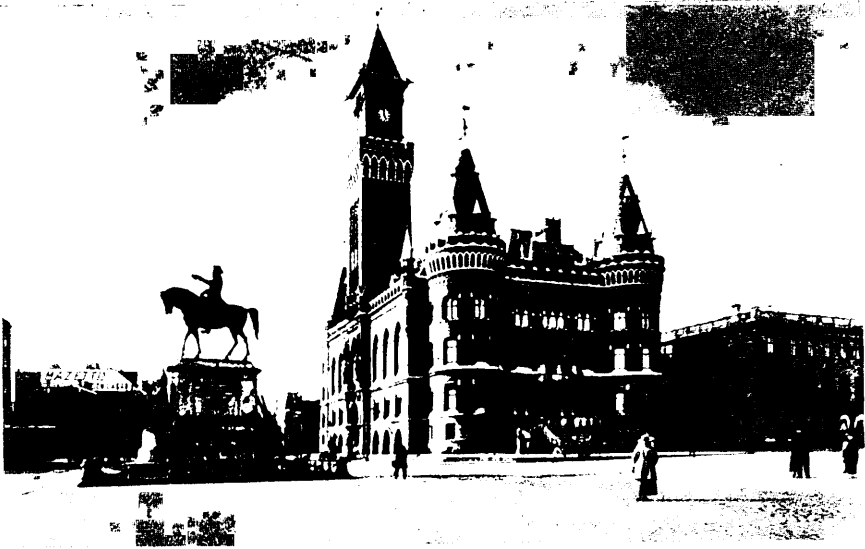
Sekreterare:

Augustinsson, Wilh., ombudsman, Stockholms spårvägar.

Ordförandens och sekretariatets

adress: Tegnérsgatan 2 A, 1 tr., Stockholm,

telefon: Namnanrop: »Spårvägen» eller 803 08.



Rådhuset.

Efter inbjudan av Hälsingborgs Stads Kommunala Affärsverk avhöll Svenska Spårvägsföreningen sitt 24. årsmöte i Hälsingborg fredagen den 17 och lördagen den 18 augusti 1928.

För mötet hade följande program uppgjorts:

»PROGRAM

FÖR

SVENSKA SPÅRVÄGSFÖRENINGENS ÅRSMÖTE I HÄLSINGBORG
den 17—18 augusti 1928.

Lokal: Rådhuset. Stadsfullmäktiges sessionssal.

Fredagen den 17 augusti 1928.

- Kl. 10 Hälsningsanförande av ordföranden i styrelsen för Hälsingborgs Stads Kommunala Affärsverk.
1. Årsmötets öppnande.
 2. Val av ordförande och vice ordförande för årsmöte och föreningsstämma.
 3. Val av justeringsmän.
 4. »Hälsingborgs spårvägar 25 år.» Föredrag av ingenjör O. Lange, Hälsingborgs spårvägar.
 5. »Enmansvagnar.» Föredrag av direktör E. Hultman, Malmö spårvägar.

- Kl. 13 Hälsingborgs Stads Spårvägars lunch å Hamnpaviljongen.
- Kl. 14.30 6. »Åtgärder för spårvägsdriftens ekonomisering.» Föredrag av direktör C. A. Reuterswärd, Göteborgs spårvägar.
7. SPÄRBYGGNADER:
- a) »Underbyggnad för spårvägsspår i gator.» Föredrag av baningenjör R. Gripe, Stockholms spårvägar.
- b) »Överbyggnad för spårvägsspår i gator.» Föredrag av baningenjör T. Vidlund, Göteborgs spårvägar.
8. »Olika upphängningssystem för kontaktledningar.» Föredrag av ingenjör E. Arding, Stockholms spårvägar.
- Kl. 19 Hälsingborgs Stads middag å Ramlösa Brunn.
Extra spårvagnar avgå till Ramlösa från Stortorget kl. 18.30.
Klädsel: Vardagsdräkt.

Lördagen den 18 augusti 1928.

- Kl. 9.30 9. Ordinarie föreningsstämma.
- a) Årsberättelsen.
- b) Granskning av styrelsens förvaltning och därmed sammanhängande fråga om ansvarsfrihet.
- c) Val av styrelse. (I tur att avgå äro: herrar Lange och Reuterswärd.)
- d) Val av revisorer.
- e) Val av nya medlemmar.
- f) Val av ombud i Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut.
- g) 1929 års möte.
10. »Rullande materiel, verkstäder och hallar.» Rapport av maskiningenjör E. Engdahl, Stockholms spårvägar.
11. »Järnvägar och omnibussar inom lokalbaneområden.» Föredrag av direktör Å. Nerell, Stockholm—Roslagens Järnvägar.
12. »Nyaste omnibusstyper vid Stockholms Centrala Omnibussaktiebolag.» Föredrag av trafikchef E. Magnusson, Stockholms spårvägar.
- Kl. 12 Avresa från Stortorget med automobilomnibussar till Båstad med lunch vid Rösjöholm, anordnad av Hälsingborgs Stads Spårvägar.
Besök vid Norrvikens trädgårdar.
- Kl. 18.30 Gemensam middag å Strandhotellet i Båstad.
- Kl. 22 Återresa med automobilomnibussar till Hälsingborg. Ankomst till Hälsingborg omkr. kl. 24.

Till årsmötet hade infunnit sig ombud och representanter för fjorton ordinarie medlemmar. Tre extra medlemmar bevistade dessutom mötet. Därjämte hade följande utanför föreningen stående personer inbjudits till mötets förhandlingar, nämligen

för *Hälsingborgs stad*:

riksdagsmannen C. Johansson, stadsfullmäktiges ordförande,
 överläraren Hj. Forsberg, stadsfullmäktiges vice ordförande och drät-
 selkammarens ordförande,

borgmästaren J. Bååth,

polismästaren J. Palm,

målarmästaren E. Berling, drättselkammarens vice ordförande,

byggnadschefen kaptenen E. Thuresson,

ingenjören P. E. Åberg, chef för gasverket,

civilingenjören G. Westberg, chef för elektricitetsverket,

stadsingenjören S. Ewald,

förste stadsombudsmannen G. Schlyter,

andre stadsombudsmannen O. Ekberg, sekreterare i Hälsingborgs

Stads Kommunala Affärsverk.

ingenjören Sam. Orrby, ingenjör vid elektricitetsverket,

fabrikören G. Fogelberg,

grosshandlaren J. Löfstedt,

grosshandlaren Chr. Persson;

för *pressen*:

representanter för tidningarna: Hälsingborgs Dagblad, Hälsingborgs
 Posten, Skånska Socialdemokraten, Sydsvenska Dagbladet Snällposten
 och Öresundsposten.

Såsom representant för Aktiebolaget Bofors, som ansökt om passivt
 medlemskap i föreningen och därtill valdes å andra mötesdagens ordi-
 narie föreningsstämma, hade infunnit sig ingenjören Halvar Nyqvist.

Mötesprotokollet var av följande lydelse:

*»Protokoll, fört vid Svenska Spårvägsföre-
 ningens årsmöte å Rådhuset i Hälsingborg fre-
 dagen den 17 och lördagen den 18 augusti 1928.*

Närvarande:

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar:

Redaktören C. G. Björklund.

Fabrikören A. Lindmark.

Transportmästaren J. A. Wallin.

Direktören Gösta Hellgren (ombud).

Trafikchefen E. Magnuson.

Maskiningenjören E. Engdahl.

Baningenjören *R. Gripe*.
 Ingenjören *Thor Lange*.
 Ingenjören *E. Arding*.
 Ombudsmannen *W. Augustinsson*.

Gävle Stads Spårvägar:

Föreståndaren *S. Mortimer* (ombud).
 Förste kontorsbiträdet *J. W. Lind*.
 Verkmästaren *A. Olsson*.
 Ingenjören *S. Landqvist*.

Göteborgs Spårvägar:

Direktören *C. A. Reuterswärd* (ombud).
 Kassören *Hugo Larsson*.
 Bandirektören *A. Larsson-Ryhagen*.
 Baningenjören *T. Vidlund*.

Hälsingborgs Stads Spårvägar:

Ingenjören *O. Lange* (ombud).
 Kassören *Anders Persson*.
 Byggmästaren *Nils Pehrsson*.
 Överingenjören *Eduard Schön*.
 Rörläggaren *N. A. Pålsson*.
 Bankdirektören *Ernst Norrman*.
 Verkmästaren *A. G. Ahlgren*.
 Byråvaktmästaren *N. E. Kronholm*.
 Civilingenjören *Hjalmar Olsson*.
 Gasverksarbetaren *K. Åberg*.
 Maskiningenjören *Th. Forsberg*.
 Kontorschefen *A. Gunder*.
 Ingenjören *C. L. Nilsson*.
 Ingenjören *S. G. Willner*.

Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön:

Kaptenen *H. Bodman* (ombud).

Jönköpings Spårvägar:

Civilingenjören *R. Linse* (ombud).

Karlskrona Stads Spårvägar:

Kamreraren *O. Kloo* (ombud).
 Civilingenjören *H. Lund*.



Deltagare i årsmötet 1928.

Lidingö Trafikaktiebolag:

Direktören *E. Hjorth* (ombud).
 Kaptenen *C. F. Asker*.
 Trafikinspektören *E. Schéle*.

Malmö Stads Spårvägar:

Direktören *E. Hultman* (ombud).
 Direktören *P. A. Johansson*.
 Riksdagsmannen *Carl Lovén*.
 Ingenjören *Anders Bergman*.

Norrköpings Spårvägar:

Byråingenjören *Thore Frisk* (ombud).

Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag:

Direktören *Åke Nerell* (ombud).
 Trafikdirektören *J. Ben. Gussander*.
 Maskiningenjören *J. Lindholm*.

Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag:

Civilingenjören *Alf Lindén* (ombud).

Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön:

Kaptenen *J. A. Ericsson* (ombud).

Upsala Spårvägs Aktiebolag:

Direktören *Hilding Ångström* (ombud).
 Direktören *A. Strandberg*.

Extra medlemmar:

Byrådirektören *E. C. Ericsson*.
 Byrådirektören *Ivar Billing*.
 Byråchefen *Axel Valsinger*.

Av särskilt inbjudna:

Överläraren *Hj. Forsberg*.
 Målaremästaren *E. Berling*.
 Ingenjören *P. E. Åberg*.
 Civilingenjören *G. Westberg*.
 Stadsingenjören *S. Ewald*.
 Andre stadsombudsmannen *O. Ekberg*.
 Ingenjören *Sam. Orrby*.
 Fabrikören *G. Fogelberg*.

Fredagen den 17 augusti 1928.

§ 1.

Sedan de närvarande kl. 10 samlats uti Stadsfullmäktiges sessionsrum, hälsade ordföranden i styrelsen för Hälsingborgs Stads Kommunala Affärsverk, kassören Anders Persson, Svenska Spårvägsföreningen och dess medlemmar välkomna till Hälsingborg och överlämnade där- efter ordet till ordföranden i föreningens styrelse, direktören Gösta Hellgren.

§ 2.

Under framförande av föreningens tack till Hälsingborgs Stad för dess inbjudan förklarade herr Hellgren föreningens 24. årsmöte öppnat och uttalade den förhoppningen, att mötet skulle gagna arbetet i samhällellens tjänst och genom personliga sammanträffanden giva gott utbyte för landets lokaltrafikmän.

§ 3.

I omedelbar anslutning härtill meddelade herr Hellgren, att föreningens styrelse tidigare å dagen i tacksam erinran om de tjänster, konsul O. Trapp gjort Svenska Spårvägsföreningen, vars förste ordförande han varit, nedlagt en minneskrans å dennes grav å stadens norra kyrkogård.

§ 4.

Härefter valdes herr Hellgren till ordförande samt kassören Anders Persson, Hälsingborg, och direktören C. A. Reuterswärd, Göteborg, till vice ordförande vid mötets förhandlingar.

Undertecknad Augustinsson hade att såsom föreningens sekreterare föra protokoll över mötesförhandlingarna.

§ 5.

Utsågos direktören Håkan Bodman och trafikchefen E. Magnuson att jämte ordföranden justera mötesprotokollet.

Dagens förhandlingar förlades i återstående delar till Rådhusrättens sessionssal.

§ 6.

Ingenjören Otto Lange, Hälsingborgs spårvägar, höll härefter föredrag om »*Hälsingborgs Spårvägar 25 år.*» Föredraget, som belystes av skioptikonbilder, skulle biläggas protokollet. (*Bil. A.*)

§ 7.

Härefter höll direktören Einar Hultman, Malmö spårvägar, ett likaledes med ljusbilder belyst föredrag om »*Enmansvagnar*». Föredraget utgjorde i huvudsak en redogörelse för direktör Louis Bacqueyrisse's rapport till internationella spårvägskongressen i Rom sistlidne maj månad. Då kongresshandlingarna i detta ärende föreläge i tryck, skulle endast en kortfattad resumé över herr Hultmans föredrag biläggas detta protokoll. (*Bil. B.*)

Efter föredraget följde diskussion med inlägg av herr ordföranden samt herrar Björklund, Lange i Hälsingborg och Ängström, varjämte en representant för National Kassa Register demonstrerade firmans senaste modell å biljettapparater för vagnar med enmansbesättning.

I anslutning härtill redogjorde herr Lange i Hälsingborg för en vid Allgemeine Berliner Omnibus A.G. använd biljettapparat, utförd av firman Hähnel & Schwarz, Berlin-Neukölln. Över sistnämnda apparat, demonstrerad vid mötet, skulle beskrivning biläggas detta protokoll. (*Bil. C.*)

Likaledes demonstrerades en vid Hälsingborgs Stads Spårvägar införd apparat för märkning av spårvägsbiljetter. Beskrivning däröver bilades protokollet. (*Bil. D.*)

Kl. 13 avbrötos förhandlingarna och intogs lunch i Hamnpaviljongen under värdskap av Hälsingborgs Stads Spårvägar.

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.35.

§ 8.

Direktör Reuterswärd, Göteborgs spårvägar, höll föredrag om »*Åtgärder för spårvägsdriftens ekonomisering*». (*Bil. E.*)

§ 9.

Företogs till behandling frågan om »*Spårbyggnader*». Härvid höllo baningenjörerna R. Gripe, Stockholms spårvägar, och T. Vidlund, Göteborgs spårvägar, föredrag, den förre om »*Underbyggnad*» och den senare om »*Överbyggnad för spårvägsspår i gator*. (*Bil. F och G.*)

Efter föredragen, som beledsagades av ljusbilder, följde diskussion med inlägg av herr ordföranden samt herrar Asker, Ängström, Hultman och Vidlund.

§ 10.

Höll ingenjör E. Arding, Stockholms spårvägar, ett av skioptikonbilder belyst föredrag om »*Olika upphängningssystem för kontaktledningar*». (*Bil. H.*)

I diskussionen efter detta föredrag deltog herrar Vidlund och Ångström.

Kl. 17.45 avbrötos förhandlingarna.

Efter förhandlingarnas slut avreste mötesdeltagarna till Ramlösa Brunn, där Hälsingborgs Stad inbjudit föreningsmedlemmarna samt



Hamnpaviljongen.



Ramlösa Brunn.

representanter från stadens olika verk och inrättningar m. fl. till middag kl. 19. Vid middagen presiderade vice ordföranden i Hälsingborgs Stadsfullmäktige, överläraren Hjalmar Forsberg. Tal höllos av herr Forsberg för Spårvägsföreningen, av herr Hellgren för Hälsingborgs Stad, dit »föreningen nu för tredje gången haft glädjen förlägga sitt årsmöte,» och av herr Persson för de män, som stått i ledningen för stadens med innevarande år 25-åriga spårvägsföretag. Herr Lange i Hälsingborg framförde spårvägsledningens tack till stadens olika myndig-

heter och herr Larsson-Ryhagen talade för föredragshållarna. Herr Björklund framförde gästernas tack till staden för visad gästfrihet.

Under samkvämet efter middagen visades bl. a. en film från stadens olika spårvägslinjer.

Lördagen den 18 augusti 1928.

Förhandlingarna togo sin början kl. 9.45 i Stadsfullmäktiges sessionsrum med

ordinarie föreningsstämma.

§ 11.

Härvid föredrogs först i påfordrade delar styrelsens förvaltningsberättelse med däri intaget räkenskapsammandrag.

Förvaltningen hade granskats av ene revisorn kamreraren O. Westerberg och på dennes anmodan jämväl av direktören Nils Myrmark, Lidingö Trafikaktiebolag, i stället för av andre revisorn, förutvarande direktören i samma bolag D. Lundvall, som på grund av sjukdom varit förhindrad deltaga i revisionen.

Sedan revisionsberättelsen föredragits, beviljades styrelsen ansvarsfrihet för sin förvaltning.

§ 12.

Efter anmälan, att styrelsemedlemmarna Hellgren, Hultman och Nerell samt suppleanten Ångström icke stode under omval, beslöt stämman utöka antalet styrelsesuppleanter till två: och valdes härefter:

till *ordinarie medlemmar* av styrelsen för tiden till årsmötet 1931:
ingenjören O. Lange (omval) och
direktören C. A. Reuterswärd (omval)

samt till *suppleant* för samma tidsperiod:

direktören Erik Hjorth, Stockholm, vice ordförande i styrelsen för Lidingö Trafikaktiebolag (nyval).

§ 13.

Till revisorer att granska 1929 års räkenskaper utsågos kamreraren O. Westerberg och kaptenen J. A. Ericsson, vilken senare jämväl hade att fullgöra direktören D. Lundvalls revisionsuppdrag beträffande 1928 års förvaltning.

§ 14.

På förslag av styrelsen valde stämman härefter

till *extra medlem*:
kaptenen C. F. Asker, Stockholm,

samt till *passiva medlemmar*:

Aktiebolaget Bofors, Bofors,
Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Västerås,
Elektriska Aktiebolaget A. E. G., Stockholm,

allt räknat från och med år 1929.



Norrviken vid Båstad.



Strandhotellet i Båstad.

§ 15.

Omvaldes herrar Hellgren och Reuterswärd resp. herrar Lange och Nerell till fullmäktige resp. fullmäktigesuppleanter i Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut. Valet avsåg 3-årsperioden 1929—1931.

§ 16.

Uppdrogs åt styrelsen att fatta beslut om tid och plats för 1929 års möte.

Sedan föreningsstämman förklarats avslutad, förlades förhandlingarna åter till Rådhusrättens sessionssal.

§ 17.

Avlade maskiningenjör E. Engdahl, Stockholms spårvägar, rapport rörande kommittén för »*Rullande materiel, verkstäder och hallar*» och dess arbete under senaste verksamhetsåret. (Bil. I.)

Under i ärendet uppkommen diskussion demonstrerade ingenjör Lange, Hälsingborgs spårvägar, vagnhallsanordningar i staden Turin.

§ 18.

Härefter följde föredrag:

dels av direktör Åke Nerell, Stockholm—Roslagens järnvägar, om »*Järnvägar och omnibussar inom lokalbaneområden*», (Bil. J.),

och dels av trafikchefen E. Magnuson, Stockholms spårvägar, om »*Nyaste omnibusstyper vid Stockholms Centrala Omnibussaktiebolag*». (Bil. K.)

Efter föredragen behandlades diskussionsvis olika detaljer i utövändet av omnibussrörelse.

§ 19.

Som härutöver intet ärende förekom på föredragningslistan eller då annan frågas upptagande till behandling icke föreslogs, förklarades årsmötet kl. 11.15 avslutat.

Hälsingborgs Stads Spårvägar hade härefter anordnat utfärd med automobilomnibussar till Båstad. I utfärden deltog ett 50-tal mötesdeltagare. Lunch intogs vid Rösjöholm och gemensam middag å Strandhotellet i Båstad.

Före middagen avlade färddeltagarna ett besök vid Norrviken, vars storartade trädgårdsanläggningar strax väster om Båstad demonstrerades av dess ägare, direktör Rudolf Abelin.

Vid protokollet.

Wilh. Augustinsson.

Justeras:

Gösta Hellgren.

Håkan Bodman. E. Magnuson.»

Styrelsen för Svenska Spårvägsföreningen får härmed avgiva följande

BERÄTTELSE FÖR ÅR 1927.

1. Årsmötet 1927:

På inbjudan av Upsala Spårvägs Aktiebolag avhöll föreningen sitt 23. årsmöte i Uppsala den 23—24 september 1927. Mötesförhandlingarna föreligga i tryck.

Vid mötet antogos nya föreningsstadgar, vilka den 1 januari 1928 trädde i gällande kraft. Genom nya bestämmelser om ändamålet för föreningens verksamhet förefinnes numera möjlighet för andra lokala trafikföretag än spårvägar och lokalbanor att ingå såsom medlemmar av föreningen, varjämte jämväl svenska industriföretag och firmor, vilka genom sin verksamhet stå de lokala trafikföretagen nära, kunna upptagas till passiva medlemmar av föreningen.

2. Medlemmar:

Efter inval av 2 nya extra medlemmar består föreningen av följande medlemmar, nämligen:

Hedersledamot: Kaptenen Ernst Hjortzberg.

Ordinarie medlemmar:

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar.
Gefle Stads Spårvägar.
Göteborgs Spårvägar.
Hälsingborgs Stads Spårvägar.
Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön.
Jönköpings Spårvägar.
Karlskrona Stads Spårvägar.
Lidingö Trafikaktiebolag.
Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag.
Malmö Stads Spårvägar.
Norrköpings Spårvägar.
Stockholm—Rimbo Järnvägs Aktiebolag.
Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag.
Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön.
Upsala Spårvägs Aktiebolag.

Extra medlemmar:

Byrådirektören I. Billing.
Kommerserådet A. F. Enström.



Fr. v. t. h.: Direktör H. Ängström, direktör E. Hultman, ingenjör O. Lange, direktör Gösta Hellgren, ombudsman W. Augustinsson, direktör C. A. Reuterswärd.

Byrådirektören E. C. Eriesson.
 Statsinspektören K. Landtmansson.
 Direktören Erik Lundin.
 Trafikchefen K. A. Pallin.
 Majoren Viktor Stähle.
 Maskininspektören L. W. Stähle.
 Ingenjören Percy H:son Tamm.
 Byråchefen P. Axel Valsinger.
 Direktören Ivar Wendt.
 Kaptenen Gustaf Östberg.

3. Styrelse:

Enligt beslut å årsmötet i Uppsala består styrelsen av 5 ordinarie ledamöter jämte 1 suppleant, nämligen:

Direktören Gösta Hellgren,	vald till ord. stämma	1930
Direktören Einar Hultman,	» » » »	1930
Direktören Åke Nerell,	» » » »	1929
Ingenjören O. Lange,	» » » »	1928
Direktören C. A. Reuterswärd,	» » » »	1928
med Direktören Hilding Ängström säsom suppleant,	» » » »	1929.

Till ordförande har styrelsen utsett Direktör Hellgren och till vice ordförande Direktör Reuterswärd.

4. Kommittéer inom föreningen:

Kommittén för »Spår och ledningar», vars medlemmar äro:

Ingenjören O. Lange, Hälsingborg,
 Baningenjören R. Gripe, Stockholm,
 Majoren Viktor Ståhle, Kalmar,
 Ingenjören Anders Bergman, Malmö,

har anmält sig icke hava någon rapport att avlämna.

Kommittén för »Rullande materiel, verkstäder och hallar» kommer att till årsmötet 1928 avgiva rapport. Kommitténs sammansättning är fortfarande:

Maskiningenjören E. Grotte, Saltsjöbaden,
 Direktören Einar Hultman, Malmö,
 Avdelningschefen O. Malmer, Göteborg,
 Maskiningenjören E. Engdahl, Stockholm.

5. Representanter i utländska föreningar m. m.:

Union Internationale de Tramways, de Chemins de Fer d'Intérêt Local et de Transports Publics Automobiles, Brüssel:

Direktören Gösta Hellgren, Stockholm.

Fullmäktige i Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut:

Direktören Gösta Hellgren, Stockholm,
 Direktören C. A. Reuterswärd, Göteborg.

Suppleanter:

Direktören Åke Nerell, Stockholm,
 Ingenjören O. Lange, Hälsingborg.

Elektriska standardiseringskommitténs utskott för elektriskt banmaterial:

Maskiningenjören E. Engdahl, Stockholm,
 Maskininspektören L. W. Ståhle, Stockholm.

Internationaler Strassenbahn- und Kleinbahnverein har under år 1927 upplösts.

6. Räkenskaper:

Föreningens ekonomiska ställning framgår av följande sammandrag av räkenskaperna:

Enligt berättelsen till årsmötet 1927 utgjordes tillgångarna

av Kr. 2.976: 40

Inkomster under 1927:

Medlemsavgifter:

Ordinarie medlemmar Kr. 2.250: —

Extra medlemmar » 500: — » 2.750: —

Ränta å kapital » 131: 36

.....
 Kr. 5,857: 76

Utgifter under 1927:

Kostnader för årsmötet i Uppsala	Kr.	698: 45	
Reseräkningar	»	2,006: 75	
Sekretariat, trycksaker, porton, telegram m. m.	»	977: 20	
Övriga omkostnader	»	647: 25	» 4,329: 65
Föreningens tillgångar den 31/12 1927	Kr.	1,528: 11	

Stockholm i augusti 1928.

GÖSTA HELLGREN.
Ordförande.

Wilh. Augustinsson.
Sekreterare.

REVISIONSBERÄTTELSE.

Undertecknad, som utsetts att granska Svenska Spårvägsföreningens räkenskaper under år 1927, får härmed intyga, att desamma befunnits i god ordning och vederbörligen verifierade.

I styrelsens berättelse intagen redogörelse angående föreningens ställning vid 1927 års slut vitsordas med räkenskaperna överensstämmande.

Föreningens tillgångar den 31 december 1927 utgjorde sammanlagt kronor 1,528: 11, varav kronor 1,400: 40 befunnits inestående å bankräkning och återstoden kontant i kassan.

Ansvarsfrihet för 1927 års förvaltning tillstyrkes.

Stockholm den 15 augusti 1928.

OTTO WESTERBERG.

Som andre revisorn, direktören Dan Lundvall, på grund av sjukdom varit förhindrad deltaga i revisionen, har undertecknad. Myrmark, på anmodan av kamrer Westerberg deltagit i densamma, och biträder jag ovanstående.

Stockholm som ovan.

N. MYRMARK.

HÄLSNINGSANFÖRANDE

av ordföranden i styrelsen för Hälsingborgs Stads Kommunala Affärsverk, herr
Anders Persson.

Mina herrar!

Hälsingborgs Stad har genom sin affärsverksstyrelse i år av särskild anledning haft nöjet inbjuda Svenska Spårvägsföreningen att här avhålla sitt årligen återkommande möte, och vill jag nu hälsa Eder samtliga i mötet deltagande hjärtligt välkomna till vår stad.

Som för de flesta av Eder torde vara bekant är det nämligen i år 25 år, sedan elektriskt drivna spårvagnar för första gången rullade över våra gator, i väsentlig mån bidragande till att giva åt gatubilden en annan och så att säga mera livfull prägel.

Det är denna händelse, som vi i år vilja celebrera, och vi hava haft känslan av att icke kunna göra detta på ett värdigare sätt än att samtidigt ibland oss få se representanter från andra svenska syskonföretag.

Historiskt sett äro ju 25 år en obetydlig tidrymd, men då vi människor ju, helt naturligt, gärna mäta med mänskligt mått, äro vissa tidrymder liksom milstenar, där vi stanna och taga en överblick över vårt liv och våra gärningar.

Vid en sådan milsten förliknar jag de gångna 25 åren i Hälsingborgs stads spårvägars historia.

Företagets rent siffermässiga utveckling under tiden skall jag icke här ingå på, utan komma Ni senare att få höra och se denna genom spårvägschefen.

I stället vill jag här söka giva en kort exposé över stadens myndigheters åtgärder beträffande spårvägens tillkomst och utveckling och samtidigt skänka några tankar åt de män, som alltid med ospart nit och med livligaste intresse under de gångna åren ägnat sina krafter åt företagets ledning.

Vår stads stora utsträckning i riktning norr och söder med dess vidsträckt förgrening österut har gjort, att frågan om anordnande av lämpligt kommunikationsmedel för lättare och billigare förbindelse mellan dess olika delar redan tidigt stått på dagordningen.

Sålunda meddelade stadsfullmäktige den 16 september 1890 för sin del tillåtelse åt ett konsortium att på vissa villkor få anlägga och trafikera en ångspårväg från stadens södra gräns genom Karl Krooksgatan, Gasverksgatan och Järnvägsgatan till hamnplanen. Denna ångspår-

väg öppnades i augusti månad 1891 för allmän trafik av det nybildade Hälsingborg—Rå—Ramlösa Järnvägs A.-B. Redan samma år inlämnades av bolaget ansökan till stadsfullmäktige att i samband med den förenämnda anläggningen få framdraga en ny järnvägslinje från Centralstationen till Pålsgö. Emellertid nådde denna fråga icke någon tillfredsställande lösning, utan förblev oavgjord.

Under tiden hade stadens utveckling och tillväxt framskridit med så stora steg, att tanken på lämpligheten att anlägga en elektrisk spårväg härstädes mer och mer vann insteg.

Sedan spårvägsärendet vid ett enskilt sammanträde av stadsfullmäktige ingående dryftats, frambars motion i frågan av herrar Löthman, Sommelius, Taubé och Widmark, vilket föranledde stadsfullmäktiges beslut den 20 juni 1899, enligt vilket frågan remitterades till drätselkammaren med anmodan att i princip och huvuddrag taga ärendet under behandling och därefter till fullmäktige avgiva yttrande.

I anledning därav satte sig drätselkammaren i förbindelse med olika fackmän och firmor för elektriska anläggningar. Den första approximativa kostnadsberäkningen över den tilltänkta anläggningen i dess helhet avgavs av en firma för elektriska anläggningar i mars månad 1900, men avskräckte på grund av sin höga slutsumma, kronor 850,000.

Sedan emellertid genom förändrade konjunkturen priserna å elektrisk spårvägsmateriel ställde sig förmånligare och drätselkammaren för åstadkommande av ett antagligt förslag i frågan utverkat sig bistånd av dåvarande direktören för Göteborgs spårvägar, Sigfrid Edström, kunde i april månad 1902 för stadsfullmäktige framläggas fullständigt program till elektrisk spårvägsanläggning härstädes jämte kostnadsförslag, slutande å 480,000 kronor, vartill i juni månad fogades driftskostnadsberäkningar.

Drätselkammaren hävdade därvid den åsikten, att inkomsterna av en blivande elektrisk spårväg redan från början skulle åtminstone betäcka driftskostnaderna samt hemställde tillika, att staden själv skulle bli ägare till spårvägen, om anläggningen beslötes.

Det torde här böra omnämnas att huvudförutsättningen för programmet var:

spårvägssystem med ovanjordsledningar för 600 volt, enkel spåranläggning med mötesspår, spårvidd 1.435 m., huvudlinje med sträckning från en punkt i närheten av huset n:r 75 vid Drottninggatan genom denna gata, Järnvägsgatan, N:a Trädgårdsgatan och Södergatan till korsningen med Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsspår samt en sidolinje från Knutpunkten till Statten.

Den 2 september 1902 uppdrogo stadsfullmäktige åt drätselkammaren dels att infordra anbud å anläggningen för stadens räkning av elektrisk spårväg i huvudsaklig överensstämmelse med den angivna planen och dels att träda i underhandling med något konsortium angående

koncession för särskilt bolag beträffande sådan spårväg samt att därefter till stadsfullmäktige inkomma med förnyat utlåtande i ärendet.

I anledning härav infordrades anbud från ett antal av de på området mest kända firmorna i in- och utlandet. I anbuden, som även skulle innefatta särskild uppgift å kostnaden för tre månaders försöksdrift för stadens räkning, hade även infordrats yttrande över, huruvida anbudsgivaren vore villig att ensam eller i förening med någon annan övertaga byggandet och driften av spårvägarna samt i så fall, på vilka villkor detta kunde äga rum.



Fr. v. t. h.: Ingenjör O. Lange, kassör
Anders Persson.

Efter den stipulerade anbudstidens utgång visade det sig vid prövningen av de inkomna anbuden, att ingen av anbudsgivarna var villig övertaga anläggningen och driften.

Sedan av drätselkammaren förts förhandlingar med trenne av anbudsgivarna, varvid ernåddes dels nedsättning i totalpriset för anläggningen och dels utfästelse av en var av ifrågavarande firmor att, där est entreprenaden inom närmaste tid lämnades någon av dem, tillförbinda sig att hava anläggningen fullt driftsfärdig till öppnandet av den påföljande år beramade industri- och hantverksutställningen, ingick kammaren den 6 december till stadsfullmäktige med anhållan om bemyndigande att med lämplig entreprenör uppgöra om spårvägens byggande enligt föreslagen plan och på angiven tid samt om dess drift för stadens räkning under 3 månader. Dessutom begärdes anslag för ändamålet med 470,000 kronor. Samma dag fattade stadsfullmäktige beslut i ärendet, och beviljades drätselkammaren det begärda bemyndigandet och de äskade medlen.

Drätselkammaren uppdrog härefter åt sin avdelning för gator, tomter och jordar, som förut förberett alla till spårvägsanläggningen hörande frågor, att tillsvidare taga denna angelägenhet om hand och vidtaga de nödiga åtgärderna för anläggningens utförande.

Denna avdelning bestod av följande ledamöter nämligen: konsult Oscar Trapp, ordförande, översten O. Hedenblad, vice ordförande, förste lantmätaren Thure F. Röing, grosshandlaren Joh. Löfstedt, överstelöjtnanten A. P. Ståhle, handlanden Chr. Persson och fabrikören G. Fogelberg.

Den 12 december 1902 avslöts med dåvarande firman Siemen & Halske A. G. i Berlin entreprenadkontrakt om spårvägens anläggning och drift under tre månader, varvid dock från entreprenaden undandrogos vissa detaljer, såsom omändringsarbeten å elektricitetsverket, vagnhallar samt ångmaskiner för spårvägsdriften, vilka entreprenader överlämnades åt andra firmor.

Till stadens kontrollant för arbetet i dess helhet antogs direktören Sigfrid Edström, som biträdades av byggnadschefen Matts Sperlings i fråga om de yttre arbetena och vagnstallarna samt av ingenjören G. Westberg beträffande anordningarna i och för kraftstationen samt de till spårvägen hörande ledningarna.

I början av mars månad 1903 påbörjades skenläggningen vid Knutpunkten, med omedelbart efterföljande av återiståndsättning av gatorna och arbetet framskred med sådan snabbhet, att redan den 10 juni kunde linjerna, med undantag av delen Slottvångsskolan—Stattena, invigas medelst en mera officiell provkörning. Linjedelen Slottvångsskolan—Stattena avsynades den 22 juni, varefter spårvägen i sin helhet uppläts för allmän trafik. Spårvägen hade sålunda färdigställts på ca tre månader, ett arbetsresultat, som enligt dåtida uppfattning ansågs såsom ganska enastående.

Men samtidigt med arbetenas utförande skulle de formella betingelserna för spårvägens anläggning och användande uppfyllas och koncessionen utverkas, varom ansökan avgavs fortast möjligt efter stadsfullmäktiges beslut om spårvägens utförande. Då man emellertid betänker alla de formaliteter, som äro förknippade med en dylik koncessions utverkande, kan man förstå, att tiden var ytterst knappt tilltagen. Det torde heller icke hava kunnat åstadkommas utan vederbörande myndigheters särskilda tillmötesgående av spårvägskommitténs ordförandes personligen gjorda framställningar i saken. När spårvagnarna den 10 juni stodo färdiga för den officiella provkörningen, förelåg emellertid koncessionsansökningen till slutlig prövning vid konselj, som samtidigt hölls å Sofiero slott, varvid densamma även beviljades.

Ja, mina herrar! Detta är i korthet historien om Hälsingborgs spårvägars tillkomst för 25 år sedan.

Under de närmaste åren efter anläggningens fullbordande och igång-

sättning läto sig vår stads goda invånare nöja med de fortskaffningsmöjligheter, som ställts till buds, men det dröjde icke längre än till år 1909, förrän ny framställning gjordes till stadsfullmäktige om utökade resmöjligheter, denna gång till Tågaborg. Visserligen ledde den gjorda framställningen icke till något omedelbart resultat, men frågan var väckt och återkom de närmaste åren med lämpliga mellanrum. Under tiden hade även behovet av förbindelse till epidemisjukhuset och kyrkogården ökat, varjämte tillkom stadens utfästelse att till det planerade nya hospitalet utdraga stadens spårvägsnät.

Slutligen hade frågan efter en mångfald utredningar avancerat så långt, att drätselkammaren ansåg sig kunna hos stadsfullmäktige förordna anläggandet av en ny spårvägslinje till Tågaborgsområdet, och beviljade stadsfullmäktige den 16 maj 1916 ett första anslag för en dylik linje. På grund av ständiga prisstegringar befanns emellertid det först beviljade anslaget för litet, varför ytterligare anslag beviljades i olika repriser.

De för den spårvägstekniska delen av anläggningen beviljade anslagen stego slutligen till en summa av 620.000 kronor inklusive 200.000 kronor till vagnar.

Koncession å linjen beviljades den 17 juni 1921.

Arbetet med linjens anläggning, som utfördes av spårvägens eget folk, påbörjades den 9 februari och fullbordades den 8 oktober.

Samtidigt med att stadsfullmäktige beviljade det första anslaget till Tågaborgslinjen anslogs även medel till den gamla Söder-Norrlinjens utsträckning till 50 meter norr om Pålsjö bäck. De härför beviljade anslagen belöpte sig till 104,300 kronor. Detta arbete slutfördes i början på år 1922.

Allt eftersom trafiken ökades å Söder-Norrlinjen framträdde olägenheten med enkelspår med mötesspår, varför stadsfullmäktige år 1919 gingo in för anläggandet av dubbelspår å sträckan St. Jörgens plats—Knutpunkten och beviljade detta och följande tvenne åren sammanlagt 312.000 kronor för detta ändamål. Arbetet med detta dubbelspår avslutades den 11 oktober 1921.

Efter åtskilliga motioner och i anledning därav gjorda vidlyftiga utredningar beslöto stadsfullmäktige i juni år 1922 att inköpa den förut nämnda Hälsingborg—Rå—Ramlösa-järnvägen, som år 1907 elektrifierats, och införliva densamma med stadens spårvägsnät. För de med sammanslagningen förknippade arbeten har stadsfullmäktige sammanlagt beviljat 526.300 kronor, vari även ingå 179.000 kronor för dubbelspår å sträckan Knutpunkten—Söder. För av spårvägen från H. R. R. J. övertagna banan, byggnader och rullande materiel skulle spårvägen påföras ett belopp av 1.396.000 kronor.

Den definitiva sammanslagningen av H. R. R. J. och spårvägen skedde den 21 juli 1924, då spårvagnarna för första gången rullade in på de införlivade bandelarna.

Med ännu en bandel har spårvägsnätet utökats i och med färdigställandet av linjen Läroverket—Wilson park, vartill stadsfullmäktige anslagit 93,000 kronor.

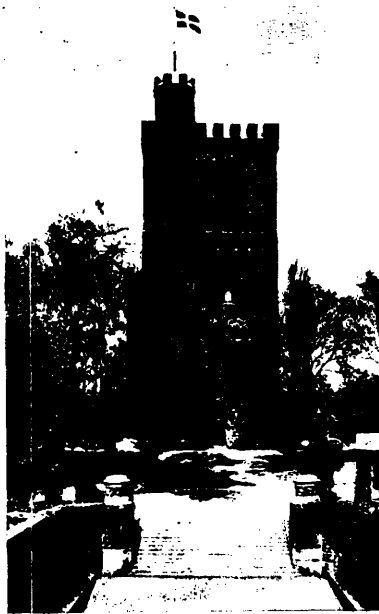
Denna linje öppnades för trafik den 22 oktober 1924.

Av vad jag nu, om än långt, så dock i korta drag anfört torde framgå, att spårvägen under de gångna åren varit stadd i ständig utveckling och arbetet inom den myndighet som närmast haft spårvägens angelägenheter om hand icke ringa.

Som redan nämnts omhänderhades spårvägens angelägenheter till en början och till den 1 januari 1920 av en avdelning inom drätselkammaren under ordförandeskap av konsult Oscar Trapp, som efterföljdes av översten O. Hedenblad, ingenjören J. Beskow och ingenjören Harald Bergengren.

Från och med år 1920 har spårvägens angelägenheter omhänderhåfts av den av stadsfullmäktige tillsatta affärsverksstyrelsen, vars förste ordförande var överingenjören P. E. Schön, som förde presidiet till och med år 1926, varefter undertecknad hedrats med uppdraget.

Med dessa ord ber jag att få hälsa Svenska Spårvägsföreningen och dess medlemmar välkomna till Hälsingborgs Stad.



Kärnan.