

UTVECKLINGEN AV SPÅRVÄGSTRAFIKEN OCH STADENS OMNIBUSSTRAFIK I MALMÖ.

Föredrag av direktör *Einar Hultman*,
Malmö spårvägar.

(Härtill 1 karta, Plansch 1.)

Det var majoren C. M. Frick, som hjälpte Malmö stad att få spårväg. Visserligen hade andra herrar före honom visat intresse för saken. Sålunda inkom till magistraten från kapten C. C. Juell i Köpenhamn den

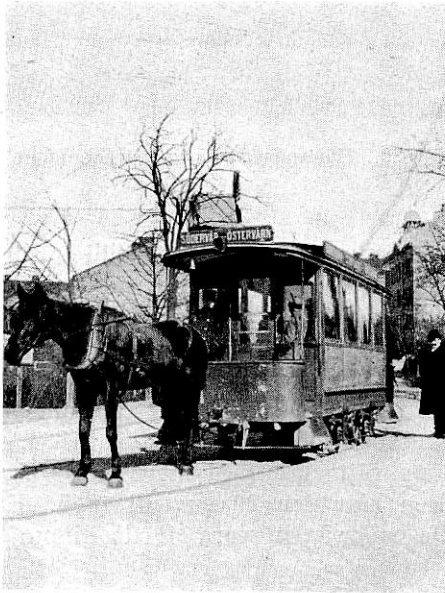


Fig. 1. Hästspårvagn.

27 dec. 1879 en ansökan att få bygga och trafikera spårvägar i Malmö. Ansökan överlämnades till stadsfullmäktige, som emellertid innan ärendet hunnit upptagas till behandling fick mottaga ännu en koncessionsansökan, daterad den 10 febr. 1880 från ingenjörerna H. A. Milne och Rich. Gard'ner. Juell fick tillståndet med villkor, att han deponerade 10,000 kronor till staden. Detta kunde emellertid herr Juell icke göra

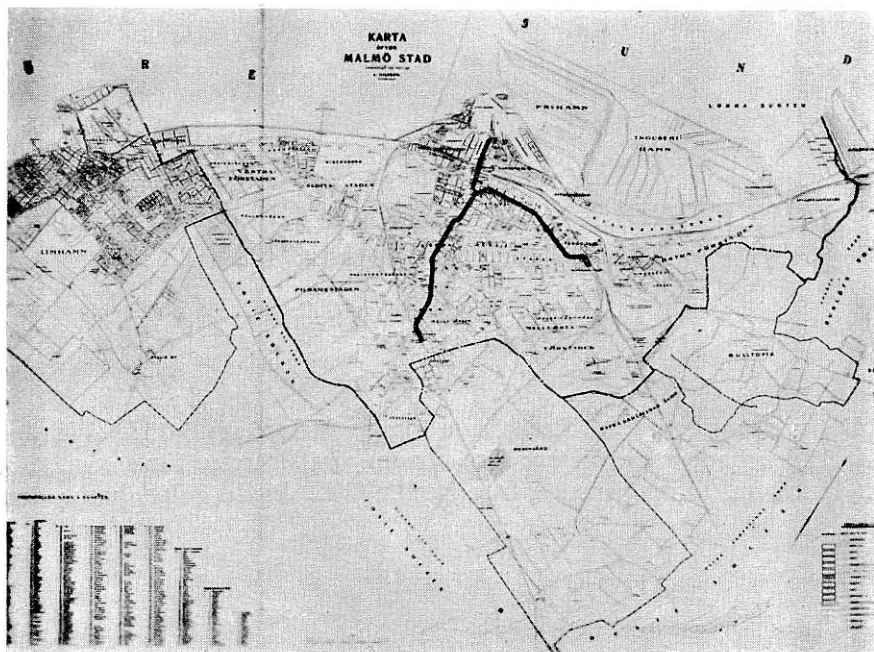


Fig. 2. Hästspårvägens linjesträckningar.

och då erbjöds koncessionen på enahanda villkor till herrar Milne och Gard'ner. Dessa herrar hade dock nu kommit på andra tankar och frångingo sin första begäran. Spårvägsfrågan kom därefter ej upp förrän den 18 juni 1884 då ingenjörerna W. Werner i Köpenhamn och N. K. Rygaard i Malmö begärde koncession å spårvägsdrift i Malmö samt deponerade 10,000 kronor hos drätselkammaren. Koncessionen beviljades av stadsfullmäktige den 29 oktober 1884. Drätselkammaren fick i uppdrag att upprätta kontrakt med herrar Verner och Rygaard och blev uppgörelsen klar den 29 augusti 1885. Enligt bestämmelse i kontraktet skulle spårvägen vara färdig inom två år från sistnämnda dag.

Månad gick efter månad, och snart var det första året tillända utan att något slags arbete på den beslutade spårvägen avhördes. Då omhändertogs saken av major C. M. Frick, och det är hans nitiska intresse och energi vi ha att tacka för att spårvägen några få dagar före de två årens utlöpande blev färdig. Den 11 maj 1887 medgävo stadsfullmäktige, att herrar Werner och Rygaards koncession finge överlåtas på Malmö Spårvägs A.-B.

I Malmö Spårvägars annaler heter det, att sedan de prydliga och bekväma vagnarna levererats från Kockums mekaniska verkstäder,

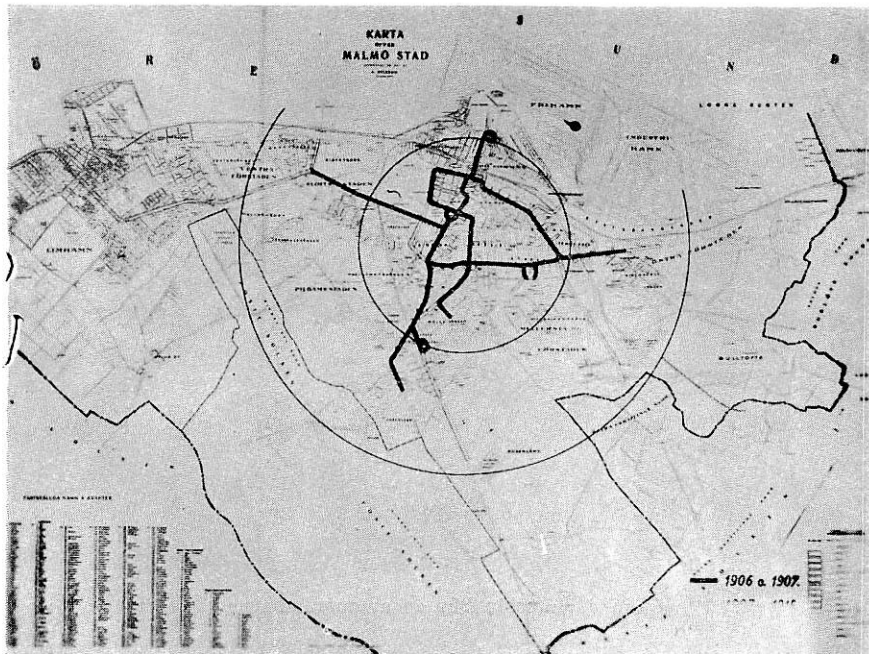


Fig. 3. Spårvägsnätet efter den elektriska spårvägsdriftens införande 1906—1907.

hästar inköpts från Halland genom major Frick själv samt konduktörerna hunnit vänja allmänheten vid åsynen av spårvägsuniformen öppnades den 28 augusti 1887 spårvägstrafiken å sträckan Södervärns station—Södra Förstadsgatan—Gustaf Adolfs torg—Stortorget—Frans Suellsgatan—Mälarbron genom Östra Kajgatan till Hans Mickelsgatan.

Denna första anlagda spårvägssträcka Södervärn—Hamnen var 3,575 m. lång och trafikerades var 8:de minut. (Trafiktid 7,40 f. m.—7,40 e. m. Trafikpersonalens lön 60:— kr. per månad. Därjämte erhöll samma personal 1:50 à 2:— kronor i julpengar.)

År 1890 utsträcktes spårvägen från Stortorget genom Östergatan till Östervärn, varefter Södervärn—Stortorget—Östervärn utgjorde en linje och Hamnen—Stortorget en.

År 1900 utlades dubbelspår å sträckan Stortorget—Södervärns station. Linjesträckningarna framgå af fig. 2.

Vice häradshövding Per Bendz tog initiativet till införandet av kommunala spårvägar i Malmö. Med anledning av hans motion i stadsfullmäktige tillsattes en kommitté år 1901 för utredning av frågan. Kommittéerna avgävo 1903 sitt utlåtande, vilket gick ut på, att elektriska spårvägar ej borde planeras i Malmö förrän man erfarit på vilka villkor staden kunde förvärva spårvägsbolagets koncession.

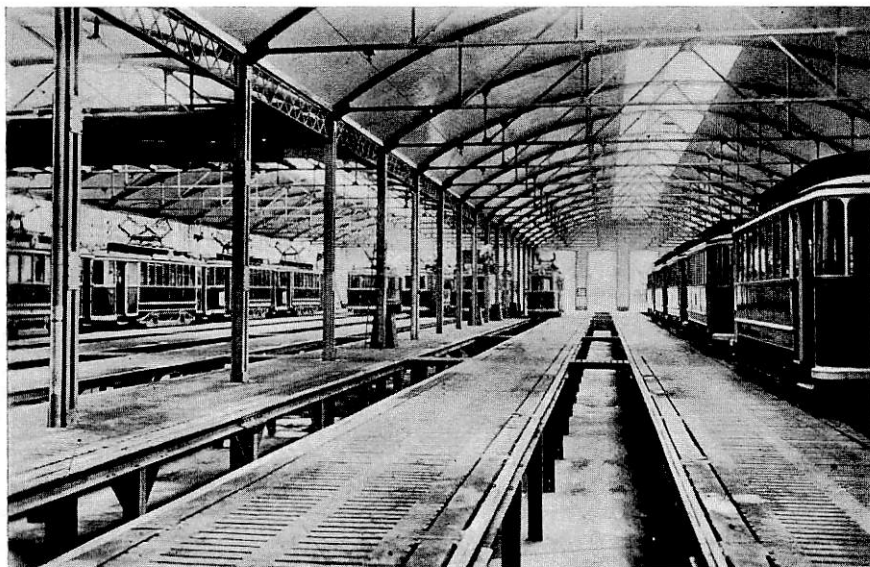


Fig. 4. Interiör från en av vagnhallarna.

Stadsfullmäktige bemyndigade kommittén att förhandla med spårvägsbolaget i frågan, men bolaget, som de senare åren fått god ekonomi, ville ej sälja till det pris, som kommittén erbjudit. Spårvägskommittén uppgav emellertid ej tanken på att skaffa Malmö stad egna spårvägar utan grep sig an med planer att anlägga elektriska spårvägar i andra sträckningar. Ett sådant förslag upprättades, men innan detta hann bli slutbehandlat hade överenskommelse träffats med bolaget om att staden den 1 januari 1905 skulle övertaga spårvägsdriften.

Det kostade något över en halv miljon kronor att förvärva hästspårvägen och då anläggningarna för den elektriska spårvägsdriften beräknades draga betydligt större belopp var det givetvis ett stort och synnerligen betydelsefullt beslut, som staden fattat. Det blåste emellertid under åren omkring sekelskiftet en frisk vind av kommunal företagsamhetsanda och nydaningslust i Malmö, vilket man kan förstå därav, att en hel del kommunala nyskapelser beslutades, bland vilka må nämnas Gas- och Elektricitetsverk, nytt renhållningsverk, anläggandet av Slottsparken, försörjningsinrättning, slakthus, saluhallar, genomförandet av nytt kloaksystem, utvidgningar av hamnen, etc., allt ådagaläggande, att man var vaken för att stadens raska tillväxt förpliktade.

I c:a två år drev staden själv hästspårvägen och samtidigt pågingo arbetena med den elektriska spårvägens anläggande, vilka 1906 i december framskridit så långt, att ringlinjen kunde öppnas för allmän

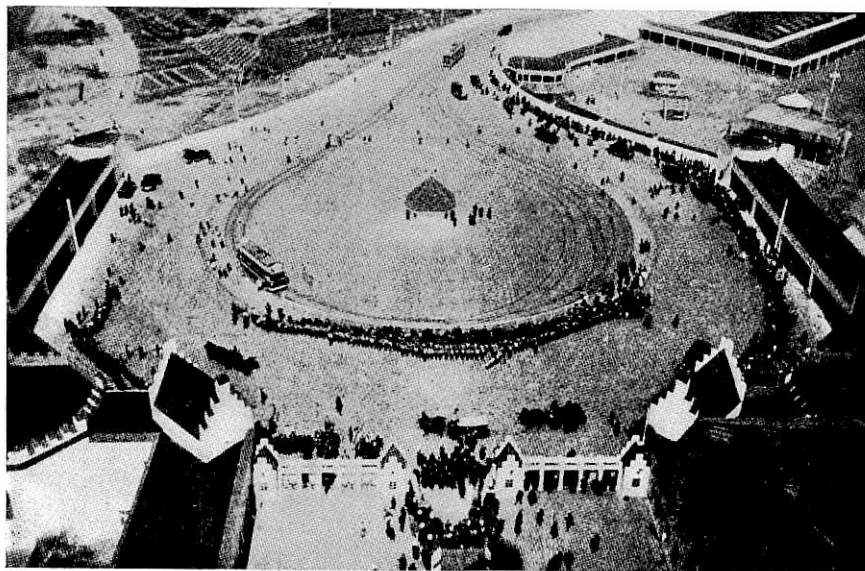


Fig. 5. Spårvägsslinga vid huvudingången till Baltiska utställningen.

trafik den 20:de i samma månad. I september 1907 voro samtliga beslutade linjer elektrifierade och hade spårvägsnätet den omfattning, som framgår av fig. 3.

Kostnaderna för denna spårvägsanläggning uppgingo till kronor 3,095,609: 64 inkl. inköp av hästspårvägen.

Det må erkännas, att spårvägsnätet blev tilltaget något för stort för Malmö. I början var det därför svårt att ekonomiskt få företaget att gå ihop. Detta berodde dock även på den lågkonjunktur, som rådde då den elektriska spårvägsdriften infördes och en rätt lång tid därefter.

Först med Baltiska utställningen 1914 började Malmö växa in i sitt spårvägsnät, vilket därjämte utvidgades och förbättrades till utställningen. Det uppsving, som utställningen förde med sig, bidrog till, att spårvägsnätet ytterligare utvidgades. Ekonomin blev bättre och sedan år 1917 har Malmö stads spårvägar lämnat ett gott ekonomiskt resultat.

(Direktör Hultman demonstrerade härefter å en karta spårvägsnätets utveckling intill nuvarande tid.)

I likhet med Göteborg har Malmö sört för, att bredare vagnar med 2,6 å 2,7 meters bredd skola kunna användas för ytterlinjer och att dessa linjer skola kunna föras in i stadens hjärta. Breddningen från 2,6 till minst 3,2 meter är i sådant syfte i huvudsak redan verkställd.

Vagnparken har moderniserats genom ombyggnad av vagnarna och

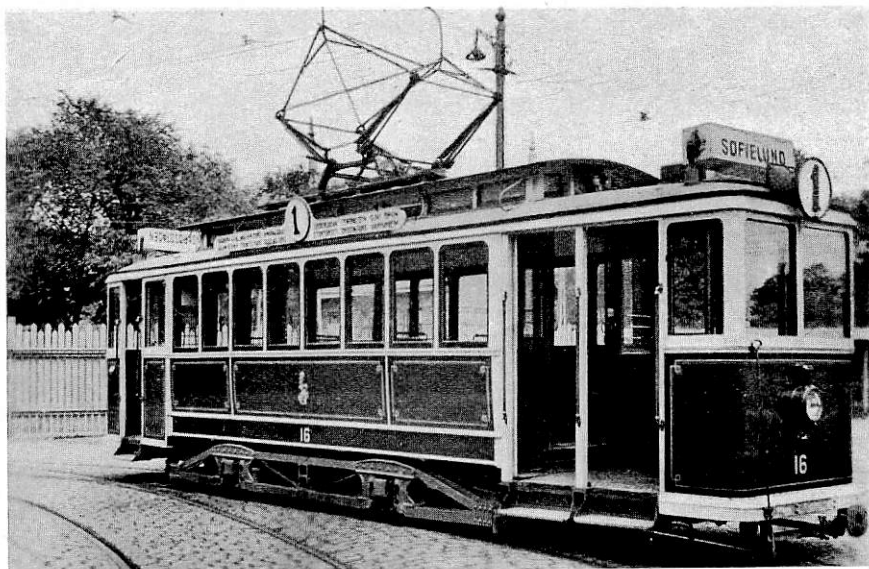


Fig. 6. Moderniserad spårvagn.

hava dessa ombyggnadsarbeten utförts på spårvägarnas egna verkstäder. Vid ombyggnaden hava motorvagnarna försetts med starkare motorer, varigenom medelhastigheten uppökats från 12,5 km./tim. år 1926 till 13,1 år 1927, 13,6 år 1928, 14,0 år 1929 och 14,5 km. 1930 med ett medelavstånd mellan hållplatserna av 263 meter. Till hastighetens höjande har givetvis även bidragit, att vagnar vid ombyggnaden erhållit låga trappsteg och lämpligare dörranordningar. Vår strävan är, att ytterligare höja hastigheten, vilket kan ske, då framdeles nya lättare vagnar komma att anskaffas.

Spårvägsnätet har även kompletterats med omnibusslinjer. År 1928 beslöto stadsfullmäktige att inrätta en omnibusslinje mellan Södra Förstadsgatan och Kulladal och en linje mellan Värnhem och Virentofta. Dessa båda linjer började trafikeras under år 1929. Redan år 1930 kompletterades den förstnämnda linjen med en förstärkningslinje till Eriksfält och samma år inrättades från Värnhem en linje till Kungshälla. I år har därjämte insatts en linje mellan Hohög och Ellenborg och beslut fattats i stadsfullmäktige om att spårvägarna från den 1 januari 1932 skall driva omnibusstrafik mellan Värnhem och Arlov. För denna omnibusstrafik disponerar spårvägarna över 13 bussar. Å kartan, plansch 1, äro de beslutade busslinjerna inritade med heldragna röda linjer.

Det av staden för spårvägs- och omnibussdriften nedlagda kapitalet uppgår till 7,087,041: 79 kronor. Bokförda värdet utgjorde den 31 de-



Fig. 7. Omnibuss.

cember 1930 3,060,548:21 kronor, vadan avskrivningar med kronor 4,026,493:58 kunnat verkställas.

Som exempel på huru trafikfrekvensen i Malmö utvecklats kan nämnas, att vid hästspårvägens början hade Malmö 45,000 invånare och ca 200,000 spårvägstrafikanter samt vid hästspårvägens upphörande 75,000 invånare och ca 2,000,000 trafikanter. Med elektriska driftens införande 1907 steg passagerareantalet omedelbart till ca 5,500,000. Vid 1930 års slut hade Malmö c:a 130,000 invånare och beräkna vi i år komma upp i ett passagerareantal på över 19 miljoner.

För närvarande är under utredning dels utsträckande av spårvägsnätet till Jägersro dels inrättande av omnibuslinjer i rätt avsevärd utsträckning såsom närmare framgår av bilagda karta, plansch 1. Det mest brännande spörsmålet för närvarande är emellertid frågan om att ersätta spårvägstrafiken å linje 2 (Hamnen—Stortorget—Gustaf Adolfs torg—Södra Förstadsgatan—Ystadvägen) med busstrafik. Denna fråga har avancerat rätt kraftigt framåt, i det att spårvägsstyrelsen beslutat söka gå in för busstrafik å nämnda sträcka.

Visserligen är för närvarande särskilt bensinomnibusdrift dyrare än spårvägsdrift även om man som konduktörer å bussar använder pojkar, men man har med hänsyn till den snabba tekniska utvecklingen i avseende å bussarna anledning förvänta, att driftskostnaderna för dessa snart nog komma att nedgå både beträffande kraft- och underhållskostnader. Sistnämnda förhållande har givetvis särskild betydelse för val av trafikmedel å ifrågakvarande linje. Denna går nämligen till

större delen genom trånga gator och trafikeras därför lämpligast med omnibussar. Skulle man med hänsyn till nuvarande driftkostnader bibehålla spårvägsdriften, så erfordras omedelbart rälsutbyte på största delen av linjesträckningen och härigenom skulle linjen bindas vid spårvägsdrift för lång tid framåt.

Ett ytterligare skäl för styrelsens strävan att inrätta busstrafik å linjen är att linjeföringen därigenom kan förbättras samt att en inkomstökning av minst 10 % torde kunna påräknas.
