

HÄLSINGBORGS SPÅRVÄGAR 25 ÅR.

Föredrag av ingenjör *O. Lange*,
Hälsingborgs spårvägar.

Hälsingborgs spårvägar kunna i år blicka tillbaka på en 25-årig verksamhet. Spårvägen anlades nämligen på våren 1903 såsom den första elektrifierade spårväg i de mindre svenska städerna, i de större hade förut Stockholms Söder och Göteborg erhållit sådana.

Trafiken började den 11 juni samma år med två linjer, Söder—Norr och Stattena—Tågagatan med tillsammans 7 vagnar och 3 st. i reserv.

Spårvägsnätet var enkelspårigt med mötesspår, avsedda för 5-minuters turer, men trafikerades de första åren endast med 10-minuters trafik. Nätet hade en längd av 5,4 km., trafiklängd Söder—Norr 3,8 km. och Stattena—Tågagatan 3 km.; gemensam trafik av båda linjerna på 1,4 km. längd. Grundavgiften var 10 öre för vuxna, 5 öre för barn, 11 poletter för vuxna 1 kr. Å vagnarna tjänstgjorde såväl förare som konduktör till 1909, då enmanstrafik infördes.

De tio vagnarna försågos 1906—1907 såsom de första i Sverige med inbyggda plattformar, vilket den gången väckte en del uppseende även bland spårvägsfackmän; man fann nämligen nyheten vara mindre lämplig för våra klimatiska förhållanden och glasskyddet ansågs vara riskabelt för resande och personal. Numera äro ju spårvagnarna nästan överallt försedda med inbyggda plattformar. De 10 st. gamla vagnarna gå fortfarande i trafik med samma motorer, kontroller och övrig utrustning, t. o. m. 9 st. av de gamla vagnsaxlarna hava stått bi hela tiden.

Spåret bestod av rännskenor, profil Phönix 25 B, och har efter 18—20 år på sträckan, där 5-minuters trafik pågått hela tiden, utbytts mot ny räls av samma profil men av amerikansk tillverkning, men ligger ännu kvar på vissa raka sträckor å Stattenalinjen efter att skarvarna thermitsvetsats år 1922.

Anläggningskostnaden, excl. elektricitetsverkets spårvägsmaskineri, var 430.000 kronor.

Spårvägens utveckling till år 1919 kännetecknades av ett långsamt framåtskridande; trafiken utökades år 1912 genom införande av 5-minuters trafik å linjen Söder—Norr, för vilket ändamål 3 st. nya spårvagnar anskaffades; vagnhallen ombyggdes och ny verkstad uppfördes, men nätet utökades icke under denna period.

År 1919 kulminerade kristidens passagerarefrekvens tack vare att spårvägsavgifterna, trots sänkningen av penningvärdet, ej blivit höjda. För att kunna tillgodose denna ökade frekvens måste åren 1919—1921 8 st. släpvagnar och 4 st. motorvagnar anskaffas och en ny vagnhall med utrymme för 12 vagnar uppföras.

Den 1 januari 1920 höjdes grundtaxan från 10 öre till 15 öre, barnresor och morgonturer från 5 öre till 10 öre och infördes för de senare returbiljetter à 15 öre. Polletter såldes 8 st. för en krona för vuxna och 10 st. för 75 öre för barn.

Resultatet av denna taxeändring blev att passagerareantalet, som 1919 var 4,652,000, nedgick 1920 till 3,658,000, men inkomsterna ökades från 398,000 kr. till 485,000 kr.

Frågan angående en spårvägsförbindelse till Tågaborg hade under flera år varit föremål för utredningar, när förläggningen av det stora hospitalet till Hälsingborg blev beslutad. Såsom villkor härför hade staden bl. a. förbundit sig, att spårvägsnätet skulle utsträckas till hospitalet. Till följd härav byggdes år 1921 en enkelspårig linje av 3,4 km. längd från St. Jörgens plats över Tågaborg ända fram till hospitalet, den senare delen av linjen från Tågaborg gående över fria fält utan bebyggelse. Före linjens byggande hade staden å Tågaborg förvärvat betydande jordområden, som på mycket kort tid funno köpare och bebyggdes, på så sätt bidragande till att stödja den nya linjens ekonomi, som ej lovade mycket med hänsyn till det obebyggda området å Hospitalssträckan. Den nya linjen trafikerades till att börja med mellan St. Jörgens plats och Hospitalet med 10-minuters trafik men sammankopplades sedan med Stattenalinjen, så att hela trafiklängden nu utgör något över 6 km. För att stimulera åkningen till Tågaborg insattes i mars månad 1927 under vissa tider om dagen ytterligare 4 vagnar på denna linje för upprätthållande av 5-minuters trafik på sträckan Stattena—Tågaborg.

I anslutning till byggandet av Hospitalslinjen igångsattes även utbytet av det förslitna enkelspåret å Söder—Norrlinjen mot dubbelspår, närmast med början mellan Knutpunkten—St. Jörgens plats.

Dubbelspåret å denna sträcka utökades efter hand som det gamla enkelspåret var förslitet, så att det nu omfattar hela linjen med undantag av den norra sträckan mellan Kronborgsgatan och den 375 m. åt norr förflyttade nya slutpunkten vid Pålsjöbaden.

Under åren 1922—23 flyttades den delen av spåret å Stattenalinjen, som låg mellan S:a Storgatan och Bergaliden och på grund av den stora stigningen och kurvan alltid hade utgjort en stor risk för den på denna plats livliga trafiken, till en genom kvarteret Bastionen byggd genomfartsramp. Härigenom hava trafikförhållandena för såväl spårvägen som gatutrafiken vid Knutpunkten och å Bergaliden betydligt förbättrats.

Rå—Ramlösa-järnvägen, som några år förut hade förvärvats av sta-

den, ombyggdes, under åren 1923—24 för att sammanslås med och trafikeras av spårvägen. För detta ändamål anlades mellan spårvägens södra ändstation och järnvägens spår i Industrigatan ett dubbelspårigt spårvägsspår, som vid Sandgatan korsar L. & H.-järnvägens dubbelspår. Korsningen utfördes av manganstål och var förlagd på en underbädd av betong. Då såväl godstrafiken med normala järnvägsagnar som även spårvagnar med smala hjul och låga flänsar skulle framgå på samma spår, måste samtliga växelkorsningar utbytas mot specialkorsningar med fylld ränna av manganstål. Vidare byggdes ett nytt mötesspår vid Hästhagsvägen, ett uppställningsspår i Industrigatan samt ett sådant för pakettrafiken vid Centralstationen.

Efter utförande av nödiga ny- och ombyggnadsarbeten flyttades kontoret och verkstäderna från Sandgatan till stationen vid Triangeln. Kraftstationens maskiner, som äro avsedda att tjänstgöra såsom reserv vid strömavbrott, ombyggdes för drift med gasverksgas.

Sedan alla förberedelser voro avslutade och anläggningen avsynats och godkänts, sattes spårvägstrafiken mellan Rå—Ramlösa och Pålsjöbaden i gång den 21 juli 1924. Å vardera linjen avgingo vagnarna var 20:de minut, så att på den för båda linjerna gemensamma sträckan från Triangeln norrut 10-minuters trafik uppstod. Mellan Sandgatan och Pålsjöbaden insattes ytterligare vagnar för att åstadkomma 5-minuters trafik å denna sträcka.

Då dessa linjer äro så långa — Rålinjen = 9.087 km., Ramlösa-linjen = 8.156 km. — att de ej utan förlust kunde trafikeras för enkel avgift, indelades desamma i två zoner med zongränsen vid Triangeln. Grundavgiften för två zoner var 30 öre eller 2 st. polletter å 12,5 öre, som dock fr. o. m. den 1 jan. 1926 nedsattes till resp. 25 öre samt 1 st. pollett + 10 öre. På grund av enmanssystemet med betalningsbössor måste med hänsyn till dubbelzontrafiken ett särskilt betalningssätt tillämpas, som i princip går ut på att dubbelzonspassagerare på resa från staden erlægga avgiften vid avstigandet och i omvänd riktning vid påstigandet, varvid biljett utlämnas, samt att till passagerare inom ytterzonen särskilda påstigningsbiljetter utlämnas. Detta system användes fortfarande och har visat sig ändamålsenligt.

För att på ett bättre sätt kunna tillgodose trafiken till Rå och Ramlösa ändrades fr. o. m. den 28 september 1927 tidtabellen sålunda, att vagnarna från vardera linjens ändstationer avgingo var 12:te minut, så att från Triangeln till Pålsjöbaden uppstår 6-minuters trafik: samtidigt indrogos vagnarna, som trafikerade sträckan Sandgatan—Pålsjöbaden.

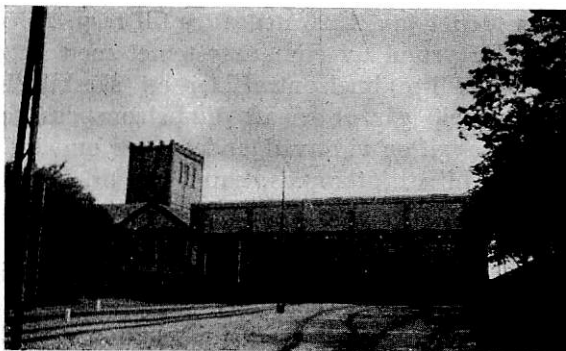
Under sommaren 1924 byggdes såsom en avgrening av Stattenalinen en linje av 1 km. längd från Bergaliden till Wilson park, som trafikeras såsom pendellinje med 1 vagn.

För närvarande föreligga inga planer för utvidning av spårvägsnätet eller trafiken: man kan väl även säga, att stadens spårvägsnät för närvarande är tillräckligt stort i förhållande till stadens utsträckning och

invånareantal; det ekonomiska resultatet visar ock, att vi i detta hänseende hava nått kulmen, och att spårvägen helt enkelt f. n. icke kan bära några större utvidgningar utan måste lägga an på att ordna den nuvarande trafiken så, att den med tillgodoseende av den resande allmänhetens krav bliver så ekonomisk som möjligt. Av denna anledning har ock frågan angående en spårvägslinje till de östra och sydöstra stadsdelarna, som endast till en del löstes genom byggandet av den korta Wilson park-linjen, ej kunnat tillgodoses genom en fortsättning av denna eller byggandet av en ny linje österut, utan har den funnit en lösning genom en beslutad automobilomnibuslinje från Stortorget till Kalmargatan med framtida fortsättning till egnahemsområdet Eskilsminne. Denna försökslinje skall drivas med en eller två bussar utan samtrafik med spårvägen, och är även taxan fastställd något högre än för spårvägen, nämligen 20 öre för vuxna och 15 öre för barn med rabatt vid pollettköp. De två bussarna skola levereras och sättas i trafik denna månad; de rymma 29 sittande och 6 stående passagerare och skola gå som enmansvagnar.

Då tiden icke tillåtit att å programmet upptaga ett besök i spårvägens lokaler, tillåter jag mig här visa några äldre och nyare bilder över spårvägens anläggningar samt grafiska framställningar över spårvägens utveckling under de gångna åren.

För de herrar, som efter mötets avslutande önska avlägga ett besök hos spårvägen, stå vi givetvis gärna till tjänst att förevisa våra anläggningar.



Spårvägens huvudkontor, Triangeln.