

GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR UNDER 50 ÅR.

Föredrag av direktör *C. A. Reuterswärd*,
Göteborgs spårvägar.

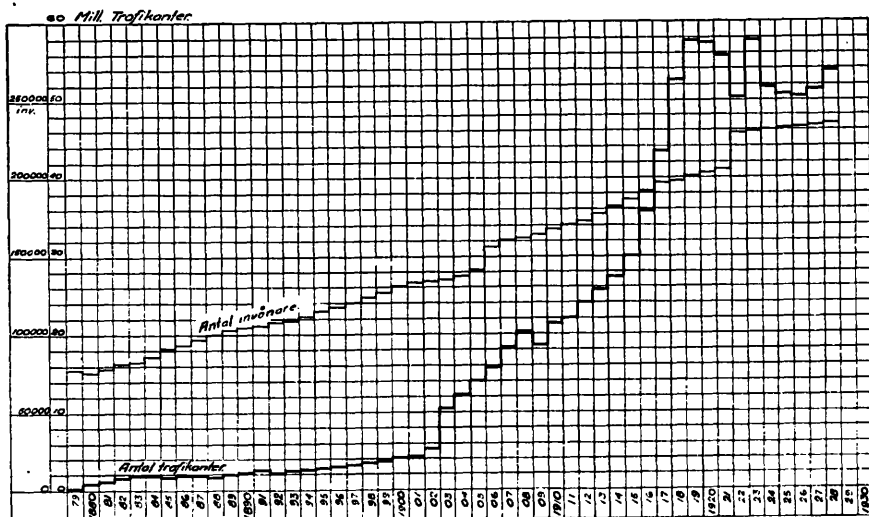
I morgon kl. 16 blir det jämnt 50 år sedan allmän spårvägstrafik påbörjades i Göteborg. Då blev nämligen den första hästspårvägslinjen färdig och invigd: linjen Brunnsparken—Stigbergsliden, en sträcka om 2,7 km.

Första gången spårvägsfrågan kom allvarligt på tal hos oss var år 1873, då löjtnanten Carl Wettergren sökte K. Maj:ts tillstånd att få anlägga hästspårvägar.

Efter stadsfullmäktiges avstyrkande blev emellertid hans framställning icke bifallen. Denne Carl Wettergren var framme även på andra platser i samma ärende. Så anhöll han år 1883 att få anlägga och driva hästspårvägar i Jönköping. Här blev hans framställning bifallen, men då måtte han hava ångrat sig, ty några hästspårvägar blevo aldrig anlagda.

Då vi nu hava nöjet att här se representanter närvarande från våra grannländer Danmark och Norge, vill jag omnämna, att det var en dansk undersåte, den norskfödde kaptenen C. C. Juell som först lyckades förvärva rätten att anlägga och trafikera hästspårvägar i Göteborg. Detta skedde år 1877. Efter Wettergren var Juell emellertid ej den förste som blåste nytt liv i spårvägsfrågan, ty stadsfullmäktigeledamoten, juriskandidaten S. Philipsson väckte redan i september 1875 motion i stadsfullmäktige »om åtgärder för befrämjande av spårvägs-systemet». Det första man lägger märke till under studiet av de handlingar, som beröra spårvägens tillkomst för 50 år sedan, är de då styrande kommunalmännens farhågor för lämpligheten av ren kommunaldrift.

Den av stadsfullmäktige år 1875 tillsatta spårvägsberedningen framlade i sinom tid tre alternativa förslag. Enligt det första skulle staden lämna koncession till ett bolag, enligt det andra bygga själv och utarrendera driften, samt enligt det tredje både bygga och driva själv. Kommittén för sin del förordade alt. 2, d. v. s. bygga själv och utarrendera driften. Stadsfullmäktige hade emellertid sina betänkligheter och beslöto att lämna koncessionen under en tid av 40 år till enskilda, vilka sålunda skulle ombesörja såväl anläggning som drift. Att det slutligen blev ett engelskt bolag, som skulle göra't, torde berott på den tidens kraftiga engelska inslag i Göteborg. Flera driftiga engels-



Antal passagerare vid Göteborgs spårvägar.

män. eller kanske riktigare skottar. idkade nämligen på den tiden industri, handel och sjöfart i staden, såsom Dickson, Keiller, Wilson, m. fl.

Jag måste nu inskränka mig till att beröra några av de viktigaste utvecklingsperioderna och för övrigt hänvisa till denna lilla 50-årsberättelse över Göteborgs Spårvägar, som nyss utdelats. Jag tager då först året 1882, av den anledningen, att det var under detta år, som alla de linjer blivit färdigbyggda, vilka det enligt koncessionen ålåg bolaget att anlägga under de tio första åren. Nu voro de färdiga redan efter tre år. Man kan härav sluta sig till att spårvägsdriften genast från början blev en god affär; men också att bolaget sedermera icke ansåg några ytterligare linjer bäriga, eftersom några vidare utvidgningar icke blevo gjorda.

De då färdigställda linjerna voro fyra, med en sammanlagd trafiklängd av 10.32 km. Avgiften var 10 öre per zon, och varje zon hade en längd av omkring 4.000 fot. Övergång från en linje till en annan erhöles icke. Personalens dagliga tjänstgöring uppgick till omkring 12 timmar. Avlöningen utgick i form av dagavlöning, belöpande sig till omkring kr. 50: — per månad till konduktörer och kr. 54: — till kuskar.

Om man nu följer kurvan för det årliga passagerareantalet, finner man efter 1882 en något fallande tendens och lågpunkten inträffar 1888, d. v. s. 6 år senare. Denna period 6 å 7 år återkommer egenomligt nog, nästan regelbundet i fortsättningen. Som vi se av kurvan inträder en obetydlig stegring till år 1895, då en något starkare stegring vidtager till år 1902, efter vilket sistnämnda år den kraftiga elektrifieringsstegringen började. Så ha vi storstreckens avbräck 1909, var-

efter stegringen fortsätter, men ej fullt så kraftigt som under den närmast föregående perioden. Apropos strejker, så har, sedan staden fr. o. m. 1900 övertog spårvägarna, förut endast en strejk inträffat, nämligen den 23 augusti 1906. Under bolagets regim förekom strejk icke mindre än 5 gånger: den 1 april 1883, den 15 maj 1886, den 1 juni 1887, den 4 mars 1891 och den 24 december 1897. Jag kan i detta sammanhang nämna, att de underhandlingar om nytt löneavtal, som omnämnas här i 50-årsskriften, lära komma att slufföras i dag. Överenskommelse har nämligen träffats, på basis av 8-öres timlöneförhöjning och motsvarande löneförhöjning för månadsavlönad personal. En nyhet för spårvägen är, att skobeklädnaden icke längre skall utgå i natura utan i kontant lönekomensation.

Efter 1914 kommer kristidsstegringen med anledning av världskriget, pågående till 1919—1920. De oerhörda svårigheter vi då hade att övervinna för att kunna tillfredsställa den våldsamt ökade trafiken och för att överhuvud taget hålla ihop driften, ha vi nog lite' var i ganska friskt minne.

Jag kan nämna en detalj, som visar den s. k. tungroddhet, som vidlåder ett kommunaldrivet affärsföretag. Under år 1918, då en taxehöjning ej längre kunde uppskjutas, föreslog spårvägsstyrelsen en taxenäring och sände omedelbart ärendet till stadsfullmäktige jämte en skrivelse, att styrelsen beslutat, att från den dag skrivelsen inkommit till stadsfullmäktige och till dess stadsfullmäktiges beslut förelåg, försälja årskort till det gamla priset, men låta varje kortköpare deponera skillnaden mellan det nyföreslagna priset och det gamla priset, med rätt för köparen att återfå den del av depositionen, som kunde bli en följd av stadsfullmäktiges beslut. (Detta för att förhindra en rusning av kortköpare till det gamla priset.) Det dröjde emellertid rätt länge, innan myndigheter och beredningar hunno yttra sig, och när stadsfullmäktige slutligen fattat sitt beslut, hade c:a 100,000 kr. deponerats. Då påstod plötsligt en kortköpare, att sättet med det deponerade beloppet var olagligt, och återfordrade det belopp han deponerat alldeles oberoende av stadsfullmäktiges beslut. Det blev process och kortköparen fick rätt. Efter den betan återbetalade spårvägen det deponerade beloppet med ränta på ränta till alla, som anmälde sig. Processen tog emellertid så många år i anspråk, att hela saken förlorade sitt intresse och hade kanske också fallit i glömska hos många kortköpare, som deponerat mellanavgiften. Följden har blivit, att endast ungefär hälften av hela den deponerade summan har kunnat återbetalas. Redan i december samma år, som kortprisförhöjningen vidtogs, således 1919, fattades beslut om att helt och hållet slopa årskorten. De äro därefter icke återinförda.

Efter 1920 kom bakslaget och passagerarefrekvensen sjönk stadigt till år 1926 med undantag för den kraftiga toppen vid år 1923, vilken helt och hållet är av lokal natur. Det var jubileumsutställningen, som



Göteborgs spårvägars garage vid Friggagatan, taget i bruk i oktober 1929.

tillförde Spårvägen närmare 1 million kronor i merinkomster, men det betydde ju icke så mycket i jämförelse med utställningsförlusten.

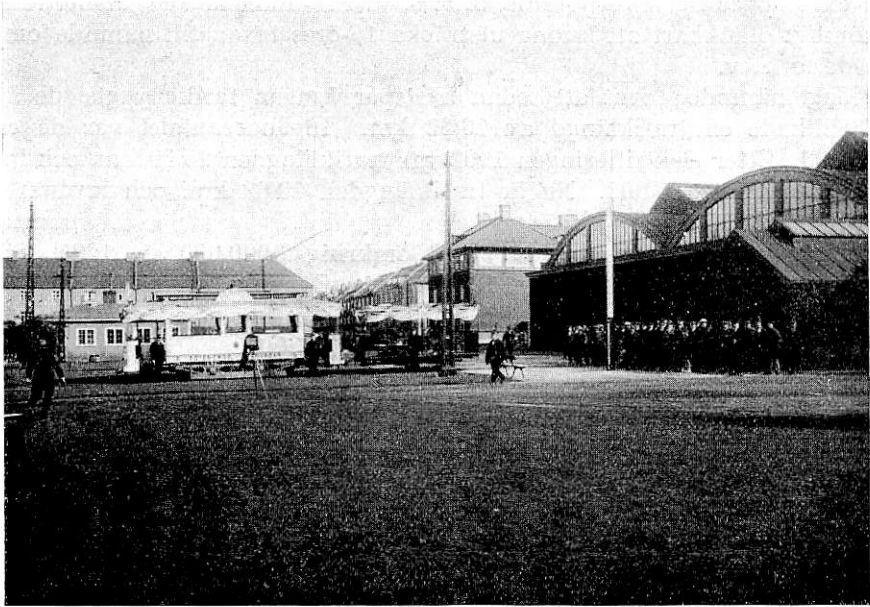
För att få utgifterna nedbringade i någorlunda proportion med de fallande inkomsterna hava åtskilliga driftbesparingsåtgärder vidtagits. Detta talade jag om på förra årsmötet i Hälsingborg. Bl. a. nämnde jag då att trafikens ojämnhet nödgade oss att under dagens högrafiktider insätta ca 80 % flera vagnar än under lågrafiktiderna. Denna skillnad har nu ökat ännu mera och uppgår för närvarande till omkring 100 %, vilket också framgår av det i 50-årsberättelsen å sid. 43 visade diagrammet.

Efter 1926 gör kurvan åter en välbehörlig och välkommen stigande rörelse, och om vi skola tro på den där 6 à 7-åriga periodiciteten, så böra vi få behålla denna jämna stegring till år 1932—1933.

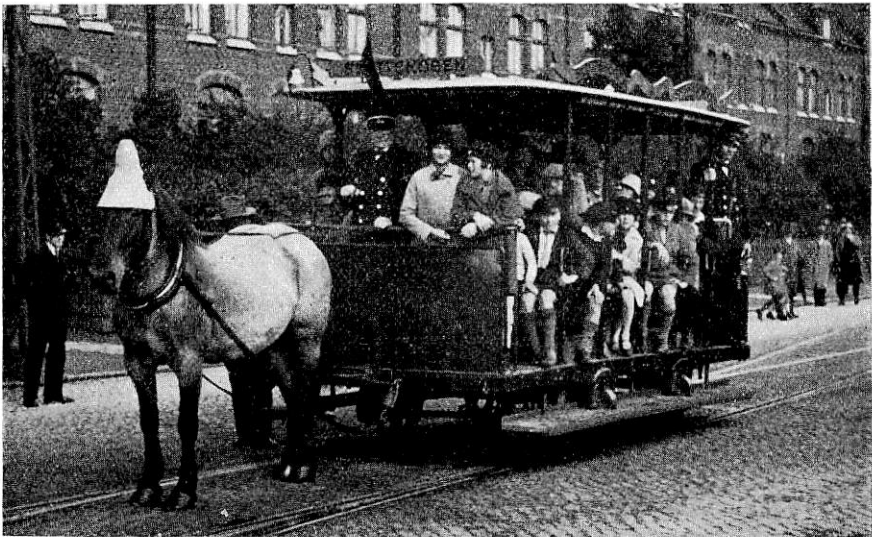
Beträffande själva taxsystemet så är det karakteristiska för Göteborgs spårvägar det, att en enhetstaxa av 15 öre tillämpas inom hela stadens område, såväl på spårvagn som på omnibuss, samt att övergången till annan linje är fri, vare sig det är spårvagns- eller busslinje. För barn under 14 år är avgiften 10 öre.

Det första staden gjorde efter köpet av hästspårvägen var att införa fri övergång mellan de då befintliga fyra linjerna. Detta skedde den 1 april 1900. Utvecklingen av systemet till att gälla även mellan spårvagn och omnibuss är däremot av betydligt senare datum, nämligen från den 1 januari i år.

Det är tydligt, att det i längden icke går att bibehålla detta system, i synnerhet om nya områden skulle komma att inkorporeras. Skulle



Den sista kvarvarande motorvagnen av 1902 års typ med sista kvarvarande hästspårvagnen tillkopplad som släpvagn, dekorerade för rundresa genom staden på Göteborgs spårvägars 50-årsdag den 24 sept. 1929.



Gamla minnens återupplivande. (Bild av hästspårvagn i Göteborg på spårvägens 50-årsdag den 24 sept. 1929.)

t. ex. Långedrag inkorporeras, d. v. s. V. Frölunda socken, är det fullkomligt otänkbart att kunna utsträcka 15-öres taxan till nämnda område, o. s. v.

Jag nämnde förut att sedan hästspårvägarna färdigbyggts, de år 1882 hade en trafiklängd av 10,32 km. Invånareantalet var då ca 80,000. Efter elektrifieringen 1902 var trafiklängden 25,39 km. och invånareantalet 165,000. Nu är trafiklängden 70,69 km. och invånareantalet ca 235,000.

Befordrade passagerare var 1883 omkring 2,000,000 st., 1903 omkring 11,000,000 och för i år, 1929, räkna vi med närmare 60,000,000.

Under det att invånareantalet har 3-dubblats, har således trafiklängden 7-dubblats och passagerareantalet 30-dubblats.

Beträffande anläggningskostnaden, så se vi av diagrammet på sid. 60 i 50-årsberättelsen att den visar en fruktansvärd stegring under krisåren 1918—1920. Under dessa tre år har anläggningskostnaden ökat från 8 till 16 millioner kronor, d. v. s. fördubblats.

För närvarande pågå tvenne nybyggnader, båda i det närmaste färdiga, nämligen spårvägen till Örgryte och ett omnibussgarage vid Friggagatan. Garaget få vi se i morgon; jag kan redan nu nämna att anläggningskostnaden uppgår till omkring:

Husbyggnaden	Kr. 192,000:—
Sanitets- och värmeanläggningar	» 22,000:—
Elektr. belysning och kraftanläggningar	» 6,000:—
Sprinkleranläggning	» 8,000:—
Bensin- och oljelagringsanläggningar	» 20,000:—
Planering och inhägnader	» 20,000:—
Arvoden och diverse	» 17,000:—
	<hr/>
	Summa Kr. 285,000:—

Att själva husbyggnadskostnaden blivit så hög, beror på att huset står och flyter på leran på ca 350 st. grova pålar.

Vi hava nu fäst vår uppmärksamhet allt för mycket på det föregångna. Men en spårväg får aldrig stå stilla, aldrig bli färdig utan ständigt förbättras och utvidgas.

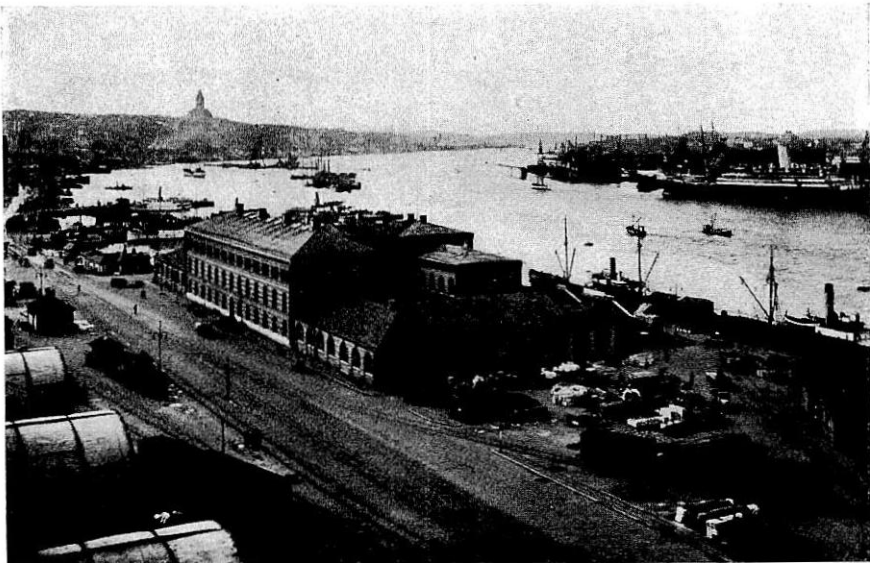
Att förutsäga något för framtiden är omöjligt, men vad som för närvarande är mest brännande hos oss är vagnfrågan, såväl spårvagnar som omnibussar. Vi måste förbilliga driften och ha större och bättre vagnar. Hurudana skola dessa vagnar bli? Vad jag nu säger är min privata åsikt. Spårvagnarna skola antingen vara 4-hjuliga, om jag så får kalla dem, d. v. s. icke den nu vanliga 2-axliga typen utan sådana 4-hjulsdrivna vagnar, som man redan experimenterar med i Amerika. Hjulpären sitta således icke fast på samma axel, utan drivas var för sig och äro kopplade ungefär som framhjulen på en bil. Eller också böra de nya vagnarna bli av boggietyp. För närvarande lutar

jag mest åt det hållet. Under alla förhållanden vilja vi övergå till bredare vagnar, som på ömse sidor om mittgången ha plats för tvärsitsar, rymmande två passagerare i bredd.

Beträffande bussarna är vår strävan att få fram en buss, som ser ut som en spårvagn, d. v. s. hela bussens horisontalprojektionsyta skall kunna utnyttjas till nyttigt passagerareutrymme. Sådana bussar finnas, men de äro oskäligt dyra. Frågan är således, om de bliva *så mycket* fördelaktigare i drift, att merkostnaden lönar sig.

Bussutvecklingen har gått mycket fortare än spårvagnsutvecklingen och som ett anmärkningsvärt faktum kan nämnas, att våra bussar äro ca 25 cm. bredare än spårvagnarna, ehuru det vore naturligare om spårvagnarna vore bredare.

Hur utvecklingen kommer att ske är vanskligt att förutsäga, men Göteborgs spårvägar kommer att med det allra största intresse följa utvecklingen, och vår strävan skall fortfarande bli att betjäna vår lokalresande allmänhet på bästa möjliga sätt.



Göteborgs hamn.