

TRAFIKMEDEL I KARLSKRONA FÖRR OCH NU.

Föredrag av Chefsingenjör *H. Tham*,
Karlskrona spårvägar.

Det har nog varit en tradition i Svenska spårvägsföreningen att det första föredraget vid årsmötena skulle hållas om den gästade stadens spårväg. Föreningen har nu visserligen bytt namn, men är väl i själ

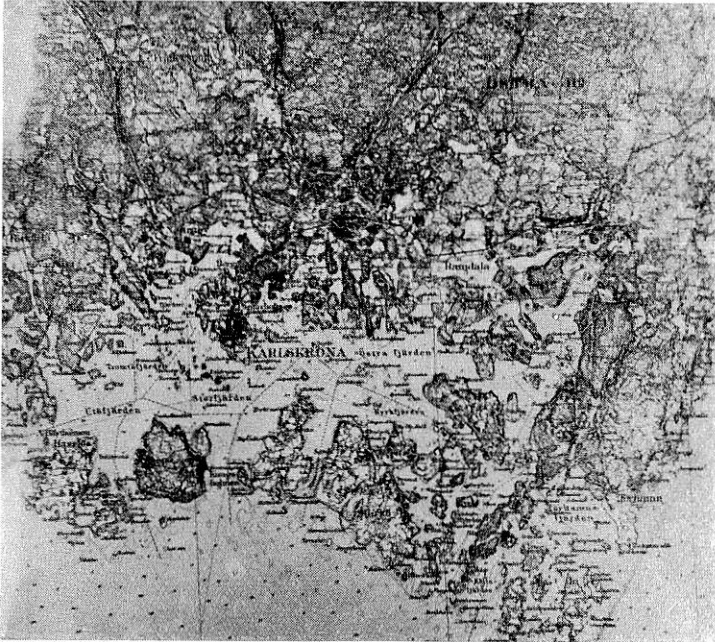


Fig. 1.

och hjärta densamma, och jag tror att denna tradition mycket väl kan få fortleva.

Spårvägens ledning är emellertid icke nog förmätnen att tro, att en skildring av vårt lilla företags historia skulle kunna erbjuda föreningens medlemmar och spårvägens gäster mycket av intresse, och jag har därför i samråd med föreningens styrelse givit mitt föredrag en mera allmän innebörd. Det skall sålunda beröra olika trafikmedel i staden och dessas utveckling från äldre tider. Jag ber emellertid de ärade åhörarna icke räkna med någon kulturhistoriskt fullödig exposé; jag vill endast kâsera om olika intressanta och beaktansvärda förhållanden.

Jag hoppas även bl.-a. genom de bilder, jag kommer att visa, giva stadens gäster en liten introduktion i stadens ganska säregna fysionomi, liksom jag kanske även i viss mån i förväg kan tjäna som vägvisare för de utfärder, som komma att företagas.

Som det anstår en jubilar, kommer dock spårvägen att givas en ganska central plats i min framställning.



Fig. 2.

Helt avgörande för trafikmedlens utveckling och för omfattningen av de olika slagen trafikmedel är Karlskronas egenartade topografiska läge. Vi kunna bilda oss en uppfattning härom genom en blick på generalstabskartan (fig. 1). Staden har icke ur bebyggelsesynpunkt någon naturlig orsak till sin uppkomst. Den är belägen på några öar, i ganska hög grad avskilda från fastlandet, och den är över en enda broförbindelse förenad med detsamma. Staden saknar därför ett naturligt uppland, och då de trafikmedel, som avse att landvägen förbinda staden med kringliggande eller kanske rättare närliggande bygd, måste söka sig ut i en enda riktning, är det naturligt att dessa trafikmedel arbeta under mera speciella förhållanden.

ningar av vikar och sund. Detta gäller framför allt den del av staden, som ligger norr om den gamla stadsporten.

Detta var en liten utvikning från själva ämnet, men jag har därmed

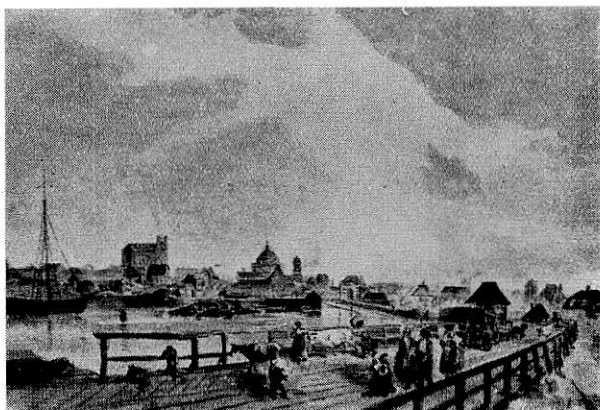


Fig. 4.

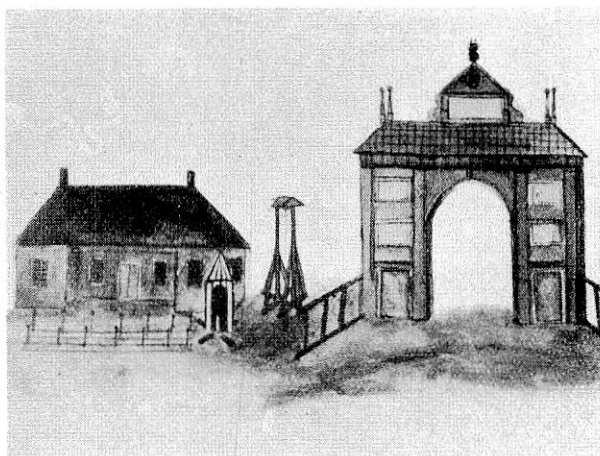


Fig. 5.

velat illustrera de förhållanden, under vilka staden tillkommit, och som i sin tur återverkat på stadens kommunikationer.

Landvägen ombesörjdes stadens kommunikationer med bygden ikring givetvis fordom uteslutande av hästakdon, enskilda, diligenser och gästgivareskjutsar. Jag skall endast visa några gatubilder från det äldre Karlskrona; jag låter därvid gatorna och de mycket betydelsefulla broarna representera trafikmedlen. Fig. 4 visar staden från norr på senare hälften av 1700-talet, innan man nådde den dåvarande stads-

porten, belägen ungefär vid nuvarande Karlskrona—Wexiö järnvägs station (fig. 5). Fig. 6 visar nuvarande Landbrogatan vid samma tid med stadsporten i dess norra ända. Fig. 7—9 visa några mera sentida gatubilder, Krister Hornsgatan på Björkholmen med de pittoreska båtsmansstugorna och Galérgatan; dessa bilder visa att det inte var någon

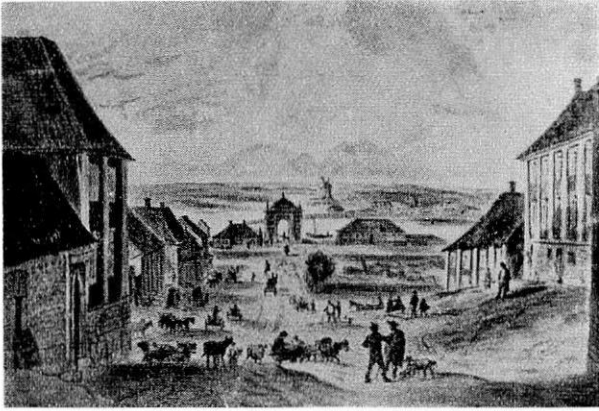


Fig. 6.



Fig. 7.

tacksam uppgift att anlägga gator i vår stad. Fig. 9 visar »tunnelbanan» mellan järnvägsstationerna och örlogsvarvet. Tunneln går under Stora torg.

Jag återkommer senare till de trafikmedel, som under nyare tid befordrade trafiken till lands, och gör en avstickare till sjöss.

Om man kastar en blick på kartan, förstår man, att denna trafik haft stort inflytande på stadens förbindelser med yttvärlden, helt och hållet omfluten av vatten, som staden är. Båttrafiken, såväl den lång-

väga, som den, som här närmast kommer i betraktande, med närliggande öar och fastlandet, är också fortfarande av stor omfattning. Vi ha dels de viktiga samhällena Lyckeby och Nättraby på fastlandet, dels den gördel av öar, som avgränsar Karlskrona-vattnen från öppna havet. De sistnämnda äro till stor del befästa och ha dessutom en fast

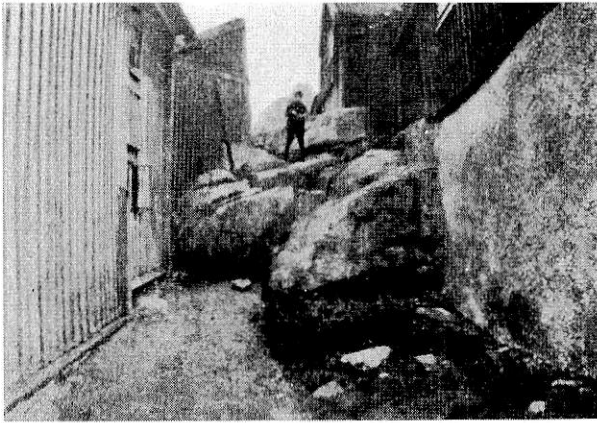


Fig. 8.

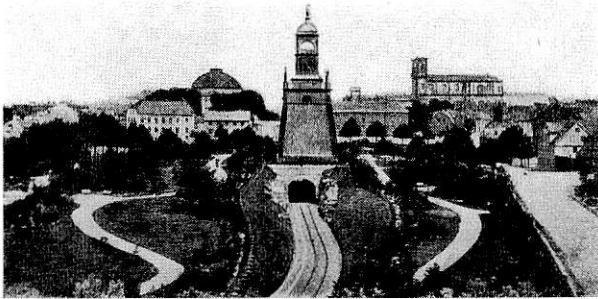


Fig. 9.

befolkning av fiskare, lotsar, stenhuggare och jordbrukare. I det följande visas bilder av båtar och annat, som hör samman med sjön.

På den plats i fig. 10, hämtad från 1850-talet, där sjön går upp och man idkar full sjöfart, ligger nu elverkets tomt och den öppna platsen framför den ena av järnvägsstationerna. Fig. 11 visar ångfartyget Lyckeby, det första i sitt slag här. Det var i trafik på 1840-talet, men såldes redan efter några år. Det uppehöll förbindelse mellan Lyckeby på fastlandet och staden. Fig. 12 föreställer en vimpel, som förvaras på Blekinge Museum. Den uppsattes vid den s. k. Tallebryggan, då man väntade vevslupen, en med handkraft driven hjulbåt. Veven sköttes en-

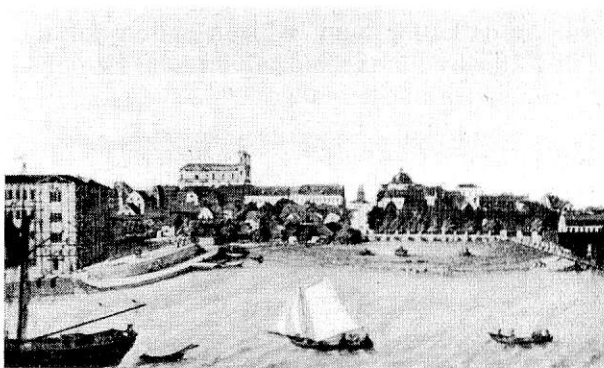


Fig. 10.

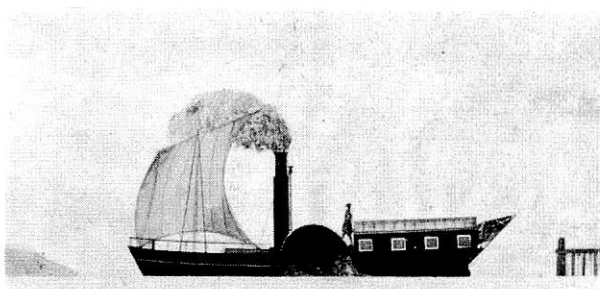


Fig. 11.



Fig. 12.

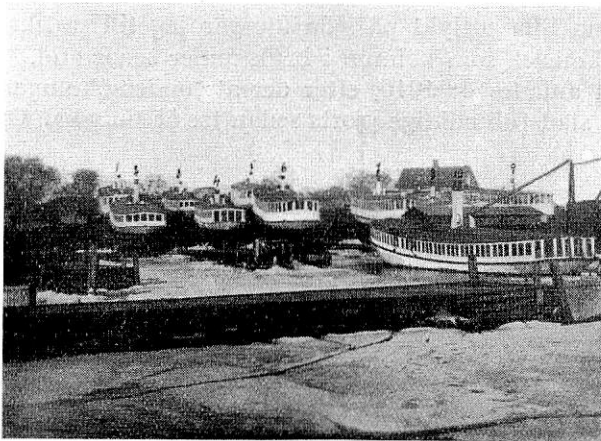


Fig. 15.

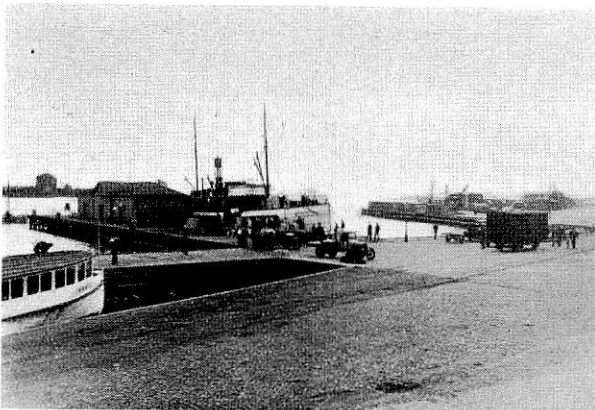


Fig. 16.

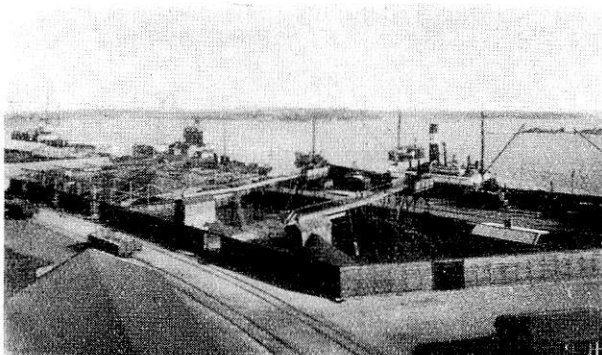


Fig. 17.

Efter denna lilla utflykt på sjön återgår jag till trafiken till lands och de trafikmedel, som kommo i bruk under senare tid.

Spårvägen anlades år 1910, efter det att undersökningar och framställningar i stadsfullmäktige gjorts sedan tre år tillbaka. Olika projekt

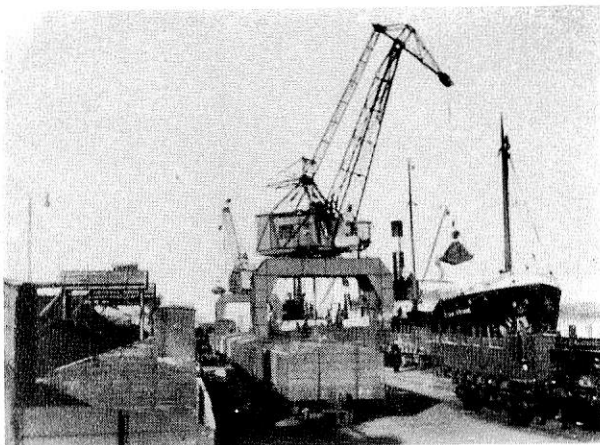


Fig. 18.

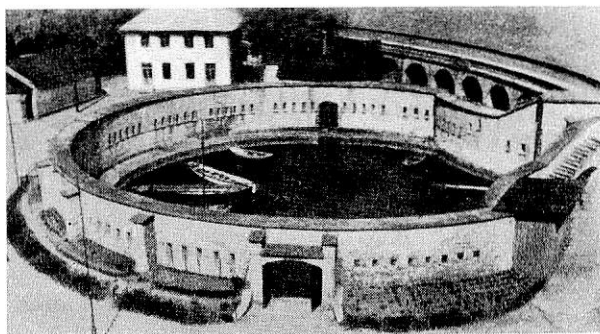


Fig. 19.

hade ventilerats beträffande den eventuella linjesträckningen och slutligen valdes den som är angiven på kartan, fig. 20. De övriga alternativen gällde en linje istället från Fisktorget, ävensom en ringlinje 17:s port—Allamedan—Drottninggatan—Ronnebygatan. Detta alternativ strandade på de högre kostnaderna och därpå, att en sådan utökning icke kunde väntas bli räntabel med hänsyn till de små avstånden inom den centrala staden. Vid det valda alternativet fick man spårvägsförbindelse mellan den viktiga trafikpunkten 17:s port—(Varvsport nr 17) genom staden—Grenadjärkasärnen—Gräsvik—det då nyex-

ploaterade Bergåsa—Lasarettet och Kyrkogården. Linjen med en längd av c:a 3 500 m byggdes som enkelspår med två mötesspår och stickspår vid ändpunkterna. En punkt, som på grund av koncessionsbestämmelserna vållade mycket besvär, var korsningen med Wäxjöjärnvägens spår, där särskilda säkerhetsföreskrifter skulle gälla. Till en början föreskrevs, att fällbommar skulle anordnas av sådan konstruktion, att en i full fart framrusande spårvagn icke skulle förmå nedbryta dessa och framkomma till järnvägsspåren. Genom senare medgivande ersattes dessa bommar av elektriskt manövrerat säkerhetssystem, som dock även det innebar mycket stränga fordringar. Då bommarna fälldes

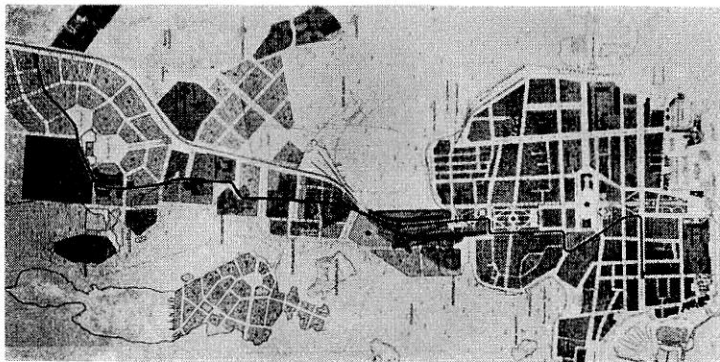


Fig. 20.

över spåret, gjordes en sektion av luftledningen spänningslös. Norr om korsningen går linjen i skarp stigning upp till ett krön, på vars andra sida den åter går utför. Vagnar kommande norrifrån blevo strömlösa så tidigt, att de ej av egen maskin orkade uppför backen mot krönet och vagnar söderifrån blevo, om de skulle komma in på den spänningslösa sträckan, inväxlade på en urspåringsväxel, över vilken vagnen körde upp i en grushög. Bommarna kunde ej fällas, då en vagn befann sig på sektionen. Järnvägens »klart»-signal fungerade ej heller förrän bommarna voro fällda. Sedan tåg passerat, måste järnvägssignalen ställas på »stopp», innan bommarna kunde öppnas. Dessa anordningar ha senare blivit slopade, så att man nu uteslutande litar på spårvagnarnas bromssystem.

Detta var några ord om linjen. Trafiken ombesörjdes först av 4 motorvagnar och 3 släpvagnar i 15-minuters trafik. Senare har en ny vagn byggts och trafikintensiteten ökats från 15 till 12 och 10-minuterstrafik. Motorerna voro från början på de ursprungliga vagnarna på 25 hk och på den senare byggda vagnen 50 hk. På de förra pågår utbyte till 40 hk motorer.

På fig. 21—24 visas några bilder från spårvägens invigning och första tid. Fig. 21 illustrerar sålunda den ceremoni, då den första gatstenen bröts upp för rälsbyggnaden, fig. 22 själva invigningshögtidligheten och fig. 23 en av de första vagnarna i trafik. På fig. 24 ha vi den dåvarande personalen vid spårvägen.

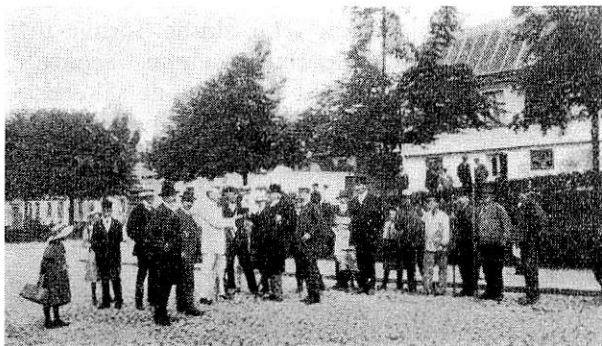


Fig. 21.



Fig. 22.

I spårvägens regi drives även en mindre bussrörelse mellan Långö och 17:s port. Den omfattar endast två bussar med en buss i trafik med turer varje $\frac{1}{2}$ timme.

Inom själva staden förekommer ytterligare ett annat bussföretag, Karlskrona Biltrafik, som driver sin rörelse på två linjer, dels Saltö-Hästö, med $\frac{1}{2}$ -timmesturlista, dels en inre linje i staden. Dessa linjer komplettera varandra så, att trafiken på den senare börjar, sedan rusningen på Hästölinjen — varvsturerna på morgonen — undanstökats, varvid en vagn frigöres från denna linje.

Av övriga bussföretag är det främsta Lyckeby trafikförening och dessutom ha samtliga järnvägar egen busstrafik av mera långväga natur. Det förra företaget förmedlar en intensiv trafik mellan staden och Lyckeby, ett samhälle med väl omkring 2 000 invånare, där ett



Fig. 23.

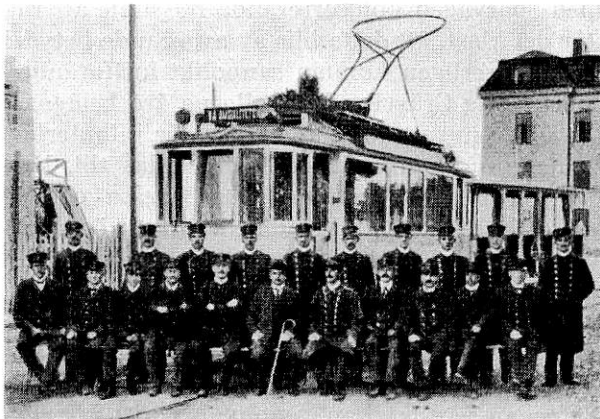


Fig. 24.

stort antal personer, som ha sin verksamhet i Karlskrona, äro bosatta. Av järnvägarna har Karlskrona—Wäxjö järnväg busslinje inom sitt trafikområde — norrut från Karlskrona —, Blekinge kustbanor trafikera kustlandsvägen västerut och Östra Blekinge Järnvägs linjer gå österut mot länets sydöstra hörn. En annan järnväg, Nättraby—Alnaryd —Älmeboda, driver även sedan någon tid en busslinje längs Nättraby-åns dalgång och till Karlskrona.

Jag tror mig härmed ha omnämnt de trafikmedel, som allmänheten i dag och fordomdags haft att betjäna sig av. För fullständighets skull

skall jag dock ej glömma omnämna den civila flygtrafik, som en tid under 1920-talet förekom över Karlskrona på linjen Stockholm—Danzig. Denna bedrevs med sjömaskiner, som landade i Vämövik.

Jag vill avsluta min redogörelse med en liten framtidsblick. Spårvägens organisation är i stöpsleven, och frågan om dess framtida ordnande handlägges just i Belysnings- och spårvägsstyrelsen. För att undersöka dessa frågor gjordes under föregående år en utredning av ing. Körner, och jag skall tillåta mig omnämna dess huvudpunkter. I utredningen föreslås en sammanslagning av busstrafiken på spårvägens Långölinje och den förut omnämnda av Karlskrona biltrafik bedrivna trafiken. Härigenom skulle en förbättrad ekonomi ernås liksom en enhetlig drift. Detta framgår bäst därav, att ett så sammanslaget system skulle fordra en buss mindre i drift. Den föreslagna linjesträckningen innefattar dels en linje Hästö—Ronnebygatan med fortsättning åt öster—söder, dels en linje Långö—Saltö. Övergång mellan de båda linjerna skulle äga rum vid Hoglands park.

Själva spårvägens framtid påverkas förutom av konkurrensen med bussarna bl. a. av det förhållandet, att inom en icke alltför avlägsen framtid den nya huvudinfarten — och direkta förbindelsen med de norra stadsdelarna Bergåsa och Västra Mark — väntas bli färdig. Får man då en med spårvägen konkurrerande busslinje att räkna med på denna väg, står det klart, att detta blir av avgörande betydelse för spårvägens framtid. Visserligen komma sannolikt fortfarande en rätt stor del av invånarna kring Gräsvik, där stallarna äro belägna, att begagna spårvägen — vad de nuvarande kasernerna för infanteridetachmentet efter den beslutade indragningen skola användas till, kan ha en viss betydelse för denna frågan — men de flesta Bergåsa- och Västra Marksbor komma säkerligen fortare till stadens centrum över en sådan busslinje. Därtill kommer, att behovet att dra upp en busslinje till de norra delarna av denna stadsdel i samband med pågående exploatering alltmåra framträder. Det är självfallet, att det under sådana omständigheter för spårvägen då är bäst, att själv sätta i gång med en busslinje. Trafiken med stadens nordligaste del — Sunna, Lindesnäs — kan sannolikt, sedan vägsträckan genom den nya infarten förkortats, ombesörjas av Hästölinjen, i synnerhet om vägen till Hästö kommer att förkortas genom en viadukt över järnvägen.

Jag får till slut tacka för uppmärksamheten och hoppas, att med de bilder jag visat ha givit stadens gäster en uppfattning inte bara om trafikmedlen i Karlskrona utan även om staden i övrigt, dess geografi och säregna struktur.