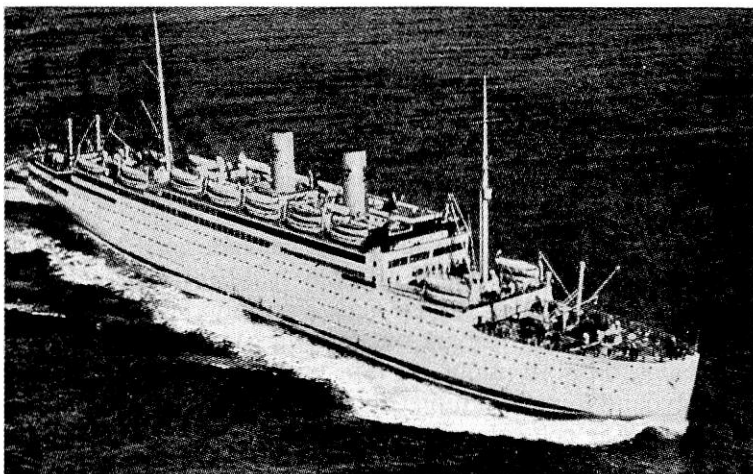


## TRAFIKINTRYCK FRÅN EN RESA TILL AMERIKA SOMMAREN 1933.

Föredrag av direktör *E. Hultman*,  
Malmö spårvägar.

Att resa till U. S. A. är förhållandevis dyrbart och tar åtminstone än så länge rätt lång tid. Det är väl huvudsakliga anledningen till att relativt få europeiska trafikmän bliva i tillfälle besöka detta för en trafikman så intressanta land.



T. M. S. Gripsholm.

Redan före min utresa blev jag av vänner, som tidigare besökt U. S. A., underrättad om, att de amerikanska kollegorna icke göra några svårigheter, då en utlänning kommer över i studiesyfte, och detta kan jag nu efter besöket till fullo intyga, ty överallt möttes jag av det största tillmötesgående.

Bland de 12 städer, jag under vistelsen där ute hann med att besöka, voro de viktigaste New York, Niagara-Falls, Detroit, Chicago, Wilmington, Washington och Philadelphia.

Mitt föredrag skall jag begränsa till ett kortare utdrag av mina erfarenheter och därefter under 25 min. visa en chino-film från resan.



New York (Manhattan).

De flesta spårvägs- och bussföretagen arbetade med betydande ekonomiska svårigheter. Allt sedan år 1929 hade trafiken gått ned, och först innevarande sommar trodde man sig kunna skönja en vändning till det bättre. Detta icke enbart i utställningsstaden Chicago utan även i andra städer. För att möta de minskade inkomsterna hade man i mycket betydande utsträckning slopat konduktörerna å såväl spårvagnar som bussar och sålunda antingen utvidgat användningen av enmansbetjäningen eller helt övergått till detta system. För att närmare belysa, i vilken utsträckning detta skett, må nämnas ett par exempel. Chicago Motor Coach Co., som disponerar över 30 busslinjer och har 546 bussar, av vilka det stora flertalet äro tvåvåningsbussar, har helt övergått till betjäning med en man. Föraren-konduktören har bredvid sig två registreringsapparater, en för vuxna och en enklare för barn. Då en vuxen passagerare påstiger stoppar han sin tio-cent (avgiften är 10 cent) i den självregistrerande apparaten under förarens uppsikt. Om passageraren måste växla, gör han detta hos föraren, vilken ger passageraren de pengar, som denna skall hava tillbaka, och själv stoppar ned 10 c. i registreringsapparaten. Barnavgiften registreras av föraren på det andra registret. Passagerare äger därtill rätt att erhålla övergångsbiljett till annan busslinje och får sådan av föraren vid till-sägelse. Denna övergångsbiljett tidmarkeras vid rivningen mot en över



New York (Manhattan).

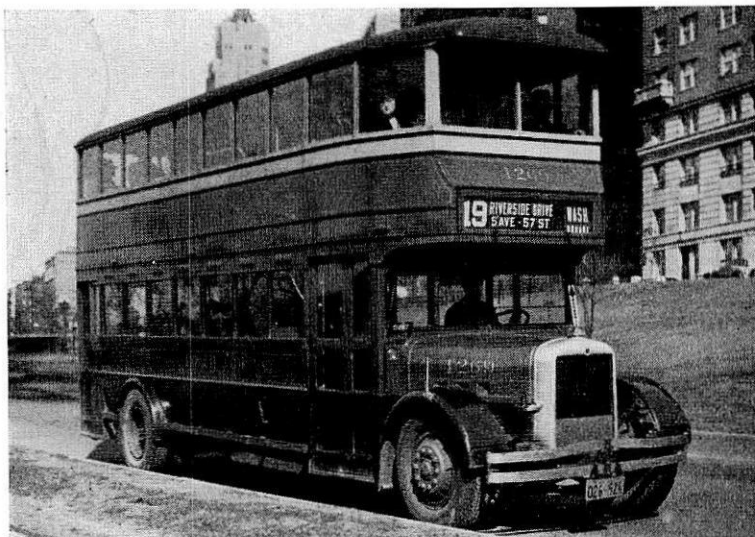
blocket liggande förskjutbar linjal, vilken av föraren inställes efter vissa tidsmellanrum. Enär tvåvåningsbussarna icke hava tak över det övre däck, är föraren dessutom skyldig att, innan han kör under en viadukt, varsko passagerarna på övre däck, att de vid underfarten icke få resa sig upp. Detta sker visserligen med tillhjälp av en slags högtalare, anordnad från förarens plats, men då särskilt vid utställningen flera viadukter måste passeras och trafiken därtill ofta är mycket intensiv och bussens körhastighet stor, kan man förstå, att föraren-konduktören får ha tankarna med sig. Vid andra företag påbördades föraren-konduktören ytterligare arbete genom vidlyftigare taxsystem, såsom t. ex. genom att han även fick försälja »tokens» (polletter) och därtill rabattkuponger för visst antal resor för att icke tala om att vissa företag hade zontaxa för ytterområdena. För betalningens riktiga erläggande användes i huvudsak en effektiv hemlig kontroll, givetvis beroende på amerikanarnas förkärlek för registreringsapparater utan biljettutlämning.

Som ett andra exempel på enmansdriftens landvinning må omnämnas huru detta system införts vid ett av de största trafikbolagen i New York nämligen Third Avenue Railway Company. Detta företag disponerar över c:a 1 800 spårvagnar av den stora typ, som användes i U. S. A., samt 200 bussar.

Under år 1928	utgjorde enmansdriften	27,50	%	av totala antalet körda km.
» » 1929	» » »	28,69	%	» » » » »
» » 1930	» » »	42,67	%	» » » » »
» » 1931	» » »	74,35	%	» » » » »
» » 1932	» » »	96,17	%	» » » » »

Med 1933 års början hade bolaget genomfört enmansbetjäning på alla sina linjer, och flera av dessa linjer passera genom storstadens centralaste delar. Enmansdriften har medfört, att bolaget har goda affärer, trots det att en resa i de centralaste delarna kostar endast 5 cent mot i andra städer 6 till 8 cent.

Vi svenska spårvägs- och bussmän stå givetvis häpnad inför en så



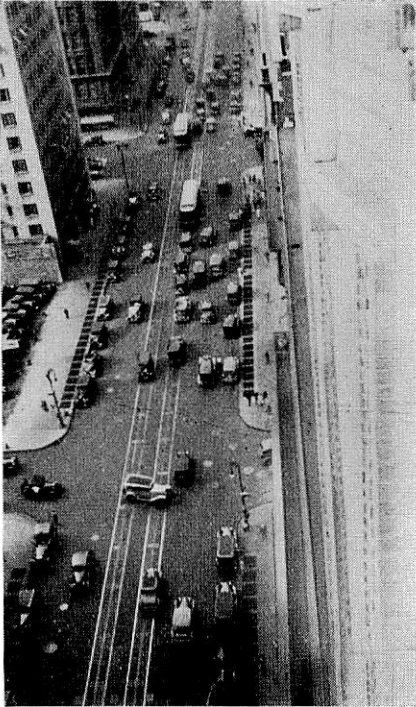
Buss å 5-te aven. i New York.

radikalt genomförd omorganisation, då det gäller trafik i en storstad, men i U. S. A. går det för sig. Allmänheten reagerar icke utan finner sig i företagets deklARATION, att åtgärden är nödvändig, anpassar sig efter förhållandena och erlägger sin avgift mestadels med jämna pengar. På den uppstående arbetslösheten har man ej samma syn som hos oss. Emellertid lär man av U. S. A., att enmanssystemet kan få större användning hos oss än det fått och om vi förfara så, att enmanssystemet utvidgas eller införes i samband med utökningar i trafiken eller vid stundande pensioneringar av personal, torde ej heller avskedanden av redan anställd personal behöva ifrågakomma.

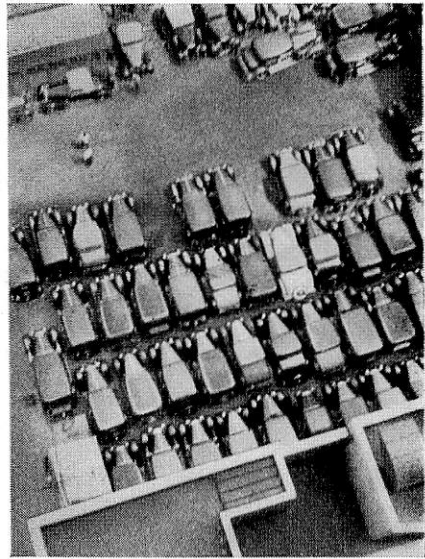
De i U. S. A. använda spårvagns- och busstyperna samt deras motorutrustningar känna vi alla genom tidskrifterna, men av litteraturen ser man ej, huru vagnmaterialet (i praktiken) handhaves, underhålls och renhålls.

Frånsett rushtiderna, då i de största städerna stockning i trafiken icke kan förebyggas, köra såväl spårvagnar som bussar med stor hastighet genom gatorna. De måste söka följa med personbiltrafiken. Hålltiden vid hållplatserna är därför kort, passagerarna få skynda på, vagnen väntar inte, ty när det gröna ljuset lyser i gatukorsningen vill föraren om möjligt hinna över.

Vagnmaterialet är i allmänhet vad vi i Sverige skulle vilja kalla enkelt dock med undantag för spårvagnar av yngre datum av bl. a. Peter



Från 7:de aven. i New York.



Bilparkering intill skyskrapan Chrysler Building.

Witt-typ, vilka äro mera påkostade beträffande utstyrsel etc. Underhållet av de maskinella delarna föreföll vara förhållandevis gott men i övrigt var vagnunderhållet nödortfigt under det att renhållningen i allmänhet var minimal, ja, enligt vår uppfattning otillfredsställande. Man kan ännu idag i New York på 7:de avenuen få se spårvagnar så gamla och dåligt underhållna, att åtminstone en europeisk spårvägsman drar sig för att gå upp i dem. Emellertid bör som förklaring härtill omtalas, att det bolag, som handhar trafiken å 7:de avenuen, länge umgåtts med planer att slopa spårvägen därstädes och ersätta den med busstrafik, vilket också kommer att ske under år 1934.

Med hänsyn till den renhållning, som bestods, var det drastiskt att i ett trafikföretags vagnar få se ett anslag till allmänheten, vari meddelas, att spottning i vagnen bestraffades med böter på 100-tals dollars eller fängelse eller bådadera.

Emellertid nedlättes för närvarande i U. S. A. ett energiskt arbete på att för spårvägsdriften få fram en lämplig och fullt modern vagn-typ. För att nå detta mål har, såsom i rapporten från kommittéen för »Rullande material, verkstäder och hallar» omnämnts, tillsatts en kommitté, benämnd Electric Railway Presidents' Conference Committee, be-



New York. Nedre Manhattan.

stående av 25 fackmän från 25 olika spårvägsförvaltningar. Vid ett besök, som jag avlade hos sekreteraren för denna kommitté, Mr. Gordon, i New York, meddelade denne, att man i U. S. A. väntade mycket av de sakkunnigas arbete, som skall vara slutfört i september år 1934, samt att utredningen utfördes med största grundlighet. De 25 fackmännen hålla gemensamt sammanträde ett par gånger om året och mellan dessa sammanträden äga ett flertal konferenser rum mellan chefsingenjören och den eller de, han inkallar av kommittén eller denna utanför stående, som han finner kunna lämna något värdefullt uppslag eller som kunna vara behöfliga som sakkunniga vid alla de undersökningar och experiment, som utföras. Allt, som hör till en spårvagn, är föremål för undersökningar. Man har provat olika slag av truckar, motorer, kontroller, fjädrar eller avfjädringar med gummi, ventilations-, belysnings- och värmeanordningar etc. etc. och proven fortsättas alltjämt i en hel del avseenden. I Brooklyn har man ett laboratorium ävensom en provvagn, i vilka olika delar utprovas. Denna provvagn, som tills vidare ej har fått någon modern vagnskorg, går i

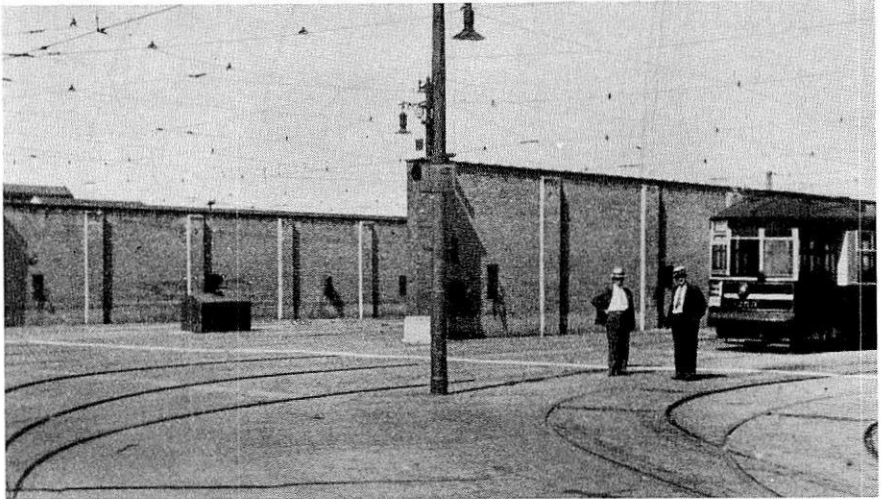


Chicago (längst till vänster The Merchandise Mart).

vanlig trafik. Arkitekter hava uppgjort förslag till vagnskorgar, efter vilka modeller utförts, och så snart proven kunna anses i det närmaste slutförda, skall en modern vagn byggas.

Vad beträffar spårläggningen var den i några städer god, återigen i andra miserabel. Vanligt var det att träffa på en dålig spårkorsning. Trots larmet från all annan trafik kunde man på långt håll höra, när vagnen gick över en dylik, enär den alltid passerades med stark fart.

Verkstäderna voro enkla men ofta praktiska, likaså garage och vagnhallar för spårvagnar. Det förekom även, att spårvagnar, snöplogar, godsvagnar ävensom trolley-bussar förvarades å med endast skydds-



Förvaringsplats för spårvagnar i Chicago.

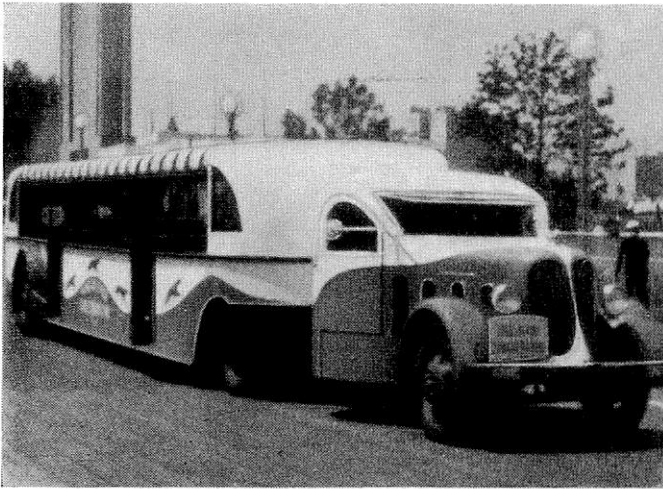
väggar avdelade tomtområden. Detta tilltalade mig mindre. Visserligen må sådan förvaringsplats kunna användas för vagnar, som mindre ofta utnyttjas, men då man alltid måste kosta på spårssystem, ledningsnät och skyddsväggar, synes det mig vara lämpligare att för såväl nysnämnda rullande material som för övrigt rullande material uppföra enklast möjliga skjul med ett par eller några likaså enkla och korta revisionsgropar eller den enklaste takkonstruktion (ej portar) jämte nämnda revisionsgropar. En sådan provisorisk hall ger åtminstone skydd för sol och snö samt möjlighet till erforderlig eftersyn eller revisioner av bromsar etc. även under vintertid.

Strävan att införa bussar är betydligt större än hos oss, och man framhåller, att bussdriften medför ökad trafik, ehuru man alltid håller högre taxa på bussar än spårvagnar. Inuti städerna varierade spårvägsavgiften mellan 5 och 8 cent under det att busstaxan var 10 cent. Å så kallade »snabb-bussar» exempelvis i Detroit, vilka endast stan-

nade vid de viktigaste hållplatserna i staden och körde långt ut i för-  
orterna, tillämpades en högre taxa.



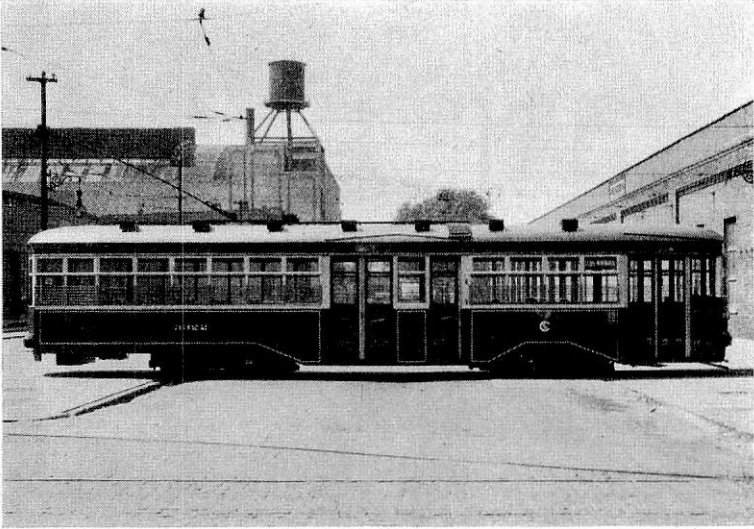
Chicago Surface Lines. Enmansbetjäнад Trolleybuss.



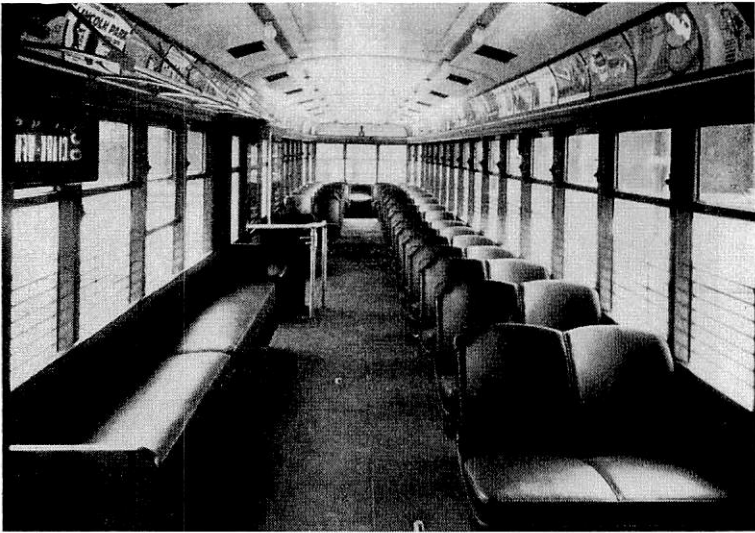
Buss för 90 passagerare på utställningsområdet i Chicago.

De bensin-elektriskt drivna bussarna synas vara i utdöende. Trolley-  
bussar användes i de större städerna endast i ytterområdena, varest  
spårvägsledningarna i stort sett saknades. Chicago Surface Lines, som dis-  
ponerar över c:a 3 700 spårvagnar, hade för några av sina ytterområden

infört trolleybussar och hade vid mitt besök 114 st. sådana. Alla dessa bussar voro enmansbetjänade och försedda med ingång framtill och ut-



Chicago Surface Lines. Exteriör av Peter Witt vagn.



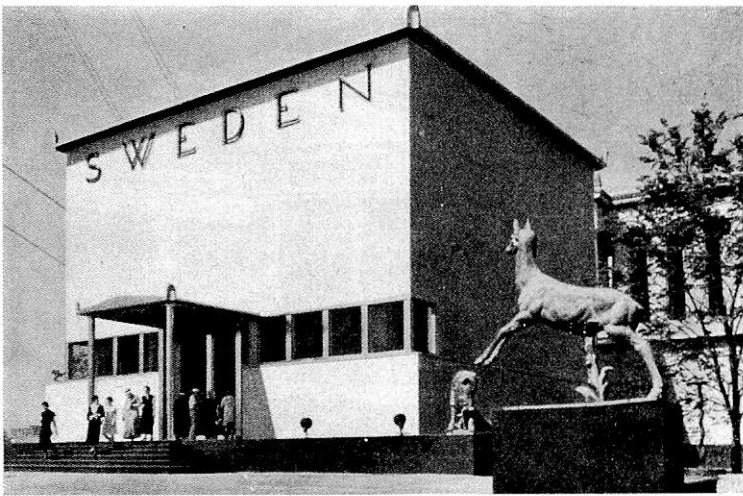
Chicago Surface Lines. Peter Witt-vagn för tvåmansbetjäning.

gång baktill. Utgången var anordnad med trampplattor så, att dörrarna automatiskt öppnade och stängde sig. Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att framhålla, att det vid enmansbetjänad vagn, då av- och påstigning äger rum samtidigt, obetingat är fördelaktigt med skild

in- och utgång. En hel del experiment utfördes vid olika bussföretag för att söka nå fram till lämplig busstyp. Å tvåvåningsbussar gällde



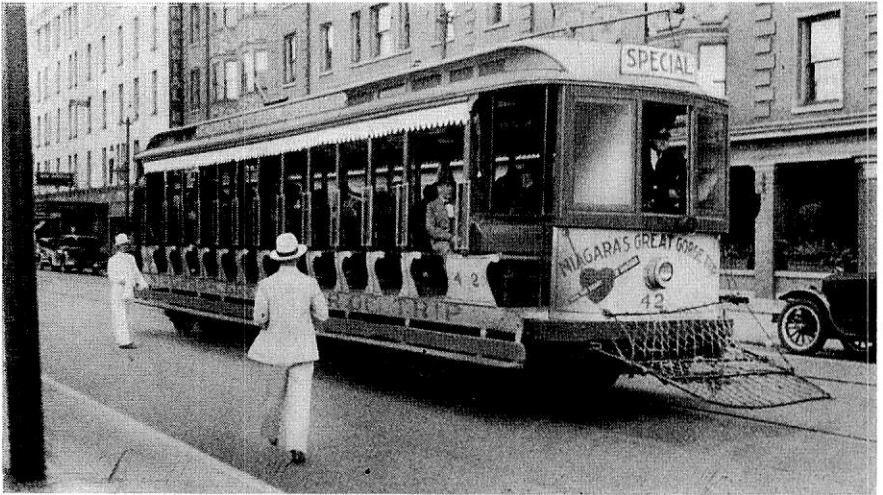
En av huvudgatorna å världsutställningen i Chicago 1933.



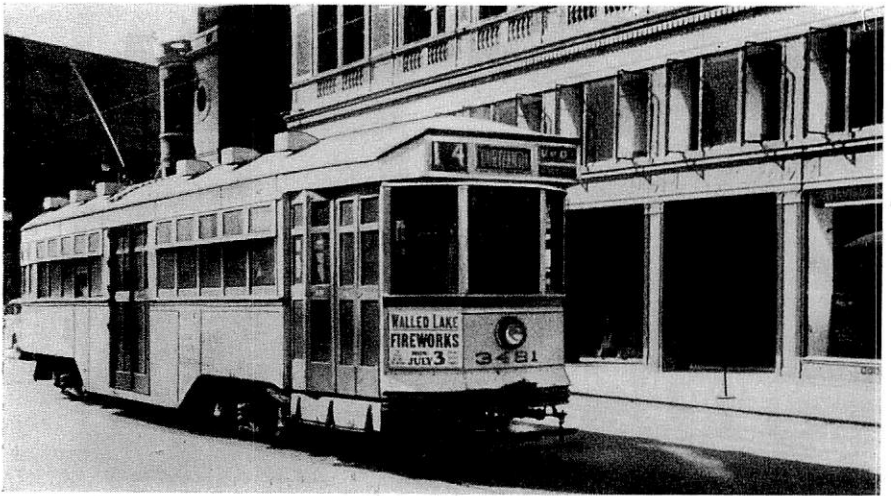
Svenska Paviljongen.

dessas experiment bland annat placeringen av trappan till bussens övre däck, och hade man därvid i stort sett kommit till samma resultat som i England (Q-bussen), att trappan borde ligga strax bakom förarestolen. Motorn sökte man vid vissa företag lägga längst bak i vagnens mitt. Å Chicago-utställningen hade firman A. C. F. (American Car and

Foundry Motors Company) utställt en buss, i vilken motorn placerats under vagnen med cylindrarna i vågrätt läge. Man framhöll, att detta icke innebar någon olägenhet för motorn. Vagnen var onekligen till-



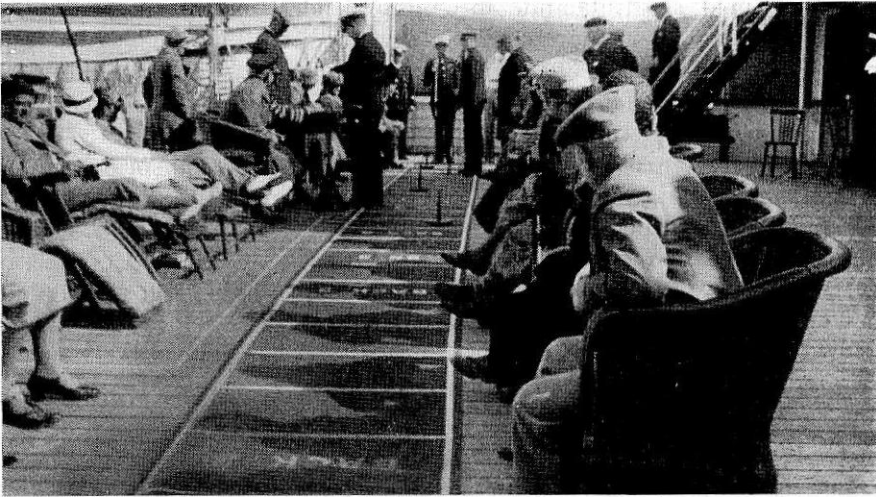
Spårvagn i Niagara Falls.



Förortsvagn i Niagara Falls.

talande, men ett fel kunde jag konstatera, nämligen att fotstegshöjden på grund av motorns placering var relativt hög.

Bland allt studerande av förhållandena vid olika spårvägs- och bussföretag, som jag givetvis icke här kan (i detalj) skildra, var det en vila att ägna en kväll åt studiet av lokaltrafiken till och från världs-



Hästkapplöpningspel ombord å »Gripsholm».

utställningen i Chicago. Måtten på denna trafik voro stora. En lokalbana, fyra spårvägslinjer och ett flertal busslinjer hade att ombesörja största delen av den enorma trafiken. Naturligtvis funnos dessutom kilometerlånga köer av droskbilar och intill utställningen parkeringsplatser för flera tusen privatbilar. Spårvägs-, omnibus- och lokalbanetrafiken kunde tillsammans transportera c:a 60 000 personer per timme. Jag vill oförbehållsamt lämna det erkännandet, att såväl spårvägsbolaget som bussbolaget skötte trafiken utomordentligt väl. Ingen oro, inga större köbildningar förekommo.

Inne på utställningen, vilken var en halv svensk mil lång, uppehölls trafiken av ett 50-tal bussar, rymmande 90 personer. Utseendet av dessa bussar, vilka vände nära nog på sin egen längd, framgår av bild i texten. Frampartiet utgjordes av ett lastbilschassi, på vilket karossen, en plywoodkonstruktion, vilade med sin främre del mot ett glidplan över den dragande framvagnens bakaxel och där vridbar kring en medbringartapp. Karossen hade inga glasrutor utan endast gardiner som skydd mot regn. Lastbilschassiet säljes efter utställningen och karossen blir väl antingen skrotad eller möjligen använd på någon kolonitomt, badstrand eller dylikt.

Route-busstrafiken i U. S. A. är mycket starkt utvecklad. Bolag finnas, som disponera över 1 000-tals bussar, och folk åker i buss från ostkusten till västkusten. Själv såg jag en route-buss i Wilmington med destinationsskylden Los Angeles. Främsta orsaken till att route-bussarna anlitas i stor utsträckning, torde vara, att deras biljettpriser äro betydligt lägre än järnvägarnas.

Vad järnvägarna beträffar, kan man icke annat än beundra Pullmanvagnarna, där man sitter i bekväma, vridbara stolar eller i en

klubbcar med sin tilltalande inredning. Under sommartid äro dessa vagnar liksom sovvagnarna kall-luftkylda, så att man i vagnen har c:a 18° C, då det ute är 30° C i skuggan. Å det tåg, som förde mig från Chicago till Washington, fanns dessutom badrum och rakstuga ävensom naturligtvis ett par stycken restaurationsvagnar.

Själva båtresan över Atlanten, som tager 9 dygn i anspråk, var en oförglömmelig angenäm upplevelse och rekreation. Vad kan man önska sig mer än lugnt och vackert väder, egen bekväm hytt, bad i simhall varje morgon och eftermiddag i kristallklart saltvatten, däckspel av olika slag i gassande solsken, överdådigt god och riklig förplägnad, musik, sång, bio, dans och angenäma reskamrater. Solbränd som den svartaste solbadare återkom jag till Sverige en erfarenhet rikare.

