

SVENSKA SPÅRVÄGS-, BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

ÅRSMÖTET I STOCKHOLM

DEN 5—7 SEPTEMBER 1935

SVENSKA SPÅRVÄGSFÖRENINGEN
har å ordinarie föreningsstämma den 6 september 1935
beslutat ändra sitt namn till

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Program	7
Mötesdeltagare	10
Protokoll	19
Styrelseberättelse för år 1934	26
Revisionsberättelse	29
Yttrande över 1934 års Vägtrafikssakkunnigas förslag om motorfordons- förordning, vägtrafikstadga och övergång till högertrafik	30
Statistiska uppgifter för åren 1933—1934	35
 Föredrag:	
Utvecklingsplaner för lokaltrafiken i Stockholm. Direktör <i>Gösta Hellgren</i>	37
Motorvagnar i järnvägarnas lokaltrafik. Direktör <i>Åke Nerell</i>	55
Diskussion	67
Moderna motorer och deras placering i nyare busstyper. Civilingenjör <i>H. Björck</i>	69
Diskussion	85
Rullande materiel, verkstäder och hallar. Direktör <i>E. Hultman</i>	87
Nya spårvagnar i Milano, Köpenhamn, Brüssel och Bologna. Ingenjör <i>H. Hjorth</i>	91
Spårvägsväxlar och -korsningar, särskilt med hänsyn till materialet. Baningenjör <i>Hj. Bellander</i>	111
Diskussion	115
Vänster- eller högertrafik i Sverige? Ombudsman <i>Wilh. Augustinsson</i>	119
Diskussion	135
Banmateriel på Internationella elektrotekniska kommissionens möte i Brüssel 1935. Civilingenjör <i>J. Körner</i>	147
Lättare banmateriel på Brüsselutställningen 1935. Civilingenjör <i>J. Körner</i>	153
Äro strömmätare å spårvagnar behövlige? Maskiningenjör <i>E. Engdahl</i>	177
Diskussion	185
Minnesanteckningar om huvudstadens lokaltrafik genom tiderna. Ord- föranden i A.-B. Stockholms Spårvägars styrelse <i>J. A. Wallin</i>	191

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

Grundad år 1905.

Styrelse:

Ordförande:

Hellgren, G., direktör, Stockholms spårvägar.

Vice ordförande:

Reuterswärd, C. A., direktör, Göteborgs spårvägar.

Övriga ledamöter:

Hultman, E., direktör, Malmö spårvägar,

Lange, O., spårvägschef, Hälsingborgs spårvägar,

Nerell, Å., direktör, Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag.

Suppleanter:

Eriesson, J. A., direktör, Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra
Lidingön,

Ångström, H., direktör, Uppsala spårvägar.

Sekreterare och kassaförvaltare:

Augustinsson, Wilh., ombudsman, Stockholms spårvägar.

Ordförandens och sekretariatets

adress: Tegnérgatan 2 A, 1 tr., Stockholm,

telefon: Namnanrop: »Spårvägen» och 33 03 08.

Medlemmar:

Hedersledamot:

Hjortzberg, Ernst, kapten.

Ordinarie medlemmar:

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar,
Gävle Stads Spårvägar,
Göteborgs Spårvägar,
Hälsingborgs Stads Spårvägar,
Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö,
Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön,
Jönköpings Spårvägar,
Karlskrona Stads Spårvägar,
Lidingö Trafikaktiebolag,
Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag,
Malmö Stads Spårvägar,
Norrköpings Spårvägar,
Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön,
Spårvägsaktiebolaget Upsala—Mälaren,
Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag,
Stockholms Läns Omnibusaktiebolag,
Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag,
Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön,
Upsala Spårvägs Aktiebolag.

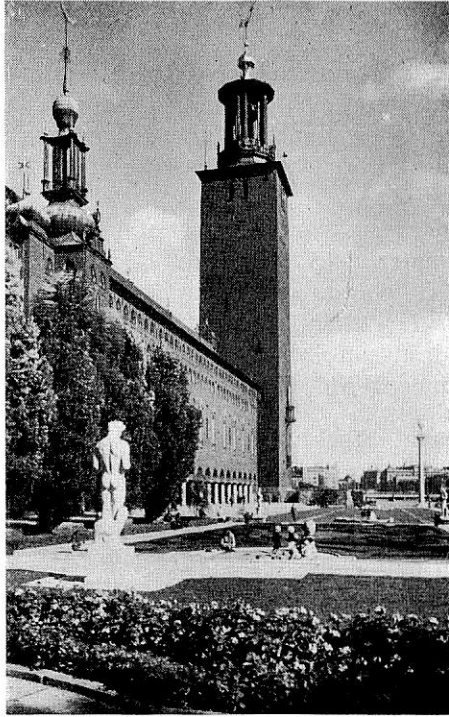
Extra medlemmar:

Asker, C. F., kapten, Stockholm,
Billing, I., byrådirektör, Råsunda,
Bolinder, Nils, överdirektör, Stockholm,
Enström, A. F., kommerseråd, Stockholm,
Ericsson, E. C., byrådirektör, Stockholm,
Hjorth, E., direktör, Stockholm,
Insulander, Carl J., överstelöjtnant, Stockholm,
Körner, A. J., civilingenjör, Stockholm,
Landtmanson, K., statsinspektör, Stockholm,
Lundin, Erik, direktör, Stockholm,
Pallin, K. A., trafikchef, Hagfors,
Ståhle, L. W., maskininspektör, Stockholm,
Ståhle, Viktor, major, Stockholm,
Tamm, Percy H:sson, ingenjör, Stockholm,
Tisell, Henrik A., civilingenjör, Stockholm,

Valsinger, P. Axel, byråchef, Stockholm,
Wendt, Ivar, direktör, Jonsered,
Östberg, Gustaf, kapten, Stockholm.

Passiva medlemmar:

Aktiebolaget Hägglund & Söner, Örnsköldsvik,
Aktiebolaget Lindholmen—Motala, Motala,
Aktiebolaget Scania-Vabis, Södertälje,
Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping,
Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken, Göteborg,
Aktiebolaget Svenska Maskinverken, Södertälje,
Aktiebolaget Volvo, Göteborg,
Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Västerås,
Elektriska Aktiebolaget A. E. G., Stockholm.
Trelleborgs Gummifabriks Aktiebolag, Trälleborg.



Stadshuset, Stockholm.

Svenska Spårvägsföreningen avhöll sitt 31. årsmöte i Stockholm torsdagen den 5, fredagen den 6 och lördagen den 7 september 1935 efter följande

Program.

Lokal: Stadshuset, Rådssalen.

Torsdagen den 5 september 1935.

- Kl. 10.00
1. Mötets öppnande.
 2. Val av ordförande och vice ordförande för årsmöte och föreningsstämma.
 3. Val av justeringsmän.
 4. »*Utvecklingsplaner för lokaltrafiken i Stockholm.*» Föredrag av direktören *Gösta Hellgren*, Stockholm spårvägar.
 5. »*Motorvagnar i järnvägarnas lokaltrafik.*» Föredrag av direktören *Åke Nerell*, Stockholm—Roslagens Järnvägar.
 6. »*Moderna motorer och deras placering i nyare busstyper.*» Föredrag av civilingenjören *H. Björck*, Stockholms spårvägar.

Kl. 13.00 Gemensam lunch å Strand Hôtel.

- Kl. 15.00 7. »Rullande materiel, verkstäder och hallar.» Rapport av direktören *E. Hultman*, Malmö spårvägar.
8. »Nya spårvagnar i Milano, Köpenhamn, Brüssel och Bologna.» Föredrag av ingenjören *H. Hjorth*, Stockholms spårvägar.
9. »Spårvägsväxlar och -korsningar, särskilt med hänsyn till materialet.» Föredrag av baningenjören *Hj. Bellander*, Göteborgs spårvägar.
10. »Vänster- eller högertrafik i Sverige?» Diskussion med inledningsanförande av föreningens sekreterare, ombudsmannen *Wilh. Augustinsson*, Stockholms spårvägar.

Kl. 19.00 Aktiebolaget Stockholms Spårvägars middag å Restaurant Hasselbacken.

Klädsel: Vardagsdräkt.

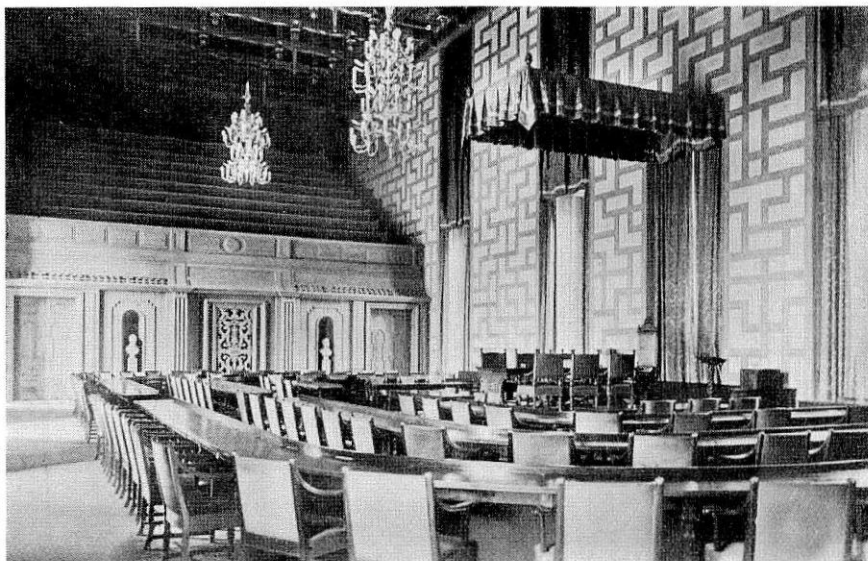
Fredagen den 6 september 1935.

- Kl. 10.00 11. Svenska Spårvägsföreningens ordinarie årsstämma:
- a) Årsberättelsen.
 - b) Granskning av styrelsens förvaltning och därmed sammanhängande fråga om ansvarsfrihet.
 - c) Val av styrelse. (I tur att avgå äro: Herrar *Nerell* och *Ångström*.)
 - d) Val av revisorer.
 - e) Val av nya medlemmar.
 - f) Styrelsens förslag om ändring av föreningens namn.
 - g) 1936 års möte.
- Kl. 10.30 12. »Internationella elektrotekniska kommissionens möte i Brüssel 1935 samt kommunikationstekniken på världsutställningen.» Föredrag av civilingenjören *J. Körner*, Stockholm.
13. »Äro strömmätare å spårvagnar behöfliga?» Föredrag av maskiningenjören *E. Engdahl*, Stockholms spårvägar.
14. »Minnesanteckningar om huvudstadens lokaltrafik genom tiderna.» Föredrag av ordföranden i styrelsen för Aktiebolaget Stockholms Spårvägar *J. A. Wallin*.

Kl. 13.00 Stockholms Stads lunch i Stadshuset.
Förevisning av Stadshuset.

Lördagen den 7 september 1935.

- Kl. 9.00 Utfärd till 1) Tranebergsbro,
2) Spårvägens bussgarage på Kungsholmen,



Stadshuset, Rådssalen.

- 3) Västerbron.
- 4) Tunnelbanan Skanstull—Slussen,
- och 5) Slussområdet.

Kl. 11.40 Avfärd till Saltsjöbaden från Saltsjöbanans station.

Kl. 12.15 Saltsjö-, Roslags- och Lidingöbanornas lunch å Grand Hôtel i Saltsjöbaden.

Särskild inbjudan att närvara vid mötets förhandlingar hade tillställts:

Överståthållaren Torsten Nothin.

Underståthållaren Richard Bring.

Polismästaren E. S. Hallgren.

Stadsfullmäktiges ordförande herr K. A. Tengdahl.

Stadsfullmäktiges förste vice ordförande generallöjtnanten J. Åkerman.

Borgarrådet C. G. Björklund.

Borgarrådet K. G. Ewerlöf.

Borgarrådet Y. Larsson.

Borgarrådet Harry Sandberg.

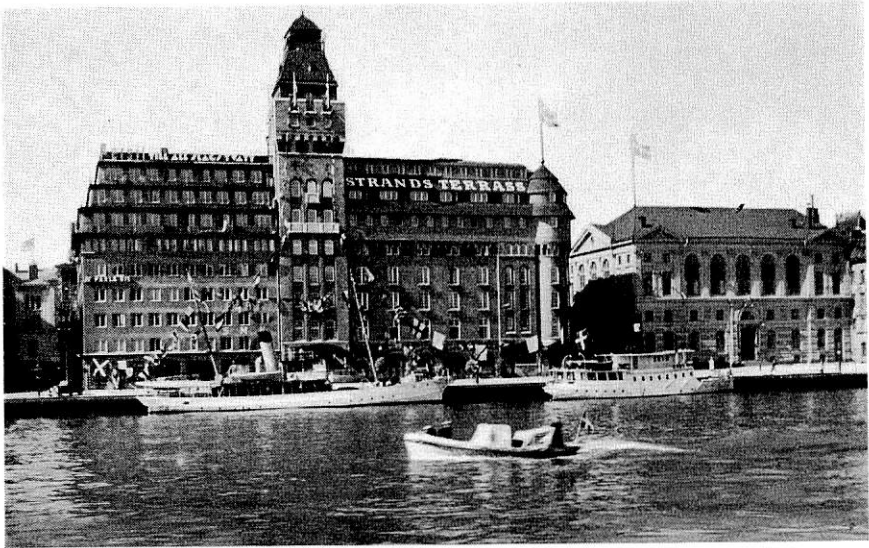
Kanslichefen E. Hildebrand.

Finanssekreteraren B. Nordwall.

Gatudirektören David Anger.

Fastighetsdirektören L. A. Dahlberg.

Direktören C. Kleman.



Strand Hôtel.

Stadsplanedirektören A. Lilienberg.
 Gatudirektören N. K. Sundblad.
 Polissekreteraren Gustaf Sandström.
 Polisintendenten K. G. Bäckman.
 Överingenjören G. Ekwall.
 Kaptenen Carl Thulin.
 Civilingenjören G. Lundborg.
 Fabrikören Aug. Lindmark.
 Direktören Gösta Löfmark.
 Vägingenjören Folke Torgén.
 Ingenjören G. Nordgren.

Till mötet hade infunnit sig representanter för 18 ordinarie och 9 passiva medlemmar. Dessutom hade hedersledamoten och 14 extra medlemmar kommit tillstådes.

Deltagareförteckningen upptog följande namn:

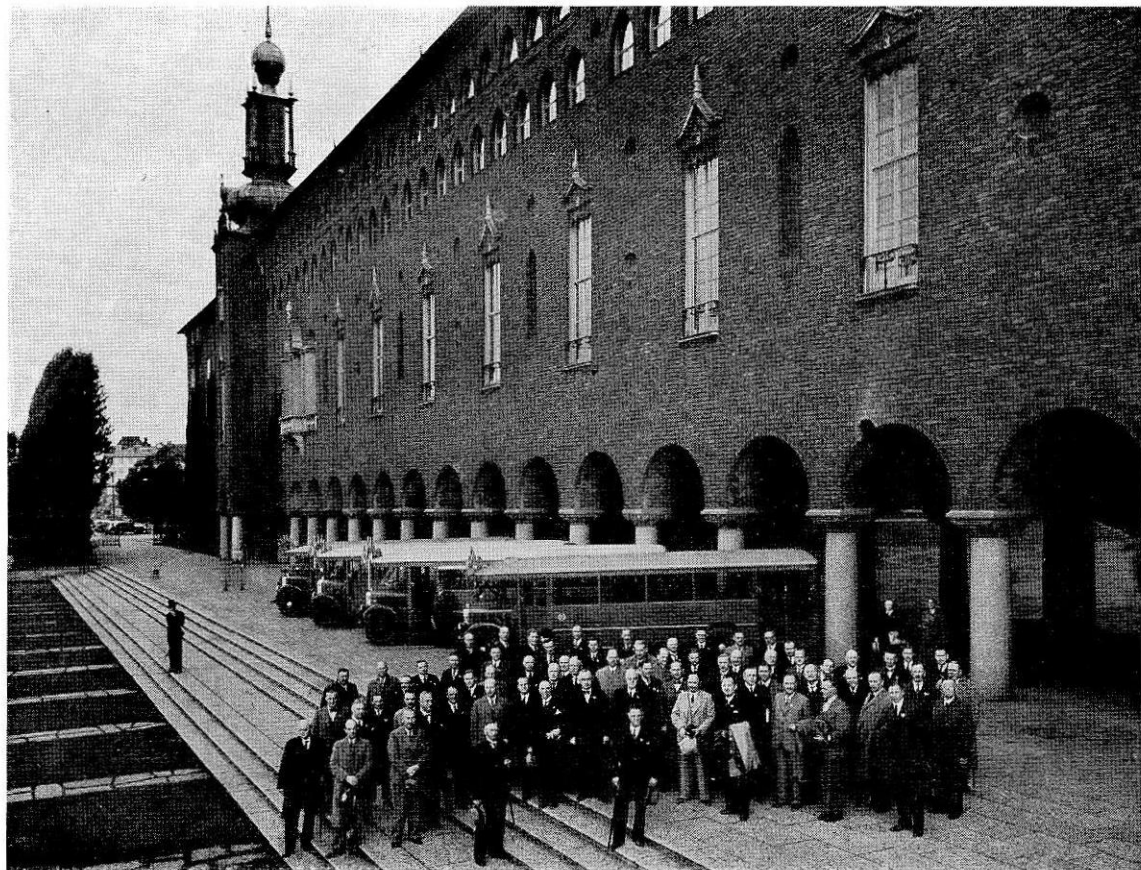
Hedersledamot:

Kaptenen *Ernst Hjortzberg.*

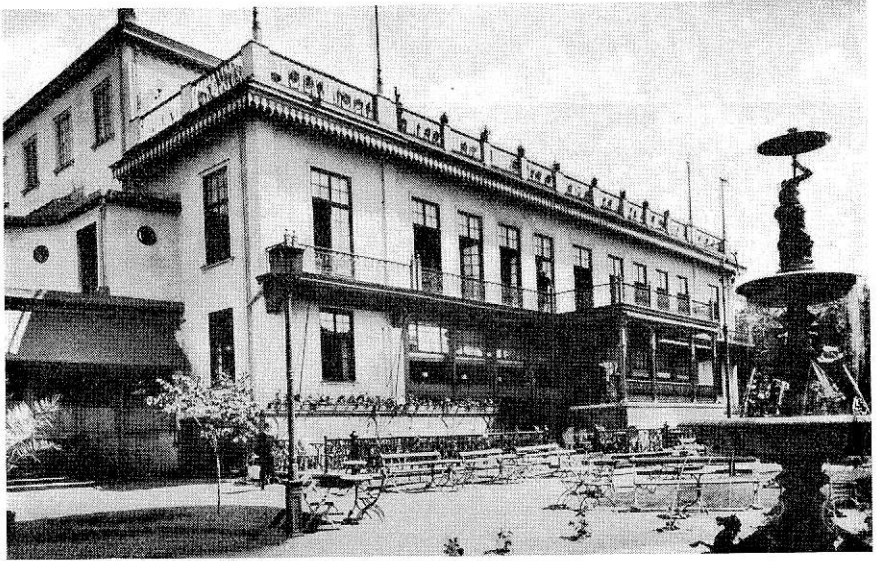
Ordinarie medlemmar:

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar:

Transportmästaren *J. A. Wallin.*
 Överingenjören *G. H. Hultman.*



Från årsmötet 1935.



Hasselbacken.

Direktören *E. V. Forssberg.*
 Ekonomichefen *Z. Höglund.*
 Redaktören *O. F. Ström.*
 Förtroendemannen *S. Cruse.*
 Stadsfullmäktigen *A. V. Ferm.*
 Faktorn *Gustaf Persson.*
 Fil. d:r *Ivar Öman.*
 Ombudsmannen *J. E. Andersson.*
 Assistenten *A. R. Johansson.*
 Direktören *Gösta Hellgren.*
 Kamreraren *O. Westerberg.*
 Trafikchefen *E. Magnuson.*
 Maskiningenjören *E. Engdahl.*
 Baningenjören *R. Gripe.*
 Ombudsmannen *Wilh. Augustinsson.*
 Bussingenjören *Th. Lange.*
 Trafikinspektören *C. Lindskog.*
 Kamrerassistenten *F. Löfström.*
 Ingenjören *E. Axberger.*
 Ingenjören *H. Hjorth.*
 Civilingenjören *H. Björck.*
 Byråassistenten *E. Tengblad.*
 Ingenjören *E. Arding.*
 Kassören *A. Nyström.*



Från middagen å Hasselbacken.

Körmästaren *C. Björnskog*.
 Bokhållaren *K. Håkansson*.
 Kontrollören *Hj. Ekström*.
 T. f. ombudsmannen *Ernst Johansson*.
 Spårvägsmanen *Helmer Hansson*.
 Spårvägsmanen *Eric Hårdin*.
 Spårvägsmanen *Erik Johansson*.
 Bussföraren *Karl Malmström*.
 Montören *T. Johansson*.

Gävle Stads Spårvägar:

Ingenjören *S. Mortimer*.
 Disponenten *W. Bengtson*.
 Förste kontoristen *J. W. Lind*.
 Civilingenjören *J. F. Hjorth*.
 Ingenjören *S. Landquist*.

Göteborgs Spårvägar:

Direktören *C. A. Reuterswärd*.
 Kassören *Hugo Larsson*.
 Ingenjören *A. J. Eduards*.
 Avdelningschefen *Ad. Eriksson*.
 Baningenjören *Hj. Bellander*.

Hälsingborgs Stads Spårvägar:

Spårvägschefen *Otto Lange*.
 Direktören *Anders Persson*.
 Linjeingenjören *N. U. Norén*.

Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö:

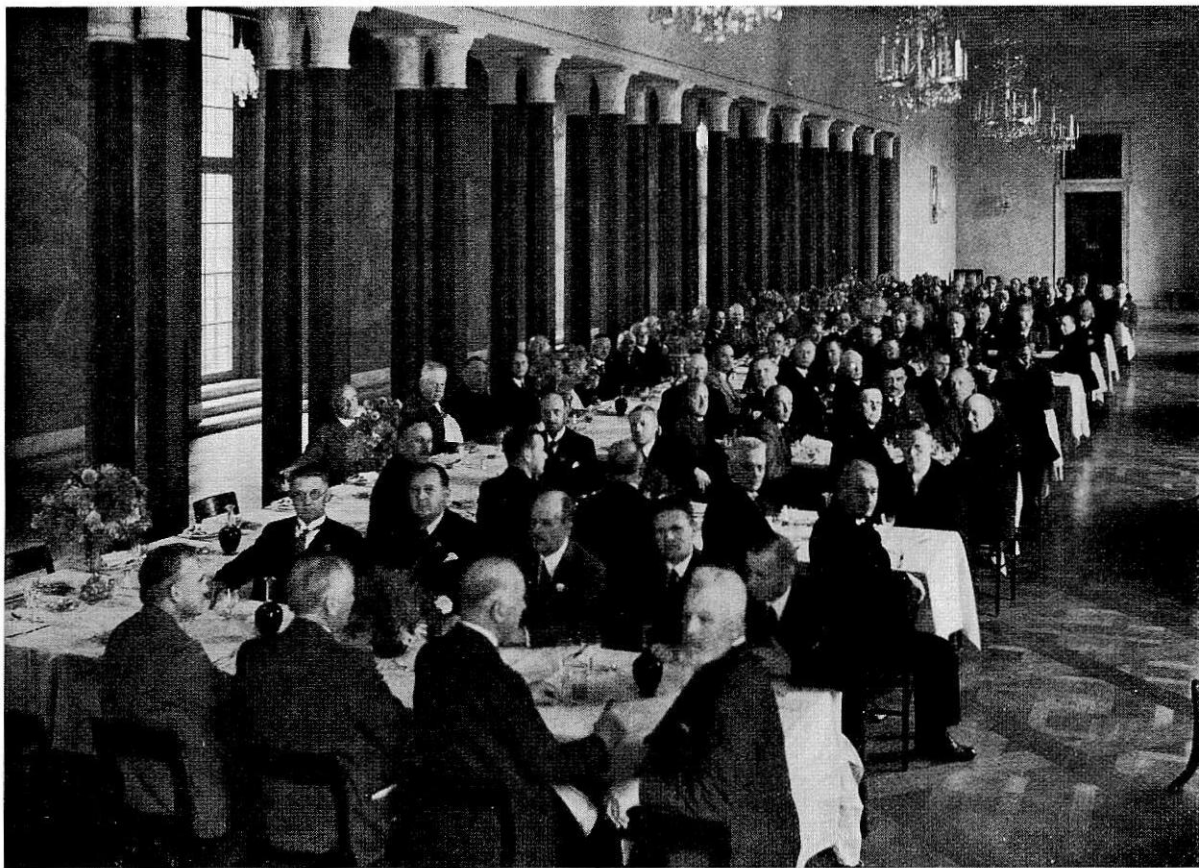
Trafikchefen *W. Nilsson*.

Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön:

Direktören *J. Wilh. Lindgren*.
 Trafikchefen *O. Walden*.
 Baninspektorn *J. Andersson*.

Jönköpings Spårvägar:

Förste kontoristen *B. A. Lindstedt*.
 Civilingenjören *R. Linse*.



Från lunchen i Prinsens Galleri.

Karlskrona Stads Spårvägar:

Kamreraren *O. Kloo*.
 Apotekaren *I. Borgström*.
 Chefsingenjören *H. Tham*.

Lidingö Trafikaktiebolag:

Bankombudsmannen *P. Hemberg*.
 Trafikchefen *C. Blomström*.

Malmö Stads Spårvägar:

Riksdagsmannen *Carl Lovén*.
 Expeditionen *E. A. Andersson*.
 Direktören *Einar Hultman*.

Norrköpings Spårvägar:

Byråingenjören *Th. Frisk*.

Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag:

Direktören *Åke Nerell*.
 Maskiningenjören *J. Lindholm*.
 Baningenjören *C. A. Landin*.
 Trafikinspektören *B. A. Morin*.

Stockholms Läns Omnibusaktiebolag:

Direktören *Ernst Kihlberg*.

Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön:

Civilingenjören *Alf Lindén*.
 (se Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag)

Spårvägsaktiebolaget Upsala—Mälaren:

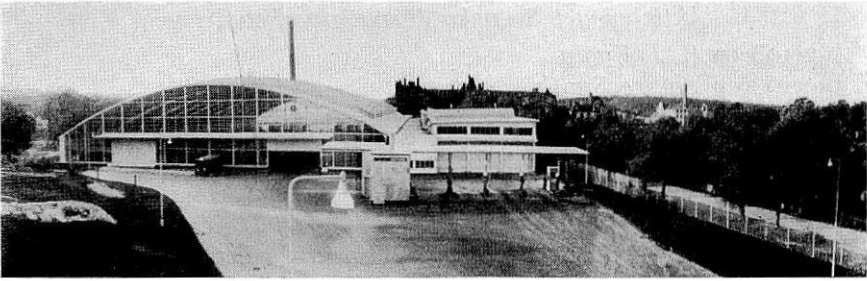
Direktören *H. Ångström*.
 (se Upsala Spårvägs Aktiebolag)

Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag:

Civilingenjören *Alf Lindén*.

Trafikaktiebolaget Stockholm—S. Lidingön:

Kaptenen *J. A. Ericsson*.
 Direktören *Nils Westberg*.
 Hamndirektören *Sal. Vinberg*.
 Majoren *Hj. Unander*.



Stockholms Spårvägars bussgarage vid Hornsberg.

Upsala Spårvägs Aktiebolag:

Direktören *Hilding Ångström*.
 Disponenten *Svante Strandberg*.

Extra medlemmar:

Kaptenen *C. F. Asker*.
 Byrådirektören *I. Billing*.
 Överdirektören *Nils Bolinder*.
 Byrådirektören *E. C. Ericsson*.
 Direktören *E. Hjorth*.
 Civilingenjören *A. J. Körner*.
 Statsinspektören *K. Landtmanson*.
 Direktören *Erik Lundin*.
 Majoren *Viktor Ståhle*.
 Ingenjören *Percy H:sson Tamm*.
 Civilingenjören *Henrik Tisell*.
 Kaptenen *Gustaf Östberg*.

Passiva medlemmar:

Aktiebolaget Hägglund & Söner:

Direktören *P. E. Hägglund*.

Aktiebolaget Lindholmen—Motala:

Direktören *O. E. Johansson*.
 Försäljningschefen *John Eriksson*.

Aktiebolaget Scania-Vabis:

Direktören *G. Lindmark*.

Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna:

Ingenjören *C. J. Uggla*.
 Ingenjören *Sverre Smith*.

Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken:

Civilingenjören *V. Blomberg*.

Aktiebolaget Svenska Maskinverken:

Direktören *Per Deurell*.
 Överingenjören *Hans Hellström*.
 Ingenjören *Gunnar Liljegren*.

Aktiebolaget Volvo:

Försäljningschefen *Hilmer Johansson*.
 Direktören *Gustaf Larson*.

Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget:

Ingenjören *C. Wijkborn*.
 Ingenjören *W. Heinrici*.
 Ingenjören *P. Hiersemann*.

Elektriska Aktiebolaget A. E. G.:

Civilingenjören *Sigurd Halden*.

Av de särskilt inbjudna hade infunnit sig:

Underståthållaren *Richard Bring*.
 Polismästaren *E. S. Hallgren*.
 Borgarrådet *C. G. Björklund*.
 Borgarrådet *K. G. Ewerlöf*.
 Borgarrådet *Harry Sandberg*.
 Kanslichefen *E. Hildebrand*.
 Finanssekreteraren *B. Nordwall*.
 Gatudirektören *David Anger*.
 Fastighetsdirektören *L. A. Dahlberg*.
 Direktören *C. Kleman*.
 Stadsplanedirektören *A. Lilienberg*.
 Gatudirektören *N. K. Sundblad*.
 Polissekreteraren *Gustaf Sandström*.
 Överingenjören *G. Ekwall*.
 Vägingenjören *Folke Torgén*.
 Civilingenjören *G. Lundborg*.

Mötesprotokollet var av följande lydelse:

Protokoll, hållet vid Svenska Spårvägsföreningens årsmöte i Stockholm den 5—7 september 1935.

Torsdagen den 5 september 1935.

§ 1.

Ordföranden i styrelsen för Aktiebolaget Stockholms Spårvägar herr J. A. Wallin hälsade Svenska Spårvägsföreningen och mötesdeltagarna välkomna till Stockholm med följande ord:

»Fem år, ett lustrum, har förflutit, sedan Svenska Spårvägsföreningen senast var samlad i Stockholm och vi hade nöjet att här på det kommunala trafikföretagets, Aktiebolaget Stockholms Spårvägar, vägnar hälsa föreningen välkommen.

Sedan dess ha vi träffats fyra gånger ute i landet. Kanske menar någon, att vi pläga ha sådana här sammankomster för ofta, men då må man komma ihåg den oerhörda utveckling, som tekniken i vår tid företer, särskilt på bussområdet. Jag tror därför, att detta möte, liksom också de föregående, med sina instruktiva föredrag skall komma att framhäva nödvändigheten utav att följa med utvecklingen på detta stora, vida fält.

Mina herrar! Under förhoppning att detta möte skall bli lika instruktivt och nyttigt och till allmänhetens bästa som alla de föregående ber jag på Aktiebolaget Stockholms Spårvägars vägnar att få hälsa er hjärtligt välkomna till Stockholm.»

Herr Wallin överlämnade härefter ordet till föreningens ordförande, direktören Gösta Hellgren, Stockholm.

§ 2.

Å föreningens vägnar tackade herr Hellgren för inbjudan att i Stockholm avhålla årets möte och förklarade härefter detsamma öppnat.

§ 3.

Härefter valdes:

till *ordförande*: Direktör Hellgren, Stockholm, samt till *vice ordförande*: Herr J. A. Wallin, Stockholm, och direktören C. A. Reuter-svärd, Göteborg.

Undertecknad Augustinsson hade att såsom föreningens sekreterare föra protokoll över mötesförhandlingarna.

§ 4.

Utsågos maskiningenjören Johannes Lindholm och baningenjören Ragnar Gripe, båda i Stockholm, att jämte ordföranden justera mötesprotokollet.

§ 5.

Härefter höll herr Hellgren föredrag om »*Utvecklingsplaner för lokaltrafiken i Stockholm*».

§ 6.

Direktören Åke Nerell, Stockholm—Roslagens Järnvägar, redogjorde därpå i ett av ljusbilder beledsagat föredrag för »*Motorvagnar i järnvägarnas lokaltrafik*».

§ 7.

Härefter följde föredrag av civilingenjören H. Björck, Stockholms spårvägar, om »*Moderna motorer och deras placering i nyare buss-typer*».

Efter föredraget, som belystes av ljusbilder, följde diskussion.

Kl. 12.30 avbrötos förhandlingarna.

Gemensam lunch intogs kl. 13 å Strand Hôtél.

Efter lunchen företogo mötesdeltagarna en utfärd i bussar runt Djurgården.

Kl. 15 återupptogs förhandlingarna.

§ 8.

Direktören E. Hultman, Malmö spårvägar, avlämnade rapport från kommittén för »*Rullande materiel, verkstäder och hallar*».

§ 9.

Ingenjören H. Hjorth, Stockholms spårvägar, höll härpå föredrag med ljusbilder om »*Nya spårvagnar i Milano, Köpenhamn, Brüssel och Bologna*».

§ 10.

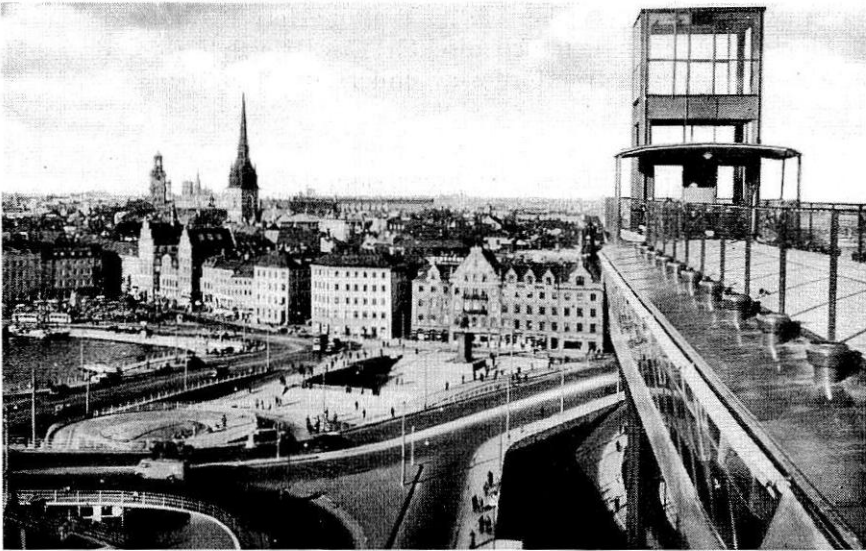
Härefter talade baningenjören Hj. Bellander, Göteborgs spårvägar, om »*Spårvägsväxlar och -korsningar, särskilt med hänsyn till materialet*».

Efter föredraget följde diskussion.

§ 11.

Som nästa punkt på programmet hade upptagits diskussion över ämnet »*Vänster- eller högertrafik i Sverige?*»

Ordföranden erinrade om att 1934 års Vägtrafiksakkunnige i sitt även till Svenska Spårvägsföreningen för yttrande remitterade betän-



Slussområdet. Utsikt från nya Katarinahissen.

kande av den 28 maj 1935 föreslagit, att Sverige skulle övergiva »den gamla hävdvunna vänsterkörningen och i likhet med de flesta kontinentens länder övergå till högertrafik». Då en dylik ändring av trafikriktningen i betydande utsträckning berörde de trafikslag, som föreningens medlemmar representerade, hade styrelsen ansett det vara av stort intresse att på årsmötet upptaga frågan till diskussion.

Föreningens sekreterare, ombudsmannen Willh. Augustinsson, Stockholms Spårvägar, höll härefter inledningsföredraget. Till detta utdelades en särskilt uppgjord tablå över »vänster- och högerländer» med därtill hörande kartor.

I den härpå följande diskussionen deltog: direktören E. Hultman, Malmö, kaptenen J. A. Ericsson, Lidingön, direktören C. A. Reuterswärd, Göteborg, maskiningenjören J. Lindholm, Stockholm, herr J. A. Wallin, Stockholm, kaptenen C. F. Asker, Stockholm, riksdagsmannen C. Lovén, Malmö, direktören H. Ångström, Uppsala, och kamraren O. Kloo, Karlskrona.

Kl. 18 avbrötos förhandlingarna för dagen.

Till kl. 19 hade Aktiebolaget Stockholms Spårvägar inbjudit mötesdeltagarna samt representanter för stad, kommun och press till middag å Restaurant Hasselbacken. Välkomsttalet hölls av ordföranden i

spårvägsbolagets styrelse herr J. A. Wallin. Herr Reuterswärd talade för Stockholms Spårvägar och direktör Eric Hjorth för föredragshållarna. Gästernas tack framfördes av underståthållare Bring.

Fredagen den 6 september 1935.

Förhandlingarna togo sin början kl. 10, varvid föreningen först avhöll sin

ordinarie årsstämma.

§ 12.

1. Efter föredragning i påfordrade delar av styrelsens och revisorernas berättelser för år 1934 beviljade stämman styrelsen ansvarsfrihet för sagda år.

2. Styrelseledamoten direktören Åke Nerell, Stockholm, och suppleanten direktören Hilding Ångström, Uppsala, fingo sina mandat förnyade till ordinarie föreningsstämman år 1938.

3. Till revisorer omvaldes kamreraren Otto Westerberg och direktören Eric Hjorth, båda i Stockholm. Valet avsåg år 1936.

§ 13.

Härefter upptog stämman till behandling styrelsens i skrivelse av den 5 september 1935 avgivna förslag, att föreningens namn skulle ändras till *Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen*.

Skrivelsen, som tillställts de ordinarie medlemmarnas ombud, var av följande lydelse:

»Till Svenska Spårvägsföreningens medlemmar.

När Svenska Spårvägsföreningen år 1905 konstituerades, bestod densamma av 5 st. medlemmar, samtliga spårvägsföretag.

Föremålet för föreningens verksamhet angavs i stadgarna sålunda, att föreningen var:

»avsedd att utgöra en sammanslutning mellan de förvaltningar af spårvägar i svenska städer, hvilka däri ingå som medlemmar, samt att utreda och träffa öfverenskommelser angående ärenden, som beröra spårvägarnas intressen, äfvensom i öfrigt bevaka och främja gemensamma angelägenheter.»

År 1906 ingick den första förortsbanan, nämligen Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag, såsom medlem i föreningen, vilken därefter närmast kom att utgöra en sammanslutning av de företag, som omhändertog den rent lokala trafiken i städerna och deras närmaste förorter.

Detta är fortfarande förhållandet.

Då föreningens stadgar år 1927 ändrades, var det huvudsakligen för att möjliggöra, att såväl spårvägs- som buss- och förortsbaneföre-

tag skulle kunna erhålla medlemskap. För detta ändamål erhöLL § 1 i stadgarna följande ändrade lydelse:

»Svenska Spårvägsföreningen utgör en sammanslutning av spårvägar och andra likartade trafikföretag. Föreningen har till uppgift att främja gemensamma intressen och verka för den lokala trafikens utveckling och framåtskridande.»

Frågan att redan i namnet giva uttryck åt föreningens sålunda i viss mån ändrade verksamhetsområde har ofta varit föremål för styrelsens överläggningar. Olika förslag ha härvid framkommit.

Styrelsen får härmed föreslå föreningsstämman att biträda det förslag, som efter ingående prövning enhälligt vunnit styrelsens gillande, nämligen att föreningens namn skall ändras till *Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen (S. B. F. F.)*.

Då förslaget innebär den ändring i föreningens stadgar, att orden »Svenska Spårvägsföreningen» skola utbytas mot orden »Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen», erfordras för besluts giltighet, att det fattas antingen enhälligt på ordinarie stämma eller ock av 2 på varandra följande stämmor, därav minst en ordinarie, och på den senast hållna med minst 2/3 majoritet.»

Efter en kortare diskussion, varunder kamreraren O. Kloo, Karlskrona spårvägar, framförde vissa betänkligheter mot förslaget, godkände stämman enhälligt vad styrelsen föreslagit, och skulle i enlighet härmed ändring ske i föreningens stadgar.

§ 14.

Å Karlskrona Stads Spårvägars vägnar inbjöd herr Kloo härefter föreningen att förlägga 1936 års möte till Karlskrona.

Stämman antog med tacksamhet detta förslag och uppdrog åt ordföranden att om mötet träffa närmare anstalter.

§ 15.

Härefter följde föredrag av civilingenjören J. Körner, Stockholm, om »*Internationella elektrotekniska kommissionens möte i Brüssel 1935 samt kommunikationstekniken på världsutställningen*».¹

§ 16.

Maskiningenjören E. Engdahl, Stockholms Spårvägar, höll härefter föredrag över ämnet: »*Äro strömmätare å spårvagnar behövlige?*»

Efter föredraget följde diskussion.

¹ I föreningens årsskrift har föredraget uppdelats på sätt framgår av innehållsförteckningen.



Grand Hôtel, Saltsjöbaden.

§ 17.

»Minnesanteckningar om huvudstadens lokaltrafik genom tiderna» var ämnet för mötets sista, av herr Wallin hållna föredrag.

Kl. 12.45 förklarade ordföranden de egentliga mötesförhandlingarna avslutade.

Kl. 13 gav Stockholms stad lunch för mötesdeltagarna i Prinsens galleri. Vid lunchen presiderade borgarrådet Gottfrid Björklund.

Lördagen den 7 september 1935.

Kl. 9 samlades mötesdeltagarna å Eiraplan. I abonnerade bussar ställdes härefter färden längs Norr Mälarstrand—Drottningholmsvägen till *Tranebergsbro*, där uppehåll gjordes, samt vidare över Alvik och Gamla Drottningholmsvägen under Tranebergsbro till Traneberg och därifrån till spårvägsbolagets bussgarage vid *Hornsberg*.

Garageanläggningens olika avdelningar förevisades av bussingenjören Thor Lange samt ingenjörerna Björck och Wickström.

Kl. 10.30 fortsattes färden över Fridhemsplan till den under byggnad varande nya *Västerbron* och, efter ett kortare uppehåll å brokrönet,

till Ringvägens station å *tunnelbanan Skanstull—Slussen*. I extratåg fördes deltagarna till ändstationen vid Slussen och därifrån åter till tunnelbanestationen Södra Bantorget. Här demonstrerade Slussbyggnadschefen, kaptenen Carl Thulin, en modell av det nya, ännu ej helt färdiga *slussområdet*, genom vilket bussarna därefter fortsatte till Salt-sjöbanans station.

Kl. 11.40 avgick extratåg till *Saltsjöbaden*.

Under värdskap av Saltsjö-, Roslags- och Lidingöbanorna intogs här lunch å Grand Hôtel.

Efter lunchen bereddes deltagarna tillfälle avlägga besök å *Stockholms Observatorium*, som demonstrerades av docenten St. H. A. Asklöf.

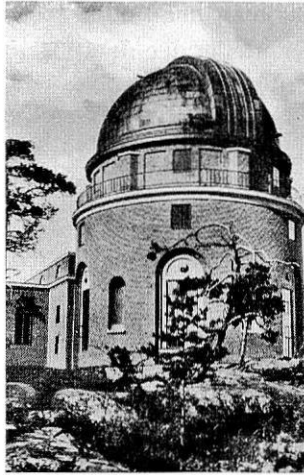
Vid protokollet:
Wilh. Augustinsson.

Justeras:

Gösta Hellgren.

Johannes Lindholm.

R. Gripe.



Stockholms Observatorium.

Styrelsen för Svenska Spårvägsföreningen får härmed avgiva följande

BERÄTTELSE FÖR ÅR 1934.

1. Årsmötet.

På inbjudan av Gävle Stads Spårvägar avhöll föreningen sitt 30. årsmöte i Gävle den 7 och 8 september 1934. Mötesförhandlingarna föreligga i tryck.

2. Sammanträde i Köpenhamn.

Den 24 november 1934 hölls i Köpenhamn ett av Köpenhamns Spårvägar anordnat sammanträde, varvid styrelsens ordinarie ledamöter närvaro. Föredragen vid sammanträdet äro intagna i föreningens årskrift för 1934.

3. Medlemmar.

Vid ordinarie stämma den 7 september 1934 invaldes som *passiva medlemmar*:

Aktiebolaget Volvo, Göteborg, och
Aktiebolaget Lindholmen-Motala, Motala.

Tidaholms Bruks Aktiebolag har under året utträtt ur föreningen. Föreningen bestod sålunda under år 1934 av följande medlemmar:

Hedersledamot:

Kaptenen Ernst Hjortzberg.

Ordinarie medlemmar:

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar,
Gävle Stads Spårvägar,
Göteborgs Spårvägar,
Hälsingborgs Stads Spårvägar,
Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö,
Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön,
Jönköpings Spårvägar,
Karlskrona Stads Spårvägar,
Lidingö Trafikaktiebolag,
Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag,
Malmö Stads Spårvägar,
Norrköpings Spårvägar,
Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön,
Spårvägsaktiebolaget Upsala—Mälaren,
Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag,
Stockholms Läns Omnibusaktiebolag,
Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag,
Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön,
Upsala Spårvägs Aktiebolag.

Extra medlemmar:

Kaptenen C. F. Asker,
 Byrådirektören I. Billing,
 Överdirektören Nils Bolinder,
 Kommerserådet A. F. Enström,
 Byrådirektören E. C. Ericsson,
 Direktören E. Hjorth,
 Överstelöjtnanten Carl J. Insulander,
 Civilingenjören A. J. Körner,
 Statsinspektören K. Landtmanson,
 Direktören Erik Lundin,
 Trafikchefen K. A. Pallin,
 Maskininspektören L. W. Ståhle,
 Majoren Viktor Ståhle,
 Ingenjören Percy H:sson Tamm,
 Civilingenjören Henrik Tisell,
 Byråchefen P. Axel Valsinger,
 Direktören Ivar Wendt,
 Kaptenen Gustaf Östberg.

Passiva medlemmar:

Aktiebolaget Hägglund & Söner,
 Aktiebolaget Lindholmen-Motala,
 Aktiebolaget Scania-Vabis,
 Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna,
 Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken,
 Aktiebolaget Svenska Maskinverken,
 Aktiebolaget Volvo,
 Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget,
 Elektriska Aktiebolaget A. E. G.,
 Trelleborgs Gummifabriks Aktiebolag.

4. *Styrelse.*

Efter vid föreningsstämman företagna kompletteringsval består styrelsen av följande ledamöter nämligen:

Spårvägschefen O. Lange,	vald till ordinarie stämma	1937,
Direktören C. A. Reuterswärd,	» » » »	1937,
Direktören Gösta Hellgren,	» » » »	1936,
Direktören Einar Hultman,	» » » »	1936,
Direktören Åke Nerell,	» » » »	1935.

Suppleanter äro:

Direktören J. A. Ericsson,	vald till ordinarie stämma	1937,
Direktören Hilding Ångström,	» » » »	1935.

Till ordförande har styrelsen utsett direktör Hellgren och till vice ordförande direktör Reuterswärd.

Sekreterare och kassaförvaltare är ombudsmannen i Aktiebolaget Stockholms Spårvägar Wilhelm Augustinsson.

5. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (N. T. F.).*

Svenska Spårvägsföreningen har ingått som aktiv medlem i N. T. F., vilken förening — konstituerad i Stockholm den 15 november 1934 — har till uppgift att verka för höjd trafikultur och ökad trafiksäkerhet i Sverige, främst å gator och vägar.

6. *Kommittéer inom föreningen.*

- a) Kommittén för »Spår och ledningar»:
Spårvägschefen O. Lange, Hälsingborg, (sammankallande),
Baningenjören R. Gripe, Stockholm,
Majoren Viktor Ståhle, Stockholm, och
Ingenjören Anders Bergman, Malmö;
- b) Kommittén för »Rullande materiel, verkstäder och hallar»:
Direktören E. Hultman, Malmö, (sammankallande),
Maskiningenjören E. Engdahl, Stockholm,
Verkstadsingenjören C. A. Christensson, Göteborg,
Maskiningenjören J. Lindholm, Stockholm, och
Bussingenjören Thor Lange, Stockholm.

I *busstandardiseringsfrågor* har samarbete upptagits med Sveriges Omnibussägares Riksförbund genom följande av förbundet utsedda representanter:

Direktören G. Wahlstedt, Stockholm,
Direktören E. Kihlberg, Stockholm, och
Kaptenen G. Holmquist, Göteborg, med
Direktören G. Andersson, Stockholm,
såsom ersättare.

7. *Representanter i utländska föreningar m. m.:*

- a) Union Internationale de Tramways, de Chemins de Fer d'Intérêt Local et de Transports Publics Automobiles, Brüssel:
Direktören Gösta Hellgren, Stockholm.
- b) Fullmäktige i Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut:
Direktören Gösta Hellgren, Stockholm, och
Direktören C. A. Reuterswärd, Göteborg,
med
Direktören Åke Nerell, Stockholm, och
Spårvägschefen O. Lange, Hälsingborg,
till suppleanter.
- c) Elektriska standardiseringskommitténs utskott för elektriskt banmaterial:
Maskiningenjören E. Engdahl, Stockholm,
Maskininspektören L. W. Ståhle, Stockholm,

Direktören Hilding Ångström, Uppsala, och
Verkstadsingenjören C. A. Christensson, Göteborg.

d) Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (N. T. F.):
Direktören Gösta Hellgren, Stockholm,
tillika medlem av föreningens råd.

8. Räkenskaper:

Följande sammandrag av föreningens räkenskaper utvisar den ekonomiska ställningen vid 1934 års början och slut.

Enligt 1933 års berättelse uppgingo tillgångarna den 31
december 1933 till Kr. 1 059: 90

Inkomster år 1934:

Medlemsavgifter:

Ordinarie medlemmar	Kr. 5 350:—	
Extra »	» 170:—	
Passiva »	» 2 000:—	» 7 520:—
Ränta å kapital m. m.		» 89: 88

Kr. 8 669: 78

Utgifter år 1934:

Kostnader för årsmötet i Gävle	Kr. 468: 45	
Årsskriften 1933	» 2 208: 14	
Reseräkningar	» 1 894: 50	
Sekretariat, trycksaker, porto etc.	» 1 254: 23	
Övriga omkostnader	» 749: 45	» 6 574: 77

Föreningens tillgångar den 31 december 1934 Kr. 2 095:01
Stockholm i augusti 1935.

GÖSTA HELLGREN.

Ordförande.

Wilh. Augustinsson.

Sekreterare.

REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknade, utsedda att granska Svenska Spårvägsföreningens räkenskaper under år 1934, vitsorda härmed, att dessa befunnits i god ordning och behörigen verifierade.

I styrelsens berättelse för 1934 intagen redogörelse beträffande inkomster och utgifter under året samt föreningens ekonomiska ställning vid årsskiftet överensstämmer med räkenskaperna.

Ansvarsfrihet för 1934 års förvaltning tillstyrkes.

Stockholm den 29 augusti 1935.

Otto Westerberg.

Erik Hjorth.

Över 1934 års Vägtrafiksakkunnigas¹ betänkande av den 28 maj 1935 (Statens offentliga utredningar 1935: 23) har Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen avgivit följande yttrande:

TILL KONUNGEN

Genom remiss av den 15 juni 1935 har Eders Kungl. Maj:t berett Svenska Spårvägsföreningen tillfälle att före den 1 oktober 1935 inkomma med yttrande över 1934 års Vägtrafiksakkunnigas betänkande av den 28 maj 1935 med förslag till ny Motorfordonsförordning och ny Vägtrafikstadga med därtill hörande förslag om övergång till s. k. högertrafik.

Föreningen får i underdånighet meddela, att dess namn å ordinarie stämma den 6 innevarande september månad ändrats till *Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen*. Denna namnförändring har tillkommit för att betona, att föreningen, som ursprungligen utgjort en sammanslutning av landets spårvägar, numera omfattar jämväl buss- och förortsbaneföretag.

Över de sakkunnigas förslag anföres i underdånighet följande.

A. Motorfordonsförordningen.

Ur denna författning ha i förslaget utbrutits *dels* de mera trafikbetonade bestämmelserna *och dels* föreskrifterna om den s. k. yrkesmässiga trafiken.

Intet finnes att häremot erinra. De förra ha som sig bör överförts till vägtrafikstadgan, de senare förutsättas komma att ingå i den särskilda lag om »Allmän Automobiltrafik», som föreslagits av 1932 års Trafikutredning. Lämpligt synes oss, att bestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken för överskådlighetens skull på föreslaget sätt samlas i en särskild författning.

Mot vissa av förslagets detaljer göras följande erinringar.

2 §, 1 mom., 1 st.: Följande tillägg föreslås: »— — —, dock att för buss verktyg och reservgummi medräknas endast i den omfattning, desamma normalt medföras vid bussens gående i trafik.»

¹ Jämlikt Kungl. Mat:ts bemyndigande den 30 juni 1934 uppdrog kommunikationsministern statsrådet Henning Leo åt landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ombudsmannen i Lastbilägarnas riksförbund A. W. Anderson, direktören A. T. N. Gabrielsson, dåvarande kaptenen A. P. Norlander och numera vägtrafikinspektören B. R. B. von Segebaden att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning till lösande av vissa spörsmål på motortrafikens område m. m. De sakkunniga antogo benämningen 1934 års Vägtrafiksakkunniga. Som de sakkunnigas sekreterare har fungerat sekreteraren Yngve Ericsson.

Bussar i stadstrafik medföra nämligen i regel icke dylik materiel.

10 §, 1 mom., 1 st.: För vinnande av bästa driftsekonomi ersätts i de större bussföretagen motorer och vissa andra detaljaggregat med i reserv upplagda, nya eller reparerade delar. Vi föreslå sådant tillägg i detta moment, att för dylika ofta förekommande fall ombesiktning ej skall äga rum.

14 §, 2 mom.: Då enligt 1 §, 1 mom. även chassi räknas som motorfordon, innebär bestämmelsen i 14 §, 2 mom. skyldighet att inom 14 dagar registrera chassi. Efter karossleverans skulle skyldighet föreligga till ombesiktning.

Vi föreslå, att i avseende å bussar besiktning och registrering skall ske först, sedan bussen helt färdigställts för sitt ändamål, d. v. s. sedan såväl chassi som kaross levererats.

De nya normalbestämmelser för bussar, som komma att utfärdas och till grund för vilka Väg- och Brosakkunnigas förslag (Statens offentliga utredningar 1934: 27 sid. 130) torde komma att läggas, böra enligt vårt förmenande givas sådan utformning, att, speciellt i avseende å passagerareutrymmet, hänsyn toges till att i den s. k. inomstadstrafiken med dess relativt korta hållplatsavstånd och korta restid ett större antal ståplatser bör kunna medgivas än i övrig mer långväga trafik.

För att kunna hålla lägsta möjliga busstaxa i städerna är nödvändigt att i största möjliga utsträckning utnyttja utrymmet i vagnen till ståplatser.

Vi föreslå, att för stadstrafik ståplatser må i längdgenomgång vid långbänk anordnas på den golvyta, som överstiger gångens längd multiplicerad med 300 mm.

B. Vägtrafikstadgan.

Denna har i förslaget fått en betydligt vidgad omfattning. Vi finna fullt riktigt, att stadgan omfattar »allt vad *vägförande* av olika kategorier ha att iakttaga under färd».

Ehuru det uttryckligen säges ifrån, att *förare av spårvagn* icke betraktas såsom »vägförande», finnas *särskilda bestämmelser för spårvagnar* intagna i förslaget (§§ 37—38).

Då de skyldigheter, som vid framförande av spårvagn åligga dess förare, återfinnas i särskilt utfärdade reglementen, innebär detta de sakkunnigas förslag en *dubbeltagstiftning*, och tillstyrkes därför icke. Erfordras nya regler eller böra nu gällande föreskrifter för framförande av spårvagn ändras eller kompletteras, bör detta ske i dessa särskilda reglementen — eventuellt i ett för hela landet gemensamt spårvägs-

reglemente — och ej i den allmänna vägtrafikstadgan, som är avsedd att reglera den vid skenor ej bundna trafiken. Då knappast någon av de körregler för spårvagnstrafiken, vilka utvalts för införande i vägtrafikstadgan, är av sådan beskaffenhet, att övriga trafikanter behöva äga kännedom därom, föreligger ej skäl att för spårvägstrafikens skull frångå det lagtekniskt riktiga systemet att om samma sak ej stadga på mer än ett ställe.

Däremot finna vi det alldeles uppenbart, att i den allmänna vägtrafikstadgan skall införas alla sådana bestämmelser om spårvägstrafik, som *allmänheten*, den gående såväl som den körande, har att iakttaga. I enlighet härmed anse vi nödvändigt, att i stadgan intages spårvägsreglementenas bestämmelse om skyldighet att lämna *vägen fri för an-nalkande spårvagn*. Denna bestämmelse »har ej tillkommit för att gynna detta kommunikationsmedel på andra trafikslags bekostnad», framhåller föreningen i underdånigt yttrande, avgivet den 29 oktober 1929 över förslaget till nu gällande vägtrafikstadga, »utan utgör endast ett i den allmänna trafiksäkerhetens intresse infört stadgande, som, väl motiverat även ur andra synpunkter, befunnits nödvändigt på den grund, att spårvägstrafiken såsom bunden vid skenor är stel och ej kan manövreras fritt på vägbanan». Ehuru denna spårvagnarnas företrädesrätt är föreskriven i varje spårvägsreglemente, bör regeln härom, såsom en föreskrift, avsedd för allmänheten, ej saknas i vägtrafikstadgan, där den under alla omständigheter är till vägledning, speciellt för vägfarande från orter, som sakna spårvägar.

I avseende å detaljerna i de sakkunnigas förslag anföres följande:

3 §, 1 mom., 3 st.: Generell rätt att passera å *hållplats* stående spårvagn utan att stanna är ej medgiven i alla spårvägsreglementen.

För Stockholm gäller således följande av Överståthållarämbetet utfärdade särskilda ordningsföreskrifter (6 §, 13 mom.):

»Vid passerande av spårvagn vid hållplats skall fordon framföras med särskild varsamhet.

Är hållplatsen icke försedd med refuge eller annan anordning till skydd för passagerarna, får fordon icke köras fram, när spårvagn håller vid platsen för passagerares av- eller påstigning och fordonet vid framkörning skulle komma närmare spåret än 2,5 meter.»

Mot den ändring härutinnan, som de sakkunniga föreslå, hava vi intet att erinra.

4 §, 4 mom., 1 st.: Allmänna direktiv böra lämnas av innebörd, att såsom *huvudväg* i första hand skall räknas väg eller gata, där linjetrafik framgår, antingen denna bedrivs med spårvagn eller buss.

7 §: Sista punkten bör kompletteras med orden: »*ävensom för an-nalkande spårvagn*».

23 §: Bestämmelserna i denna paragraf försvåra i avsevärd grad utnyttjandet av bussbeståndet. Den moderna bussen har betydligt högre hjultryck. Ur väg- och trafiksäkerhetssynpunkt synes gränsen därför för snävt uppdragen. Därest »*särskilda tillstånd*» ändock skola erfordras, böra de kunna givas generellt för viss väg.

24 §, 1 mom.: Det kan ifrågasättas, huruvida icke samma bestämmelser böra gälla för bussar som för personautomobiler. Å vägar med stor trafikintensitet är det, speciellt vid körning i fil, av stor vikt, att samma hastighetsbestämmelser i största utsträckning gälla för samtliga fordon. Ur trafiksäkerhetssynpunkt föreligger ej hinder att för bussar medgiva högre hastighet än 50 km./tim. Därest införande av fri hastighet jämväl för bussar ej anses lämpligt, föreslå vi, att maximihastigheten för dessa fordon bestämmas till 50 km./tim. inom tätbebyggt område och till 60 km./tim. annorstädes.

37 §, 1 st. och 38 §, 5 st.: Införande av *körriktningsvisare* å spårvagnar är enligt vårt förmenande icke oundgängligen nödvändigt i varje stad, där detta trafikmedel finnes. I allmänhet torde själva spårvägs-spåren såsom sådana kunna anses utgöra tillräcklig anvisning för övrig trafik om den riktning en spårvagn kommer att taga. Då för de flesta spårvägsstäder åtgärden icke är av förhållandena påkallad och dess genomförande medför dryga kostnader, bör förslagets nuvarande formulering så omarbetas, att reformen göres beroende av lokal myndighets beslut.

38 §, 2 st.: Den föreslagna maximifarten av 40 km./tim. motsvarar ungefärligen dagsläget. Orden »... fastställa en *lägre* högsta hastighet...» böra emellertid ändras till »... fastställa en *annan* högsta hastighet...». Denna formulering tillgodoser bättre trafikens krav, då den medgiver jämväl höjning i visst fall av maximihastigheten, som för automobiler föreslagits höjd till 50 km./tim. inom tätbebyggt område. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är, såsom redan framhållits, ej oviktigt att på trafiken å en och samma väg om möjligt tillämpa samma hastighetsbestämmelser.

38 §, 3 st.: Allmänhetens berättigade krav på snabb spårvägstrafik låter sig icke förena med den föreslagna skyldigheten för spårvagnsförare att *nedbringa* hastigheten vid *varje* gatukors. Bestämmelsen bör erhålla den lydelse Aktiebolaget Stockholms Spårvägar föreslagit i avseende å spårvägsreglementet för Stockholm, nämligen:

»Vid *sådana* gatukorsningar och andra platser, där fara för sammanstötningar eller annan olyckshändelse kan uppstå, skall farten *nedbringas efter vad behörig hänsyn till trafiksäkerheten vid varje tillfälle kräver.*»

38 §, 5 st.: Jämför ovan under § 37.

38 §, 6 st.: Den föreslagna bestämmelsen att spårvagn skall stannas, innan den från egen banvall föres ut på väg eller gata, medför för spårvägstrafiken och spårvägstrafikanterna en betydande olägenhet.

Den är ur trafiksäkerhetssynpunkt i de flesta fall icke påkallad och kan dessutom lätt leda till minskad försiktighet från övriga vägfarandes sida. Därest trafiksäkerheten kräver förebyggande åtgärder, bör för varje särskilt fall lokal myndighet äga besluta därom.

Den föreslagna bestämmelsen bör således utgå.

C. Övergång till högertrafik.

I denna fråga har föreningen redan i sin förut berörda underdåniga skrivelse av den 22 oktober 1929 konstaterat, att åtgärden i och för sig endast har betydelse för den icke reguljära trafiken. En övergång till högertrafik är icke påkallad från spårvägs- och busstrafiksypunkt. Därest emellertid en dylik omläggning av övrig trafik anses erforderlig, är det ofrånkomligt, att trafikriktningen jämväl för spårvagnar och bussar måste omläggas.

I avseende å kostnaderna för reformens genomförande hävdar föreningen, att såsom de sakkunniga synas förutsätta, trafikföretagen helt befrias från deltagande i dessa kostnader.

De sakkunnigas kostnadskalkyl, 8—10 miljoner kronor, grundar sig vad spårvägarna beträffar på uppgifter, som införskaffats från föreningen.

I avseende å bussarna hava de sakkunniga kalkylerat med en ombyggnadskostnad av i medeltal kr. 1 000:— per buss. Med hänsyn till nödvändigheten att samtidigt med vagnarnas ombyggnad upprätthålla full trafik under tiden mellan statsmakternas eventuella beslut om högertrafiks införande och denna reforms ikraftträdande, anse vi de sakkunnigas beräkning av kostnaderna för bussarnas ombyggnad avgjort för låg. Ett utsträckande av den övergångstid, de sakkunniga föreslagit, skulle säkerligen avsevärt nedbringa dessa kostnader för bussarnas ombyggnad.

Föreningen hemställer, att vad här ovan framförts måtte vinna beaktande vid den slutliga utarbetningen av förordningarna.

Stockholm den 30 september 1935.

Underdånigst

*Svenska Spårvägs-,
Buss- och Förortsbaneföreningen*

Gösta Hellgren.
