

## UTVECKLING AV SPÅRVÄGSTRAFIKEN INOM SUNDSVALL OCH DESS INDUSTRIDISTRIKT.

Föredrag av civilingenjör *Alf Lindén*,  
*Sundsvalls spårvägar.*

Det har blivit en sed inom Svenska Spårvägsföreningen att ledaren för spårvägsföretaget i den stad, där föreningen behagar hålla sitt årsmöte, skall vid detta tillfälle lämna en redogörelse över ortens spårvägsföretag, deras tillkomst och utveckling, varför jag härmed har äran lämna sådan beskrivning över spårvägarna i Sundsvall och dess industridistrikt.

Redan tidigare — det var vid föreningens senaste årsmöte i Göteborg — har tillfälle beretts mig att inför föreningen redogöra för hithörande frågor och beskrevs då, hurusom Sundsvalls stad från att för 70 à 80 år sedan endast varit ett fiskeläge vid Selångersåns utlopp — visserligen ett ganska betydande sådant — hastigt utvecklade sig till en centralpunkt för det sågverksdistrikt, som på 1860- och 1870-talen hastigt växte upp på kuststräckan mellan Ljungan och Indalsälvens utlopp. Dessa båda mäktiga älvar jämte deras bivattendrag hava nämligen sedan gammalt utgjort och utgöra allt fortfarande en viktig transportled för timret från det skogrika upplandet.

Att under sådana förhållanden trafikbehovet mellan de olika industriorterna och mellan dem och staden skulle bli starkt var naturligt. Alnösundet utgjorde sålunda ända intill sekelskiftet den stora färdvägen mellan här belägna samhällen och staden, i det man under sommaren begagnade sig av de talrika båtförbindelserna och under vintern av isen. Vid sekelskiftet hade emellertid spårvägstekniken nått sådan utveckling att de gamla hästdragna spårvagnarna började utbytas mot elektriska sådana. Tanken på att även här uppe anlägga elektriska spårvägar vaknade, och den plan, som då framlades, gick ut på, att genom en spårvägslinje mellan Bergeforsen uppe vid Indalsälvens utlopp och Njurundabommen vid Ljungans utflöde förena staden med samtliga sågverk utefter kusten. Det var nuvarande ordföranden uti styrelsen för Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag, bankdirektör Erik Berggren, och dess f. d. ordförande, konsul Garman Bergh, som sålunda tillsammans med direktörerna Edström och Lindén för Asea i Västerås, vilka sökte förverkliga planen. Förslaget stötte emellertid på starkt motstånd från flera håll och endast en ringa del av dessa vidsynta mäns förslag kom till utförande vid första utbyggnaden, näm-

ligen spårvägslinjen Kubikenborg—Sundsvall—Ortviken med en sammanlagd längd av 7,5 km. Denna spårvägssträcka öppnades för allmän trafik den 20 december 1910, vadan sålunda denna dag kan räknas som spårvägens födelsedag.

Anläggningskapitalet hade anskaffats genom aktieteckning med Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget som huvudintressent, understödd av staden, vilken ställde sig som garant för erforderliga låne-medel.

Dåliga spådomar saknades emellertid ej vid spårvägens start, men under klok och insiktsfull ledning konsoliderade sig snart företaget, vartill givetvis också högkonjunkturen under krigstiden verksamt bidrog.

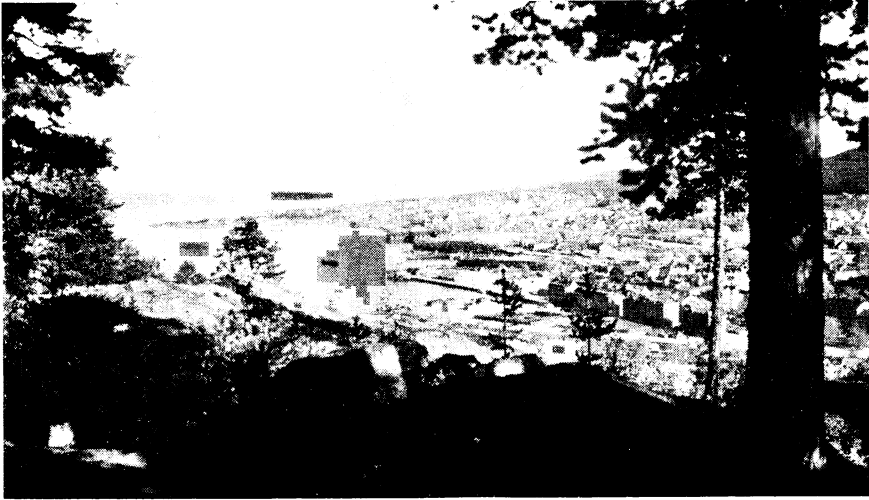
Genom den år 1907 meddelade koncessionen hade även tillstånd meddelats för anläggandet och trafikerandet av spårvägslinjer till stadens södra och västra delar; dessa linjer kommo emellertid ej då till utförande, enär bebyggelsen där ansågs allt för ringa för att kunna bära kostnaderna för dessa spårvägslinjer. För närvarande ombesörja bussar denna trafik, varför denna rätt antagligen aldrig kommer att utnyttjas.

Tanken på spårvägens förlängning från Ortviken norrut efter Alnösundet fortlevde emellertid, men fördröjdes dess anläggande år efter år av Ostkustbanans intressenter och det var först sedan beslutet om denna järnvägs framdragande genom Selångerdalen, som spårvägsfrågan åter fick aktualitet. Den gamla tanken med Ortviken som utgångspunkt hade emellertid då övergivits och beviljades den 1 februari 1924 det nybildade bolaget, Spårvägs Aktiebolaget Sundsvall—Skön, rätt att anlägga en spårvägslinje med utgångspunkt från gamla spårvägslinjen mitt för Heffners sågverk och till Skönvik; spårvägslinjen framdrogs genom dalsänkan vid Bydalen förbi Tunabäck, Tunadals sågverk, Filands färjeställe, Johannedals och Sunds Sågverk samt genom Gångvikens samhälle fram till Skönvik. Byggnadsarbetena för den nya linjen igångsattes under sommaren 1923 och var spårvägen färdig att tagas i bruk den 26 augusti 1925.

Detta spårvägsföretag startade under svåra förhållanden. Ostkustbanan mellan Härnösand och Sundsvall hade just öppnats för trafik och dess ledning var tydligen fast besluten att genom exceptionellt låga priser söka draga till sig all trafik; busstekniken hade vid denna tidpunkt också nått sådan utveckling att även bussarna började bli en farlig konkurrent för järnvägar och spårvägar.

Redan från början uppstodo sålunda svårigheter för den nya spårvägen att betala sina fasta kostnader. Genom upprepade taxesänkningar sökte ledningen stimulera reslusten och sålunda höja bolagets inkomster, vilket också lyckades, dock ej tillräckligt att sätta spårvägsbolaget i stånd att själv bestrida alla sina utgifter.

Det betänkligaste var emellertid att bolagets nyttigheter ej befunno sig i sådant skick att de kunde på ett tillfredsställande sätt fylla sin upp-



Utsikt över Sundsvall.

gift. Vid planläggandet av den nya spårvägslinjen och inköpen av rullande materiel hade man tydligen ej gjort klart för sig, att den nya linjen mera hade karaktär av förortsbana än spårvägslinje med trafikanternas högre fordringar på både ökad hastighet och bekvämlighet. Spåret stakades sålunda allt för snålt med starka stigningar och för små kurvradier, överbyggnaden utfördes för svag och erforderliga grundförstärkningar försumrades, motorvagnarna byggdes tvåaxliga med relativt stort axelavstånd — 3 m. — vilket hade till följd att vagnarna fingo en ostadig gång och hårt angrepp spåret. Omformarestationen vid Tunadal arbetade dessutom synnerligen oekonomiskt: allt detta samverkade att redan från början göra spårvägen impopulär.

För alla stod sålunda klart att ombyggnad i berörda avseenden var oundviklig, om banan i fortsättningen skulle kunna äga bestånd, men samtidigt var det givetvis oriktigt att investera ytterligare kapital i ett företag, som redan förut hade så stora svårigheter att förränta sig. Det förslag till frågans lösning, som av dåvarande ledningen framlades, gick emellertid ut på att genom samtrafik med bussarna till norra delen av industridistriktet öka trafiken och sålunda sätta företaget i stånd att bära de ökade utgifterna. Samtrafikstanken vann emellertid ej huvudintressenternas gillande, utan beslutade de sig för ombyggnadsförslaget med uteslutande av samtrafiken. Detta beslut måste emellertid med naturnödvändighet komma att draga med sig svåra ekonomiska följder.

Under senare tiden — sedan de för ovannämnda samtrafik inköpta busslinjerna åter sålts — har emellertid förslag väckts att lösa frågan genom spårvägens förlängning förbi Östrand fram till Vivsta eller efter

Ostkustbanans elektrifiering mellan Sund och Bergforsen ordna samtrafik mellan nämnda järnväg och spårvägen; detta senare förslag skulle säkerligen kunna bli till gagn för både allmänheten och parterna.

De senare åren ha, som alla känna till, kännetecknats genom sin häftiga konkurrens mellan de äldre, skenbundna trafikmedlen och den nyttillkomna landsvägstrafiken med bussar; denna kamp har här uppe varit ovanligt hård. Såväl staden som angränsande kommuner hava de senare årtiondena offrat stora summor på att tillmötesgå allmänhetens tidigare krav på förbättring av kommunikationerna, men så på en gång, omkring år 1925, i samband med busstrafikens genombrott, blev det allt för mycket av det goda och för närvarande kan utan överdrift påstås att på detta område ett stort slöseri äger rum. Alla försök att rationellt ordna frågan ha emellertid hittills stött på envist motstånd från såväl representanterna för busstrafiken som allmänheten, men vill jag avsluta detta anförande med den förhoppningen att när den oundvikliga rationaliseringen en gång äger rum, vederbörlig hänsyn måtte tagas till spårvägarnas äldre koncessionerade rätt och den rätt till fortbestånd de äga genom sin större förmåga att vid alla tillfällen tillgodose trafikbehoven samt sin bättre ekonomi sett ur allmän synpunkt.