

LOKALTRAFIKEN I GÖTEBORG.

Föredrag av direktör *C. A Reuterswärd*.
Göteborgs Spårvägar.

När Svenska Spårvägsföreningen eller, som den nu heter, Svenska Spårvägs-, Buss- och Förrortsbaneföreningen senast avhöll sitt årsmöte i Göteborg år 1929, kunde Göteborgs Spårvägar fira sin 50-åriga tillvaro. Jag hade då nöjet att hålla ett litet föredrag, betitlat »Göteborgs Spårvägar under 50 år», vilket egentligen endast var några kommentarer till den då utkomna 50-årsskriften över Göteborgs Spårvägar. Då jag nu skall säga några ord om »Lokaltrafiken i Göteborg», kan jag således utan vidare gå förbi de första 50 åren och endast göra en axelplockning av vad som tilldragit sig under de senaste 8 åren.

Den lokaltrafik, som sträcker sig utanför stadens gränser ävensom biltrafiken bortser jag från i detta sammanhang, och räknar således endast med den allmänna lokaltrafiken inom själva staden, vilken numera så gott som uteslutande ombesörjes av Göteborgs Spårvägar.

Förrortstrafiken, med undantag av den som försiggår med spårvagn till Mölndal och Långedrag ombesörjes av järnvägarna samt ett 20-tal busstrafikföretag, vilka senare till stor del ägas av järnvägarna. Så äga t. ex. Statens Järnvägar Onsala- och Gottskärslinjerna, Bergslagsbanan de s. k. Götaälvdalslinjerna, Boråsbanan busslinjer till Härryda m. m. Västgötabanen busslinjer till Gunnilse m. fl. ställen och Säröbanan busslinjer till Näset, Billdal, o. s. v.

Den mest i ögonen fallande förändringen beträffande inomstadstrafiken är, att bussarna kommit till så stor användning vid sidan av spårvagnarna. Härtill har i verksam mån bidragit, att våra motorkonstruktörer lyckats få fram för bussdrift utmärkta råoljemotorer, vilka i sin mån bidragit till att driftskostnaderna kunnat nedbringas till en sådan nivå, att bussen nu i verkligheten blivit en faktor att räkna med, även i storstadstrafiken. Visserligen har råoljeskatten kommit som en hämmande faktor, men detta torde endast hava till följd, att trolleybussen kommer att få vind i seglen, vilket, enligt min mening, är en riktig och fördelaktig utveckling.

Om vi nu se på vår s. k. spårvägskarta för 1929 och för 1937, fig. 1 och fig. 2, så framgår med all önskvärd tydlighet bussens snabba frammarsch. År 1929 fanns det i Göteborg egentligen endast en busslinje, den s. k. Lundbylinjen. Nu ha vi fler busslinjer än spårvägslinjer, och busslinjernas sammanlagda längd är lika stor som spårvägslinjernas eller omkring 70 km.

Trafikarbetet däremot, som 1929 till omkring 4 % utfördes av bus-sar, har ännu icke kommit upp till mera än 21 % av hela trafiken,

men det är ju i alla fall ganska vackert. (Grafisk framställning över antalet passagerare på bussar och spårvagnar 1923—1936, fig. 3.)

Som synes var det för resten icke förrän 1932, som busstrafiken började taga fart, och därefter ha de i själva staden anordnade busslinjerna småningom arbetat upp sig till att gå med vinst. Under de tre senast gångna åren har denna vinst t. o. m. blivit så stor, att den kunnat täcka förlusten på Lundbylinjerna. (Bild över inkomst per vagnkm för spårvägs- och busstrafiken fig. 4.)

Men säg mig en fröjd, som varar beständigt. I sommar ha vi tillsatt konduktörer på bussarna, i samband med införandet av övergångsrätt

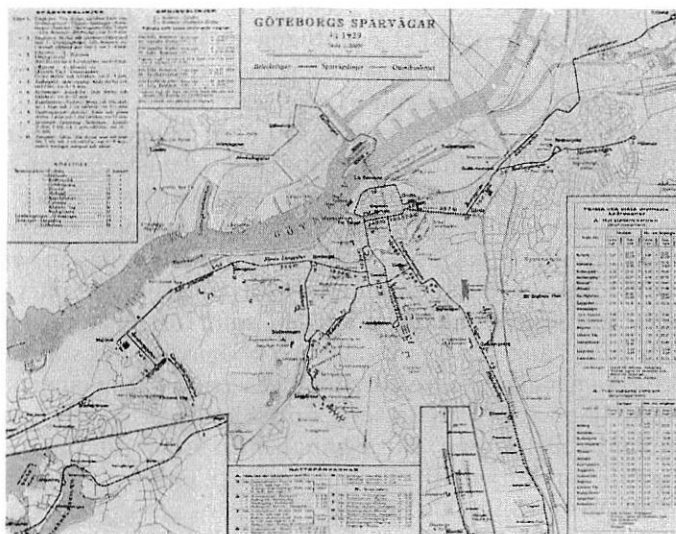


Fig. 1.

mellan spårvagn och buss och mellan buss och buss mot en avgift av 20 öre för sådan övergångsresa. Förut var det fristående avgift à 15 öre per resa, på varje busslinje för sig, och vid övergång måste man betala ny avgift. Det var detta enkla system, som gjorde att den billiga 1-mansdriften med så stor fördel kunde användas.

Den fria övergången mellan spårvagnar sinsemellan och även till och från Lundbylinjerna har dock bibehållits såsom förut. Det är just denna taxa med fri övergång mellan Lundbylinjerna och spårvagn, som gör att Lundbylinjerna alltid gått med förlust. När så därtill linjerna utökas, så finns det ingen möjlighet att ekonomien kan gå ihop. Detta visar just busslinje A till Bräcke, som har den största trafiken, men som ekonomiskt sett går sämst, d. v. s. med den största förlusten. Det är ju också alldeles klart, att det icke kan gå att för 15 öre transportera folk hur långt som helst.

Hur den nu genomförda taxeförändringen kommer att inverka på ekonomien, är det givetvis för tidigt att ännu kunna bedöma. Emel-

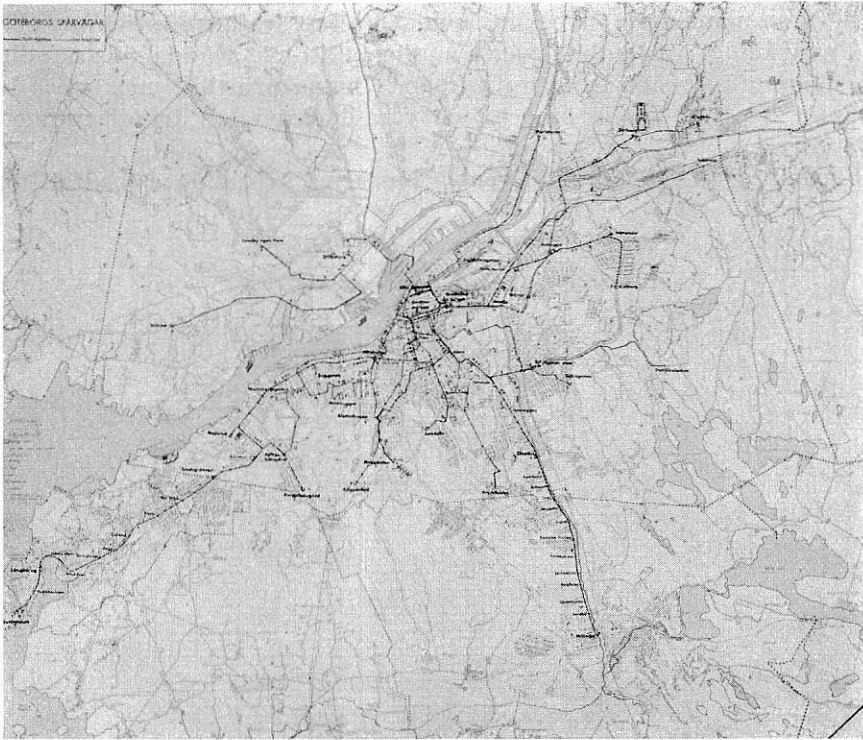


Fig. 2.

lertid har det blivit en överraskning, att ett så ringa antal passagerare använda sig av 20-öres övergångarna. Att döma av det allmänna härskriet på införandet av detta övergångssystem, så hade man naturligtvis väntat sig, att mera än 4 % av passagerarna skulle begagna sig av reformen och ha nytta av densamma. Men de 96 procenten av passagerarna ha tegat stilla, ty de skulle ju icke få någon olägenhet eller nackdel av reformen — åtminstone icke tillsvidare. Hur det kan komma att gå i fortsättningen, vet man lyckligtvis ingenting om, och icke heller vad stadsfullmäktige kan komma att bestämma för taxa, när trafikföretagets ekonomi blir så dålig, att vinsten kommer att förbytas i förlust. Men kommer tid, kommer råd. Så länge vi få behålla högkonjunkturen, kan man vara tämligen lugn.

Jag nämnde förut, att lokaltrafiken inom stadens gränser numera ombesörjes av kommunen själv. Det finns således icke längre några privatägda busslinjer, som utöva linjetrafik uteslutande inom staden. Under årens lopp har spårvägen nämligen övertagit alla dylika linjer, eller tre stycken, och underhandlingar pågå om eventuellt övertagande av en fjärde linje, som visserligen är en förortslinje med trafik utanför stadens gränser, men som dock har sin största trafik inom staden.

För en planmässig utveckling och skötsel av trafiken är det nog också nödvändigt att samhället äger möjlighet att någorlunda självständigt bestämma över sina egna trafikfrågor. Denna princip synes också ha vunnit burskap i hela landet, och våra länsstyrelser handla numera därefter.

Sedan vi nu fått konduktörer på bussarna, så räkna vi med att allt

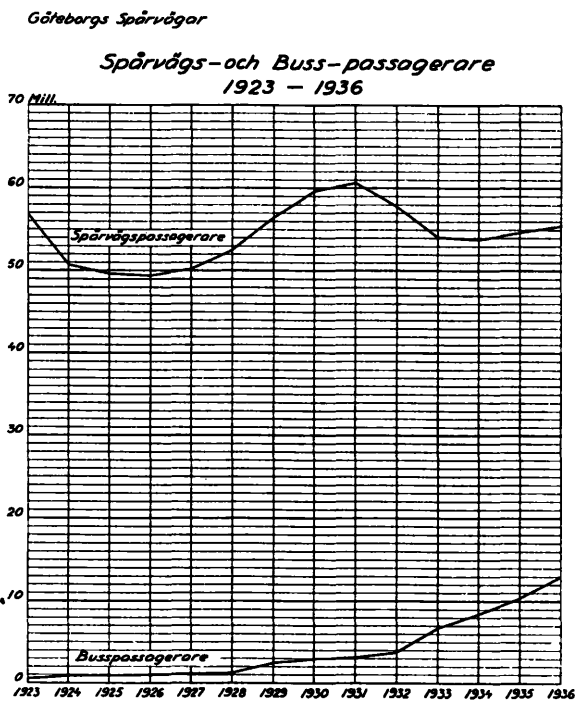


Fig. 3.

framgent få behålla dem, d. v. s. att 1-mansdriften för framtiden skall vara avskrivnen. De bussar, vi nybeställt, äro därför inrättade ungefär som spårvagnar, med plattform och påstigning baktill. Vi hoppas, att detta skall bli standard, så att vi slippa 1-mansbussarnas långa utvecklingsserie.

Vad beträffar spårvagnarna så hava vi icke varit i samma lyckliga belägenhet, att varje år kunna beställa nya vagnar. Spårvägstrafiken håller sig nämligen praktiskt taget vid status quo, och de befintliga vagnarna äro mycket solida och nästan outslitliga. Vi hava därför måst inskränka oss till att göra vissa förbättringar på spårvagnarna, i första hand de mera nödvändiga. Ja, jag menar därmed sådana förbättringar, som öka passagerarnas bekvämlighet, trafiksäkerheten och resehastigheten.

För det första ha de försetts med kraftigare motorer, omkring 45 kW. mot förut 30 kW., och den elektriska kortslutningsbromsningen användes numera som driftbroms. utan risk för överbelastning.

För det andra har en 10:de fartkontakt anordnats, vid vilken ett shuntmotstånd inkopplas i fältet, så att motorernas varvtal ökas ännu ett steg.

För det tredje hava pådragsmotstånden placerats på taket. Materialet i dessa är dels resistin (en kopparmanganlegering) och dels kromnickel

Göteborgs Spårvägar

*· Inkomster och utgifter i öre pr. vagnkm.
under åren 1923-1936.*

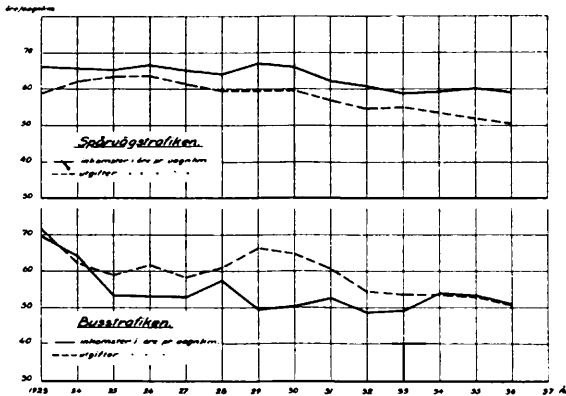


Fig. 4.

och slutligen kantal. i de senast omändrade, vilken visat sig vara bäst.

Tidigare, då motstånden voro upphängda under vagnsgolven, kunde de ej nöjaktigt skyddas från snö och väta, varför överslag och överledning ofta inträffade.

För det fjärde hava de elektriska värmeelementen fördelats mera likformigt i vagnen. Klagomålen på för varma sitsar hava därigenom upphört.

Och för det femte har den s. k. Albertkopplingen införts mellan motorvagn och släpvagn.

Ytterligare förbättringar äro naturligtvis både möjliga och önskvärda, men man kan icke kosta på de gamla vagnarna allt för mycket. Man riskerar då, att de bli så bra, att man inte behöver några nya. Och så bra som nya vagnar kunna de i alla fall aldrig bli. Vi hava därför gjort en modell till en ny vagn av boggiety, i naturlig storlek, men den kommer ingenjör Vidlund att tala om senare i dag. Jag behöver bara säga, att boggierna äro av Milanotyp, elektriska utrustningen av Dresdentyp och vagnkorgen av Göteborgstyp; ja, jag menar, att det är den typ vi tänkt oss skulle kunna passa i Göteborg.

Av större arbeten, som för närvarande pågå, kan jag nämna omläggningen av Mölndalslinjen till dubbelspårig i samband med vägens breddning. Detta arbete beräknas bliva färdigt nästa sommar, och därmed blir hela spårvägsnätet dubbelspårigt, med undantag av den c:a 1 km långa Änggårdslinjen, som går mellan Linnéplatsen och Sahl-grenska Sjukhuset.

Vidare pågår uppförandet av ett nytt bussgarage med bussrepara-

Göteborgs Spårvägar

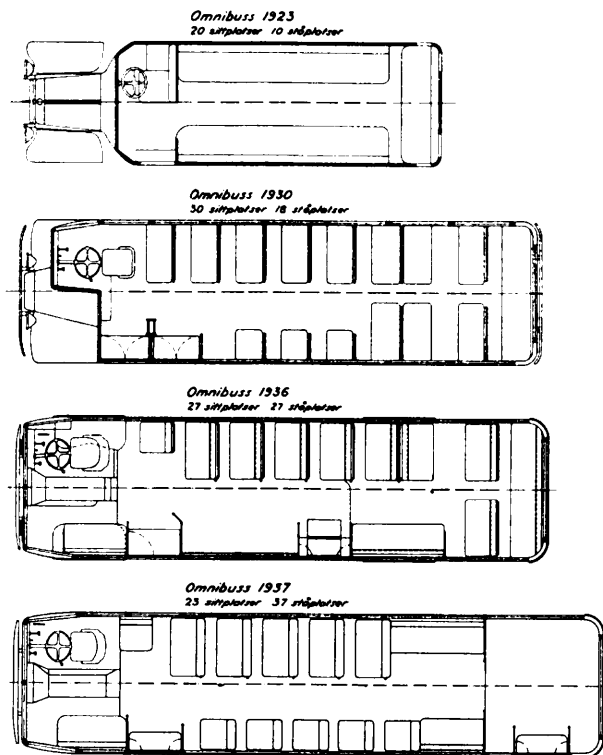


Fig. 5.

tionsverkstad på Gårda, vilket bygge tyvärr blivit försenat av byggnadskonflikten i våras. Kostnaden är beräknad till något över en miljon kronor, och reparationsverkstaden är tilltagen så stor, att den skall bli tillräcklig för reparation av alla bussar, som kunna rymmas på den fullbyggda tomten, eller omkring 250 stycken. För närvarande ha vi icke mer än ett 90-tal bussar, men vi ha beställt ett par dussin till, som skola levereras senare i höst.

Stadsfullmäktige har vidare beviljat ett anslag till en ny kontorsbyggnad, beräknad kosta omkring 500 000 kronor. Denna skall av

centraliseringsskäl uppföras vid Stampgatan. Den första vagnhallen kom nämligen att förläggas dit år 1901, och rörelsen har därför av naturliga skäl allt mer koncentrerats till samma plats, i den mån det varit möjligt (fig. 6).

Slutligen kan jag icke underlåta att omnämna det allra största ar-

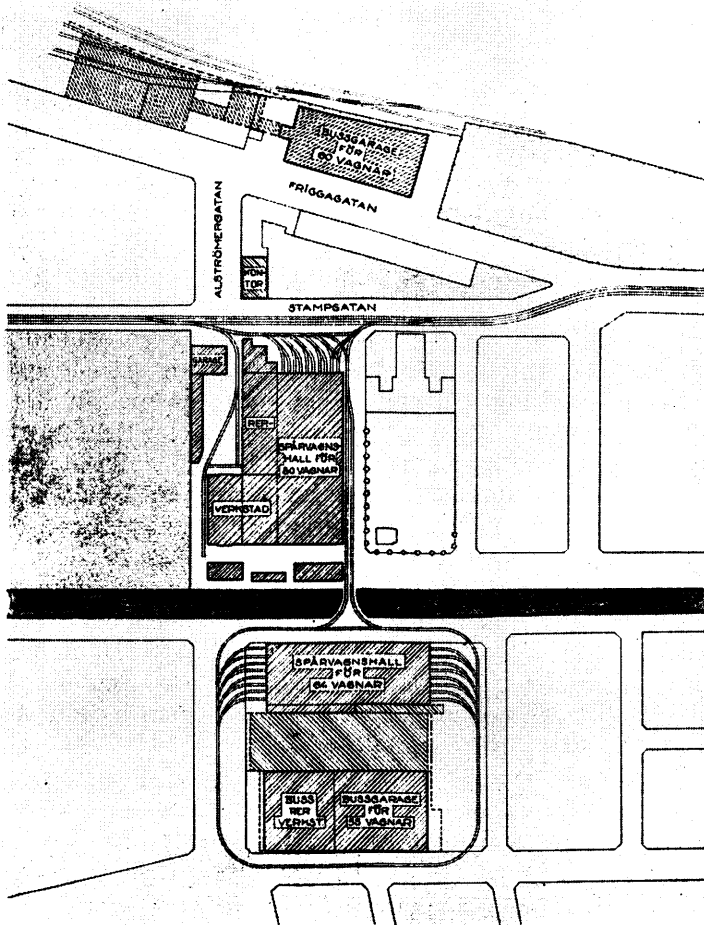


Fig. 6.

betet, som pågår, nämligen Götaälvsbron eller den nya Hisingsbron. Det är ju en anläggning, som i allra högsta grad berör lokaltrafiken mellan älvstränderna. Denna bro beslöts av stadsfullmäktige 1934 och beräknas bliva färdig under loppet av år 1939.

Tyvärre medger icke bronns bredd, att spårvägsspåren kunna förläggas på särskild bana, men alla övriga trafikslag, cyklister, bilister och gångtrafikanter få var för sig särskilda banor. Dock få bilister samt

hästfordon och dragkärror samsas om två körfiler, varav den ena blir spårvägsspåret. I verkligheten torde det därför bliva så, att hästfordon och dragkärror taga den ena, den långsamma filen, och bilarna måste köra i spårvägsspåret, d. v. s. i den hastiga körfilen, åtminstone vid omkörningar. I verkligheten betyder ju detta, att de viktigaste trafikslagen, nämligen bilar och spårvagnar få använda en gemensam körfil, under det att varje annat trafikslag får var sin bana. Detta går ju bra, så länge trafiken icke blir allt för stor, och när den blir det, sägs det, att spårvagnarna skola få en särskild tunnel under älven. I planen reserveras plats för en sådan tunnels ned- och uppfarter.

Bron får en segelfri höjd av c:a 19 meter samt ett klaffspann, som skall öppnas för fartyg med högre master. Dessa öppningar beräknas dock icke behöva ske oftare än i medeltal 4 à 5 gånger per dygn.

Den nuvarande bron öppnas var 20:de minut under en tid av omkring 5 min. Att detta är ett oerhört hinder för landtrafiken är uppenbart.

Man har alltid varit av den mening, att när en ordentlig förbindelse blir anlagd mellan älvstränderna, så skall det bli spårväg till Lundby, men då denna förbindelse nu göres sådan, att den så litet som möjligt inbjuder till spårvägstrafik, så ha vi gjort en undersökning, om icke något annat trafikmedel skulle kunna ställa sig lika billigt för trafikanterna. Resultatet framgår av denna grafiska framställning över kostnaderna för en bestämd linje med dieselbuss, med trådbuss eller med spårvagn (fig. 7).

Vi se här, att redan vid en trafikmängd, som är något mindre än den nuvarande, så blir snabbspårvagn billigast, d. v. s. spårväg på särskild bana (utom på bron) samt boggievagnar. Då därtill kommer, att den nuvarande spårvägen i själva staden småningom kan omändras till snabbspårväg på ganska långa sträckor, så är man nästan skyldig att förorda snabbspårväg till Lundby.

Därnäst kommer emellertid trådbussen och så dieselbussen. Utredningen har således visat, att den stora trafiken bör ombesörjas av snabbspårväg, den medelmåttiga med trådbussar och den svaga trafiken med dieselbussar. Om det kommer att gå så hos oss, kan jag däremot icke yttra mig om.

Med stor trafik menar jag linjer, som befordra 5 à 10 millioner passagerare per år, och med medelmåttig linjer med ned till omkring 1 million passagerare per år.

Jag glömde nämna, att denna tabellen är, så vitt möjligt, beräknad efter de förhållanden, som rådde hos oss under förra året, och således bland annat utan konduktörer på bussarna.

Jag har därför gjort en omräkning av kostnaderna, och för rättvis jämförelses skull räknat med samma konduktörs-lön på bussarna som på spårvagnarna, och inritat de kurvor, som därvid erhållits (kurvorna 1 och 2). Vidare har ytterligare två linjer inritats (kurvorna 3 och 4).

Kostnaderna bliva jämförelsevis rimliga, där man kan komma fram i bergtunnel, men oerhört höga, om man måste gå fram i blålera eller annan lös grund. En tunnel genom t. ex. Masthuggsberget kan sannolikt realiseras inom en så nära framtid, som tio år. Majornatrafiken är nämligen snart så stor, att en dylik tunnel är ekonomiskt möjlig. För närvarande ombesörjes denna trafik med 4 spårvägslinjer och 4 busslinjer. En snabbspårväg i tunnel kan naturligtvis icke ersätta alla dessa linjer, men antagligen ungefär hälften. Därefter kan en sådan snabbspår-

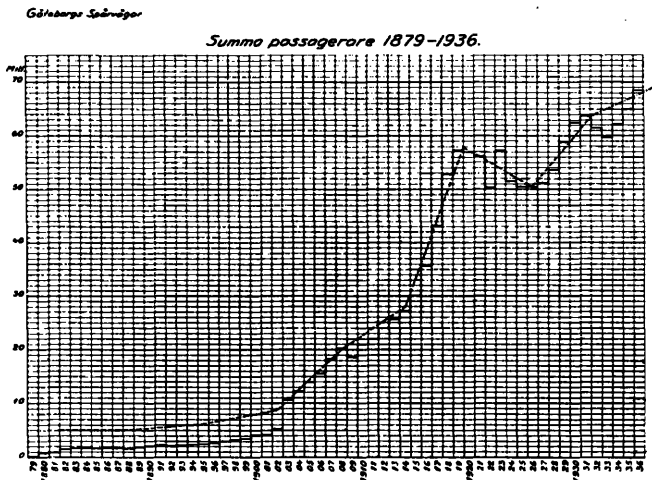


Fig. 8.

väg småningom utvecklas, i den mån trafiken ökas. Jag menar därmed, att ha vi fått en snabbspårväg på Lundby och en i Majorna, så kunna dessa småningom förenas till en genomgående huvudlinje, till en början givetvis avbruten med kortare spårsträckor i gatuplanet, på vilka man sålunda får nedbringa hastigheten.

Men det är kanske icke platsen att här närmare ingå på dessa projekt. Jag vill endast nämna, att vårt stadsplanekontor har ögonen öppna för dessa trafikfrågor och att förslag äro under utarbetande.

Innan jag slutar, vill jag erinra om att jag för 8 år sedan pekade på att den i stort sett ständigt stigande passagerarekurvan hade 6 à 7-åriga vågrörelser. Jag skall be att ånyo få visa denna kurva, fig. 8. 1929 sade jag att periodiciteten pekar på ett konjunkturomslag 1932, och det blev det också, trafiken gick ned, men lyckligtvis endast under två år. Därefter började trafiken åter stiga och redan år 1935 översteg den 1931 års nivå. Om man därför räknar med periodsvängning vid 1932, så skulle nästa konjunkturomslag komma redan 1938—39. Den som lever får se.