

## LOKALTRAFIKENS UTVECKLING I SUNDSVALL OCH DESS INDUSTRIDISTRIKT.

Föredrag av civilingenjör *Alf Lindén*,  
Sundsvalls spårvägar.

För att rätt kunna följa en redogörelse över lokaltrafiken och dess utveckling inom ett område kräves först ett studium av områdets karaktär, dess bebyggelse, invånarnas sysselsättning samt kännedom om där arbetande industrier m. m.

Jag tillåter mig för den skull först lämna en del orienterande upplysningar rörande Sundsvalls stads och dess industridistrikts utveckling.

Ända in till mitten av 1800-talet var Sundsvall endast en större hamnplats över vilken skeppades varor av olika slag för stadens och upplandets behov. Dessutom var staden ett betydande fiskeläge.

Först från den tidpunkten, då Norrlands stora skogar började att exploateras och utskeppning av sågade trävaror ordentligt tagit fart, kom Sundsvalls utveckling in i ett nytt skede. Timret, som förut uppsågs vid mindre sågverk uppe i skogarna, började nu flottas på våra älvar ner till kusten, där naturliga förutsättningar funnos för anläggandet av större sågverk, sulfit- och sulfatfabriker m. m. Mellan Ljungan och Indalsälven, där kusten är väl skyddad av Alnön och vattendjupet medger, att även de största fartyg kunna gå ända in till land, uppväxte sålunda hastigt en del större industrier, vilka alla fingo Sundsvall till sin huvudort.

Arbetskraft behövdes ständigt i ökad mängd, arbetsförtjänsterna stego och folk strömmade till både från Finland och södra Sverige, och på några år växte här samhällen hastigt upp kring de nya industrierna.

Behovet att komma in till huvudorten, Sundsvall, blev starkt, och detta framtvingade tidigt en del lokala trafikmedel för befordran av såväl personer som gods.

Under sommartiden begagnade man sig givetvis av sjövägen, som efter dåtida fordringar erbjöd en både snabb, angenäm och billig möjlighet.

Vintertiden var emellertid värre. Vägarna voro backiga och dåliga, och ett kuriöst exempel på hur man då sökte lösa trafiksvårigheterna är ett slags ångtraktor, vilken vintertiden under flera år framdrog diligenser på isen. På grund av strömmar visade sig emellertid isen osäker för den tunga ånghästen och hans släpvagnar, varför man snart frångick dessa transporter och övergick till diligenstrafik efter

landsvägarna. De diligenser, som här kommo till användning, voro relativt stora med plats för ända till 10 à 15 personer, samt voro försedda med både eldstäder och belysning. De gamla kunna ännu berätta om de strapatser och äventyr, dessa fordon hade under snöstormarna.

På detta sätt befordrades lokaltrafiken till relativt låga priser ända fram till omkring 1910 — ja, så sent som 1915 existerade hästdiligenser mellan Kubikensborg och Njurundabommen.

År 1910 gjordes ett stort steg framåt, i det den första elektriska spårvägen i Sundsvall då öppnades för allmän trafik. — det var linjerna Sundsvall—Ortviken och Sundsvall—Kubikensborg (7,5 km.).

Initiativtagarna till detta företag — bankdirektör Berggren och konsul Bergh i Sundsvall samt direktörerna Edström och Lindén från Västerås — hade emellertid större planer. De ville med en spårväg efter kusten förena Sundsvall med såväl södra som norra industridistriktet. Spårväg skulle enligt den koncessionsansökan, som år 1907 ingavs, anläggas från Sundsvall till Njurundabommen i söder samt från Sundsvall till Bergeforsen i norr. Det planerade spårvägsnätet skulle efter detta förslag fått en längd av över 40 km. (se kartan).

Att dessa framsynta mäns planer ej kommo till utförande är för Sundsvalls vidkommande uteslutande att beklaga. Det var en del förespråkare för den planerade Ostkustbanan, som fördröjde och slutligen förhindrade planens realiserande. Dessa Ostkustbanans intressenter hade nämligen fått för sig, att ett spårvägsnät av så betydande omfattning skulle försena tillkomsten av den stora kustlandsbanan. Vidare ville de göra gällande, att en järnväg även skulle vara i stånd att tillgodose lokaltrafikens behov.

Koncessionsansökan för det stora spårvägsnätet kom sålunda, i avvaktan på beslut om Ostkustbanans slutliga sträckning, att under många år »vila» hos myndigheter och kommittéer, som hade dessa trafikfrågor under utredning. När slutligen omkring år 1920 det s. k. Selångerförslaget för Ostkustbanan beslutades till utförande, återtogs den ursprungliga koncessionsansökan och inlämnades samtidigt en ny sådan, omfattande endast en spårvägslinje från staden utefter Alnösundet till Skönvik (14,5 km.). Ansökan beviljades snabbt och arbetena igångsattes omedelbart. Det var på våren 1923, som de första schaktningsarbetena för Skönviksbanan igångsattes.

Under tiden hade emellertid situationen avsevärt förändrats. Det nya trafikmedlet, bilen och automobilomnibussen, hade arbetat sig fram och dess utveckling gick oerhört snabbt. Våra administrativa myndigheter, som enligt lag hava att bevilja tillstånd för reguljär trafik med dessa fordon, hade tydligen ej klart för sig, vad det nya trafikmedlet innebar. Tillstånd att driva linjetrafik med omnibussar utlämnades till snart sagt var och en, som därom ansökte; försäljarna av de amerikanska bilmärkena voro synnerligen angelägna att

placera sina vagnar, och det gick sålunda lätt att utan vidare på avbetalningskontrakt skaffa sig buss och tillstånd att få köra den på den trade man önskade. Följden blev en överproduktion av trafikmedel, där förut brist på dem förefunnits. Konkurrensen blev svår, men var och en ville naturligtvis söka hålla sig kvar; biljettpriserna pressades ned och konkurrensen drevs på det mest osympatiska sätt, särskilt mot de äldre permanenta trafikmedlen spårvägen och båtarna.



Fig. 1.

Det var under sådana förhållanden spårvägen Sundsvall—Skönvik och Ostkustbanan på hösten 1925 öppnades för allmän trafik. Spårvägen tillämpade från början en normal taxa med ett biljettpris av 75 öre för resa Sundsvall—Skönvik, d. v. s. ca 5 öre pr personkilometer. Ostkustbanan däremot satte redan från början priset till 25 öre för samma resa, motsvarande ca 1.5 öre pr personkilometer. Härmed var trafikkriget i full gång och både spårväg och bussar måste vara med i galoppen nedåt. Till en början såg det ut som om Ostkustbanan skulle segra genom sina onaturligt låga priser, men sedan den första nyfikenhetsåknigen upphört, framträdde de välkända svårigheterna för en järnväg att bedriva lokaltrafik, vilken så småningom åter började söka sig till spårvägen och bussarna. Båtarna på Alnösundet voro nu

redan utslagna ur konkurrensen, och striden kom sålunda slutligen att stå mellan spårvägen och bussarna. Vid denna tidpunkt (våren 1928) vidtog spårvägen ånyo en stark sänkning av sina taxor: en biljett från staden till Skönvik, som år 1925 kostat 75 öre, nedsattes år 1928 till endast 30 öre. Dessa priser gälla fortfarande å spårvägen. Genom den starka nedsättningen av biljettprisen stegrades trafiken å spårvägen, fullt kompensera sänkning, och för närvarande är tra-

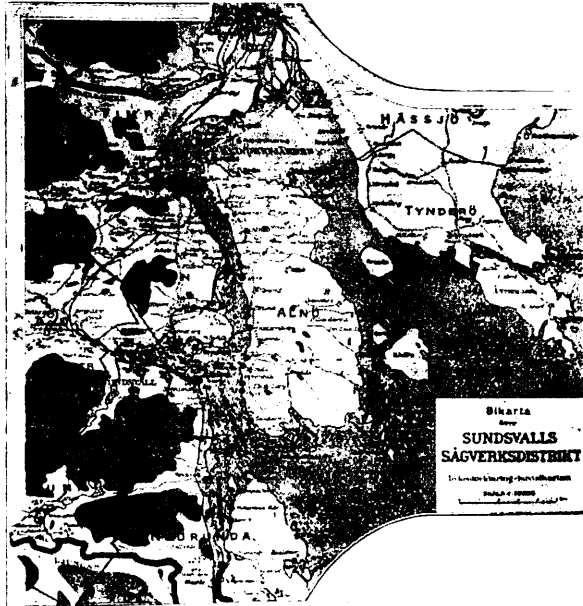


Fig. 2.

fikintensiteten fortfarande uppåtgående och spårvägens inkomster äro större än vid något annat tillfälle, ehuru ännu ej tillfredsställande.

Mot de permanenta trafikmedlen, spårvägarna och järnvägen, som sedan lång tid tillbaka planlagts och tillkommit genom stora uppoffringar för det allmänna, drives sålunda en illojal konkurrens av enskilda bussägare. Konkurrens kan man knappast kalla det, så länge den ena parten — bussarna — ej behöver räkna med att betala sitt företags självkostnader, i det att den största nyttigheten, landsvägar och gator, upplåtas i det närmaste gratis åt bussägarna, som icke i någon mån behövt tänka på eller deltaga i kostnaden för vägnas byggande och endast i ringa grad behöva bära tungan av det allmänna väg- och gatuunderhållet. En stor del bussar, som trafikera glesare och mera av-sides belägna platser, dit givetvis permanenta trafikmedel av ekonomiska skäl ej anlagts, tillfredsställa onekligen ett stort allmänt behov och göra samhället synnerligen stora tjänster, men många äro också

de busslinjer, som åstadkomma omotiverat intrång på spårvägarnas verksamhet och om vilka det med skäl kan sägas, att de ej fylla lagens bestämmelser om »lämplighet och behov». Här är ett område där våra administrativa myndigheter bort med större framsynthet begagna sig av sin reglerande makt och förhindra att äldre permanenta trafikföretag på sätt, som skett, fråntagits sin trafik och beretts sådana svårigheter, att de endast med hjälp av allmänna medel kunna fylla den uppgift för vilken de tillkommit. Detta är ej rätta sättet att få fram trafikmedel, som på billigaste och bästa sätt tillgodose trafikbehovet. Jag vågar sålunda påstå, att våra administrativa myndigheters princip om fri konkurrens, som det allena saliggörande, i detta fall är felaktig; det leder uteslutande till strid mellan trafikföretagen och så onaturligt låga avgifter, att företagen berövas sin möjlighet att hålla sina trafikmedel i det tillstånd, att de tillfredsställa rimliga fordringar. Samarbete i stället för trafikkrig, enhetlig ledning i stället för densammans uppdelning på ett femtiotal mindre företag, som här är fallet, bör i stället vara lösningen av denna fråga.

En del entusiaster för bil- och omnibusstrafiken hava velat göra gällande, att detta trafikmedel så småningom kommer att slå under sig all lokaltrafik; detta är en överdrift. Under normala förhållanden kunna visserligen tillräckligt många bussar insättas, men vid tillfällen då trafikrusningar förekomma, såsom lördagar och söndagar, vid avlöningstillfällen o. s. v., skulle säkerligen bussarnas kapacitet visa sig alltför ringa. Spårvägen med sin praktiskt taget obegränsade trafikkapacitet visar då sin överlägsenhet.

Vad som ytterligare komplicerat problemet i Sundsvall är att magistraten, i strid mot Kungl. motorfordonsförordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik, beviljat tillstånd till linjetrafik, som på ett kännbart sätt inkräktar på spårvägens rörelse. Vid beviljandet av sådana tillstånd har tydligen magistraten ansett linjetrafiken med personomnibussar som endast en modernisering och utveckling av den gamla hästdiligenstrafiken, vilken sedan gammalt reglerades genom denna myndighet.

Ej ens spårvägarna i Sundsvall kunna sägas vara enhetligt skötta, de äro nämligen uppdelade på tvenne företag: Sundsvalls Spårvägs A.-B., som äger och driver spårvägslinjerna från Sundsvall till Ortvi-ken och Kubikenborg, samt Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön, vars huvudintressenter äro Sundsvalls stad och Sköns kommun, som äger spårvägslinjen ut till Skönvik; driften av denna senare spårvägs-linje ombesörjes av Sundsvalls Spårvägs A.-B.

Intressesättningar mellan de båda spårvägsföretagen försvårar givetvis arbetet utåt och inåt. För att råda bot mot förenämnda missförhållanden inom lokal- och förortstrafiken har på uppdrag av de båda spårvägsföretagens styrelser utarbetats en generalplan för trafikens ordnande. Huvudsyftet med dessa rationaliseringssträvanden var

att bringa enhetlighet i spårvägsdriften och att efter förvärv av de med spårvägarna konkurrerande bussföretagen i möjligaste mån ordna samtrafik mellan dem och spårvägarna. Planen var sålunda, antingen att Sundsvalls Spårvägs A.-B. skulle förvärva aktiemajoriteten uti Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön, eller att de båda huvudintressenterna i Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön, Sundsvalls stad och Sköns kommun, tillsammans skulle inköpa aktiemajoriteten i Sundsvalls Spårvägs A.-B. Trots det att alla parter voro överens om riktigheten och nödvändigheten av dessa åtgärder, kunde emellertid kommunerna ej enas om någotdera alternativet.

Strävandena att förbättra och förbilliga lokaltrafiken i Sundsvall med närmaste omnejd hava sålunda hittills ej krönts med stor framgång, men tanken är väckt, och det torde ej dröja allt för länge, till dess densamma mognar och kan göras till verklighet till allas gagn.

### Diskussionsinlägg.

*Redaktör Emil Rosén, Göteborg:*

Det kanske kan intressera medlemmarna av Spårvägsföreningen att i avslutning till det intressanta anförande, som vi här ha hört, få veta, att vi ha en liknande historia, fastän av mycket mindre dimensioner, här i Göteborg, nämligen det förhållande, som råder vid Säröbanan, som numera praktiskt taget tillhör Göteborgs stad, därför att staden sedan några år är innehavare av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget.

Denna järnväg intager en särställning inom stadens allmänna kommunikationsväsen, då den ju egentligen är en förortsbana, och det kanske icke minst besvärliga för stadens myndigheter är att kunna ordna trafiken om somrarna ut till badorterna längs banan.

Emellertid har det vållat ganska stora svårigheter att driva denna järnvägsrörelse på grund av den ökade omnibusstrafiken. Banan har ju aldrig varit någon god affär, och sedan ett omnibussföretag fick koncession på att driva passagerarebefordran på landsvägen bredvid banan, har affären blivit ännu sämre. Man har från järnvägens sida gjort gällande, att järnvägsbolaget hade koncession på rätten att befordra passagerare åt det hållet och att detta skulle utesluta konkurrerande företag. Myndigheterna ha icke haft den uppfattningen, utan ha lämnat tillstånd till detta omnibussföretag, som under årens lopp berövat järnvägen en mängd passagerare och en stor del inkomster. Omnibussföretaget har haft försprång därigenom, att det kunnat köra sina vagnar betydligt längre in i staden, än järnvägen kunnat göra.

Frågan om elektrifiering av Säröbanan har ju också varit på tal, och sedan staden förvärvat majoriteten i den, ligger frågan under behandling av vederbörande myndigheter. Det vore då meningen, att banan skulle dragas in till någon plats i stadens centrum, och därigenom hade man hopp om att få ett övertag i konkurrensen med omnibussföretaget.

Emellertid är det inte lätt att säga, när frågan om elektrifieringen kan bli löst, och ledningen för Säröbanan har därför icke velat avvakta utgången av denna fråga utan har försökt att bli ägare av omnibusslinjen och på det

sättet bli av med en besvärlig konkurrent. Efter årslånga förhandlingar har järnvägsstyrelsen lyckats träffa överenskommelse med innehavarna av omnibussföretaget om köp av detsamma, varigenom sålunda koncessionen för omnibusslinjen skulle övergå på Säröbanans bolag, och det vore också meningen, att busstrafiken sedan skulle drivas i anslutning till järnvägstrafiken, i den avsikten att trafiken för allmänhetens del icke skulle bli sämre än hittills under senare åren varit fallet. Huruvida denna överenskommelse kan fullföljas och järnvägsbolaget sålunda komma i besittning av busstrafiken mellan Göteborg och Näset och eventuellt bli i tillfälle att även utvidga busstrafiken åt Säröhållet, är beroende på den framställning, Säröbanans styrelse gjort till stadens myndigheter.

Järnvägsbolaget skulle nämligen behöva lån dels för att inlösa bussföretaget och dels för att anskaffa ny materiel, som är behöflig för trafikens upprätthållande, och någon annan utväg än att vända sig till Göteborgs stad för att erhålla borgen för ett sådant lån har icke Säröbanans bolag. Den frågan är under förberedande behandling inom drätselkammaren och väntas komma in till stadsfullmäktige inom de närmaste veckorna. Om det går efter uträkning, skulle sålunda Säröbanans aktiebolag komma i besittning av Näsets Bilförening med all den materiel, som detta omnibussföretag har, och komma att från och med någon viss tid, senast på nyåret, driva busstrafik mellan Göteborg och Näset.

*Direktör E. Hultman, Malmö:*

Bekant torde vara, att länsstyrelsen givit Malmö stad rätt att trafikera två omnibusslinjer, som sträcka sig något utanför Malmö stads jurisdiktion.

På dessa två omnibusslinjer drevs, när staden erhöll tillståndet, busstrafik av enskilda företag och upprätthölls trafik varje halvtimme. Man frågade sig därför, huruvida staden skulle erhålla trafiktillstånd. Länsstyrelserna torde väl i någon mån bedöma en dylik fråga olika. Länsstyrelsen i Malmöhus län torde ha resonerat som så, att när Malmö stad kan inrätta en omnibusstrafik i samtrafik med spårvägsnätet, följer för invånarna (utanför Malmö) så stora fördelar, att tillstånd borde beviljas.

Malmö stad erhöll sålunda rättighet att jämsides med de privata omnibussföretagen bedriva busstrafik.

På fråga av *herr ordföranden* meddelade herr *Hultman*, att ifrågavarande koncessioner icke medfört skyldighet för Malmö stad att inlösa eller på annat sätt gottgöra de förutvarande omnibussföretagen.