

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

ÅRSMÖTET I GÖTEBORG

DEN 20 NOVEMBER 1940



Den 6 september 1935
ändrade
SVENSKA SPÅRVÄGSFÖRENINGEN
sitt namn till
SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Program	7
Mötesdeltagare	8
Protokoll	14
Styrelseberättelse för år 1939	19
Revisionsberättelse	23
Skrivelse till Riksdagens första särskilda utskott angående skattelindring för gengasdrivna fordon	24
Statistiska uppgifter för åren 1938—1939	27
Föredrag:	
Lokaltrafiken i Göteborg under kristid. Direktör <i>C. A. Reuterswärd</i>	29
Erfarenheter från Göteborgs första trådbusslinje. Avdelningschef <i>Th. Vidlund</i>	39
Diskussion	48
Aktuella taxeproblem. Direktör <i>Torsten R. Åström</i>	51
Diskussion	62
Gengasdrift med bussar. Direktör <i>E. Hultman</i>	67
Diskussion	77
Kombinerad trafik. Direktör <i>H. Ångström</i>	81

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

Grundad år 1905.

Styrelse:

Ordförande:

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

Vice ordförande:

Hultman, E., direktör, Malmö spårvägar.

Övriga ledamöter:

Bergman, A., trafikchef, Stockholms Läns Omnibusaktiebolag.

Ängström, H., direktör, Uppsala spårvägar.

Åström, Torsten R., direktör, Stockholms spårvägar.

Suppleanter:

Björck, H., civilingenjör, Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön.

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

Revisorer:

Frisk, Thore, byråingenjör, Norrköping.

Hjorth, E., direktör, Stockholm.

Sekreterare och kassaförvaltare:

Augustinsson, Wilh., direktör, Stockholms spårvägar.

Biträdande sekreterare:

Samuelson, Stig, civilingenjör, Stockholms spårvägar.

Sekretariatets adress: Tegnérgatan 2 A, 1 tr., Stockholm 19.

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

Medlemmar:

Hedersledamot:

Hjortzberg, Ernst, kapten.

Ordinarie medlemmar:

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

Passiva medlemmar:

Aktiebolaget Bil-Aero Electric, Stockholm,
Aktiebolaget Hägglund & Söner, Örnköldsvik,
Aktiebolaget Motala Verkstad, Motala,
Aktiebolaget Robo, Stockholm,
Aktiebolaget Scania-Vabis, Södertälje,
Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping,
Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken, Göteborg,
Aktiebolaget Svenska Maskinverken, Södertälje,

Aktiebolaget Volvo, Göteborg,
Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Västerås,
Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator, Stockholm-Lidingö,
Svenska Karosseriwerkstäderna A.-B., Katrineholm,
Trelleborgs Gummifabriks Aktiebolag, Trälleborg.



Stora Hamnkanalen och Gustaf Adolfs torg.

Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningens 36. årsmöte avhölls den 20 november 1940 i Göteborg.

Mötesförhandlingarna voro förlagda till stadsfullmäktiges sessionssal å Börsen och genomfördes enligt följande

PROGRAM:

- Kl. 10.00 1. Årsmötets öppnande.
 2. Val av ordförande och vice ordförande för årsmöte och föreningsstämma.
 3. Val av justeringsmän.
 4. »Lokaltrafiken i Göteborg under kristid.» Föredrag av direktör C. A. Reuterswärd, Göteborgs spårvägar.
 5. »Erfarenheter från Göteborgs första trådbusslinje.» Föredrag av avdelningschefen Th. Vidlund, Göteborgs spårvägar.
 6. »Aktuella taxeproblem.» Föredrag av direktör Torsten R. Åström, Stockholms spårvägar.
- Kl. 12.30 Trådbussfärd.
 Kl. 13.00 Aktiebolaget Volvos lunch å Lorensbergs restaurant.
 Kl. 14.30 7. Ordinarie föreningsstämma.
 a) Årsberättelsen.
 b) Granskning av styrelsens förvaltning och därmed sammanhängande fråga om ansvarsfrihet.

- c) Val av styrelse. (I tur att avgå äro: herrar *Lange*, *Reuterswärd* och *Ericsson*. Dessutom föreligger avsägelse från herr *Hellgren*.)
 - d) Val av revisorer.
 - e) Val av fullmäktige i Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut.
 - f) Årsmötet 1941.
- Kl. 14.45 8. »*Gengasdrift med bussar*.» Föredrag av direktör *E. Hultman*, Malmö spårvägar.
9. »*Kombinerad trafik*.» Föredrag av direktör *H. Ångström*, Uppsala spårvägar.
- Kl. 19.00 Göteborgs stads middag å Palace Hôtel.

Särskild inbjudan att närvara vid mötets förhandlingar hade tillställts:

Landshövdingen *Malte Jacobsson*,
 Överläraren *Ernst Jungen*,
 Doktorn *C. O. Forselius*,
 Överförmyndaren *Axel Dahlström*,
 Borgmästaren *Ivan Nyborg*,
 Kanslichefen *Olof Johnsson*,
 Generaldirektören *Nils Bolinder*,
 Byråchefen *Carl Ljungberg*,
 Järnvägsinspektören *L. Wald. Ståhle*,
 Kommerserådet *Nils Malm*,
 Statsinspektören *B. Berggren*,
 Spårvägsmannen *And. Johansson*,
 Spårvägsmannen *Klas Andersson*.

Härjämte hade föreningens förre ordförande, överstelöjtnanten *Gösta Hellgren*, inbjudits till årsmötet.

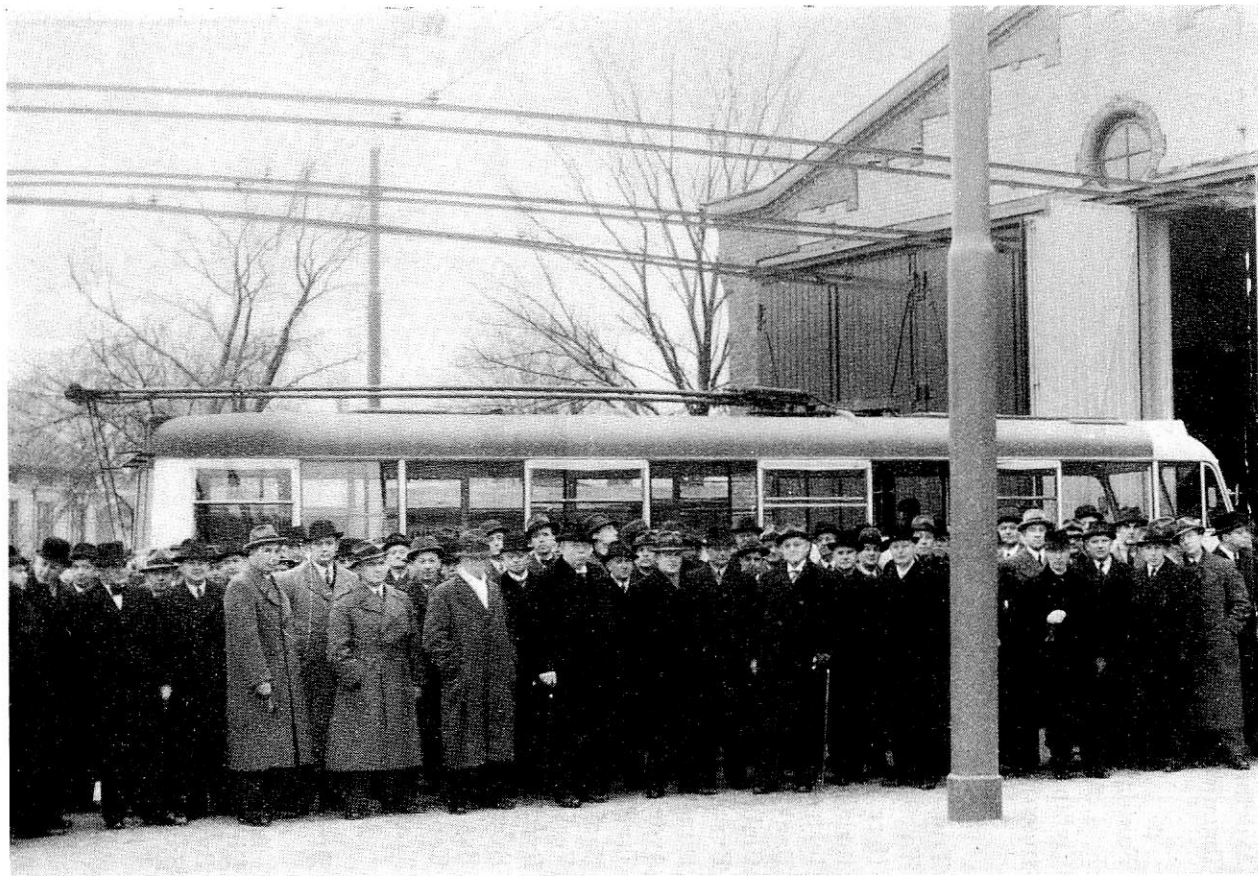
Inbjudan att sända representanter till mötet hade utgått till pressen samt till Svenska Aktiebolaget *Gasaccumulator*, som ansökt om passivt medlemskap i föreningen.

Ombud från 20 ordinarie och 12 passiva medlemmar hade infunnit sig. Deltagareförteckningen upptog följande namn:

Ordinarie medlemmar:

Aktiebolaget Stockholms Spårvägar:

Redaktör *Gustaf Ahlbin*.
 Ombudsman *Bertil Eriksson*.
 Direktör *Torsten R. Åström*.
 Direktör *Wilh. Augustinsson*.
 Kamrer *Filip Lofström*.



Deltagare i årsmötet 1940.

Trafikinspektör *Erik Tengblad.*
 Civilingenjör *Stig Samuelson.*
 Avdelningsingenjör *Göran Starbäck.*
 Ingenjör *John H. Hedström.*

Gävle Stads Spårvägar:

Faktor *C. V. Westlund.*
 F. d. förste kontorsbiträdet *J. W. Lind.*
 Civilingenjör *S. Mortimer.*
 Ingenjör *S. Landquist.*

Göteborgs Spårvägar:

Trafikdirektör *Per Lagerberg.*
 Telefondirektör *S. H. Siewert.*
 Herr *J. A. Fagerberg.*
 Redaktör *Sven Söderberg.*
 Instruktor *Arne Berggren.*
 Banktjänsteman *Adolf Borén.*
 Ombudsman *Viktor Svensson.*
 Byråchef *Fr. Gardler.*
 Direktör *C. A. Reuterswärd.*
 Avdelningschef *Th. Vidlund.*
 Trafikchef *Valter Hjelm.*
 Banningenjör *Hj. Bellander.*
 Verkstadsingenjör *C. A. Christensson.*
 Byråingenjören *Georg Enell.*
 Byggnadsingenjören *B. Dufvenberg.*
 Bussingenjör *G. Norstedt.*
 Kamrer *J. A. Svensson.*
 Trafikmästare *J. Johansson.*

Halmstads Omnibustrafik:

Direktör *Yngve Schéle.*

Hälsingborgs Stads Spårvägar:

Direktör *Anders Persson.*
 Byggmästare *Göran Bengtsson.*
 Spårvägschef *O. Lange.*
 T. f. Spårvägschef *Sven Edlund.*

Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö:

Verkmästare *Sven Ericson.*
 Advokat *Rolf Ygberg.*
 Intendent *Carl Englund.*
 Kamrer *Ivar Leandersson.*
 Trafikchef *Wiktör Nilsson.*

Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön:

Direktör *J. Wilh. Lindgren.*
 Civilingenjör *Hugo Björck.*

Jönköpings Spårvägar:

Linjeförman *J. Skoog.*
 Civilingenjör *R. Linse.*
 Ritare *Lars Palm.*

Karlskrona Stads Spårvägar:

Kamrer *Oskar Kloo.*
 Chefsingenjör *Stig Nordbeck.*

Lidingö Omnibus Aktiebolag:

Kapten *J. A. Ericsson.*
 (Se Trafikaktiebolaget Stockholm—S. Lidingön.)

Lidingö Trafikaktiebolag:

Ingenjör *Nils Wancke.*
 Trafikchef *Cyrus Blomström.*

Malmö Stads Spårvägar:

Riksdagsman *Carl Lovén.*
 Lokomotivförare *A. L. Johansson.*
 Ryttmästare *D. J. G. von Platen.*
 Direktör *Einar Hultman.*
 Driftsingenjör *B. R. Sandblom.*

Norrköpings Spårvägar:

Direktör *Sven A. Andersson.*
 Byråingenjör *Thore Frisk.*

Spårvägsaktiebolaget Sundsvall—Skön:

Herr *Hjalmar Styf.*

Spårvägsaktiebolaget Upsala—Mälaren:

Direktör *Hilding Ångström.*
 (Se Upsala Spårvägs Aktiebolag.)

Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag:

Maskiningenjör *Åke Rydberg.*
 Elektroingenjör *Sven Kullenberg.*

Stockholms Läns Omnibusaktiebolag:
Trafikchef *Anders Bergman.*

Sundsvalls Spårvägs Aktiebolag:
Civilingenjör *Alf Lindén.*

Trafikaktiebolaget Stockholm—S. Lidingön:
Kapten *J. A. Ericsson.*

Upsala Spårvägs Aktiebolag:
Direktör *Hilding Ångström.*

Revisor:
Direktör *Erik Hjorth.*

Passiva medlemmar:
Aktiebolaget Bil-Aero Electric:
Fabrikör *Karl S. Hedlund.*
Direktör *A. Herbschleb.*

Aktiebolaget Hägglund & Söner:
Direktör *P. E. Hägglund.*

Aktiebolaget Motala Verkstad:
Direktör *Olof Sahlin.*
Ingenjör *John Eriksson.*

Aktiebolaget Robo:
Ingenjör *Hermann Krämer.*

Aktiebolaget Scania-Vabis:
Direktör *C.-B. Nathhorst.*
Överingenjör *Aug. Nilsson.*
Direktör *W. Köster.*
Ingenjör *Gust. E. Lundholm.*

Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna:
Ingenjör *C. J. Uggla.*
Ingenjör *H. Pettersson.*
Kapten *M. Söderström.*

Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken:

Herr *Bertil Carlander.*
 Ingenjör *Evald Göthberg.*
 Ingenjör *Ture Ruist.*

Aktiebolaget Svenska Maskinverken:

Direktör *Sven Otterbeck.*
 Ingenjör *Gunnar Liljegren.*

Aktiebolaget Volvo:

Direktör *A. Gabrielsson.*
 Direktör *Gustaf Larson.*
 Direktör *E. Hellsén.*
 Försäljningschef *Hilmer Johansson.*

Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget:

Ingenjör *Carl Wijckborn.*
 Ingenjör *W. Heinrici.*

Svenska Karosseriverkstäderna Aktiebolag:

Disponent *Wald. Larsson.*

Trelleborgs Gummifabriks Aktiebolag:

Direktör *Åke Rahmn.*
 Avdelningschef *Eric Jacobsson.*
 Ingenjör *Nils Borglin.*

Av de särskilt inbjudna hade landshövding Jacobsson och överstelöjtnant Hellgren blivit förhindrade tillstädeskomma.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län representerades av länsnotariern *Tage Kilander.*

För Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator infann sig ingenjören *G. Insulander.*



Fr. v. t. h.: Direktör Hultman, avdelningschef Vidlund och trafikdirektör Lagerberg.

Mötesprotokollet hade följande lydelse:

*Protokoll, hållet vid Svenska Spårvägs-,
Buss- och Förortsbane föreningens årsmöte
i Göteborg den 20 november 1940.*

§ 1.

Å styrelsens för Göteborgs Spårvägar vägnar hälsade dess vice ordförande, trafikdirektören P. Lagerberg, föreningen och mötesdeltagarna välkomna till Göteborg och uttalade den förhoppningen, att årsmötet skulle lämna goda erfarenheter.

§ 2.

Föreningens ordförande, direktören C. A. Reuterswärd, Göteborg, tackade för välkomsthälsningen och förklarade härefter mötet öppnat.

§ 3.

Valdes herr Reuterswärd till ordförande vid mötet.

Direktören E. Hultman, Malmö, och herr Lagerberg utsågos härefter till vice ordförande.

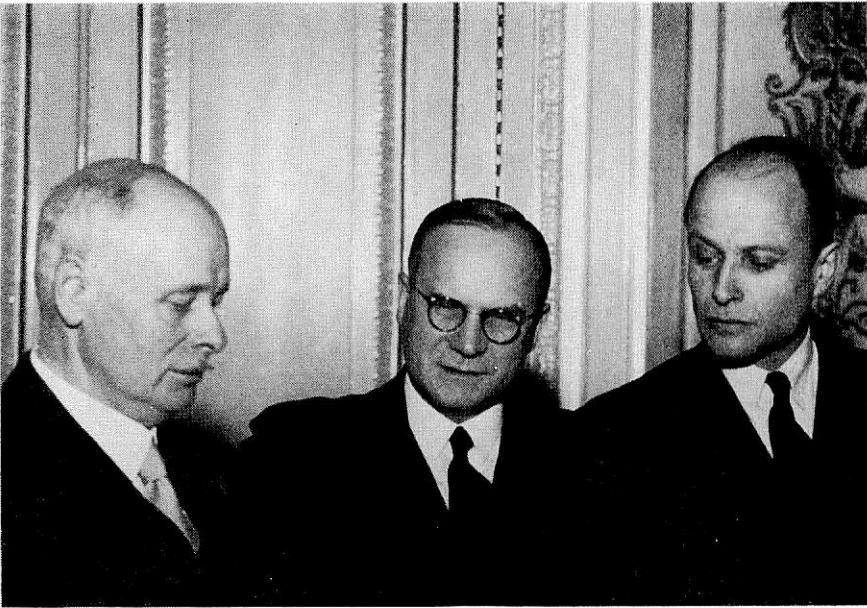
§ 4.

Protokoll över förhandlingarna skulle föras av undertecknad Augustinsson.

Till att jämte ordföranden justera protokollet utsågos kamreraren F. Löfström, Stockholm, samt trafikchefen C. Blomström, Lidingö.

§ 5.

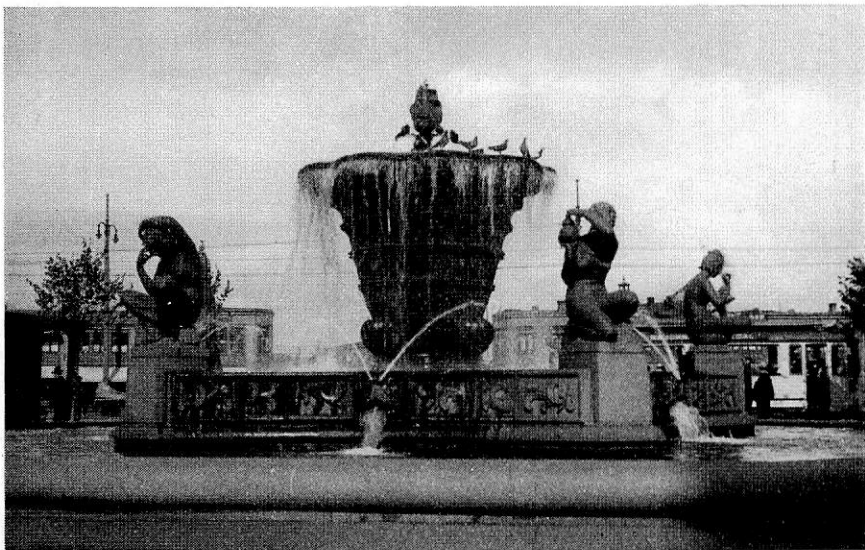
Direktör Reuterswärd lämnade en redogörelse för »Lokaltrafiken i Göteborg under kristid».



Fr. v. t. h.: Direktörerna Reuterswärd, Augustinsson och Ångström.



Fr. v. t. h.: Redaktör Ahlbin, överlärare Jungen samt direktörerna Reuterswärd och Åström.



Järntorgsbrunnen.

§ 6.

Härefter talade avdelningschefen Th. Vidlund, Göteborg, om »*Erfa-
renheter från Göteborgs första trådbusslinje*».

Efter föredraget följde diskussion.

§ 7.

»*Aktuella taxeproblem*» var nästa föredrag, som hölls av direktör
Torsten R. Åström, Stockholm.

Diskussion följde.

Kl. 12.30 avbrötes förhandlingarna.

I bussar ställdes färden till Järntorget. Härifrån fördes mötesdel-
tagarna med trådbussar längs den nyanlagda M-linjen till Jägersdorffs-
platsen, där hallanläggningen besågs. Under besöket konserterade Göte-
borgs Spårvägars personalorkester. Efter återfärd med trådbussarna
till Järntorget fortsatte mötesdeltagarna med abonnerade spårvagnar
till Lorensbergs Restaurant och voro där Aktiebolaget Volvos gäster
vid en lunch, vid vilken direktör Assar Gabrielsson utövade värdskapet.

Kl. 14.30 avhöll föreningen sin

ordinarie årsstämma.

§ 8.

1. Efter föredragning i påfordrade delar av styrelsens och revisorernas berättelser för år 1939 beviljade stämman styrelsen *ansvarsfrihet* för sagda års förvaltning.

2. Härefter företogs val av *styrelse*.

I tur att avgå voro styrelseledamöterna direktören C. A. Reuterswärd och spårvägschefen Otto Lange ävensom styrelsesuppleanten kaptenen J. A. Ericsson. Herr Lange hade undanbett sig återval.

Avsägelser förelågo jämväl från styrelseledamöterna överstelöjtnanten Gösta Hellgren och direktören Åke Nerell.

Stämman utsåg härefter enhälligt:
till styrelseledamöter:

direktörerna C. A. Reuterswärd (omval), Torsten R. Åström, Stockholm, (nyval efter herr Hellgren) och trafikchefen Anders Bergman, Stockholms Läns Omnibusaktiebolag, (nyval efter herr Nerell) samt till styrelsesuppleant:

kaptenen J. A. Ericsson (omval).

Som kandidater till den efter herr Lange ledigblivna platsen som ordinarie styrelseledamot nämndes styrelsesuppleanten direktören Hilding Ångström, Uppsala, och civilingenjören Alf Lindén, Sundsvall.

Efter votering valdes härtill herr Ångström.

Till suppleant efter herr Ångström föreslogos herr Lindén och civilingenjören Hugo Björck, Järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön.

Efter votering utsågs den senare till denna post.

Valen avsågo: för herrar Bergman och Björck tiden intill 1941 års föreningsstämma, för herr Åström tiden till årsstämman 1942 samt för herrar Reuterswärd, Ångström och Ericsson intill 1943 års stämma.

3. Till *revisorer* omvaldes direktören Erik Hjorth, Stockholm, och byråingenjören Thore Frisk, Norrköping.

4. På förslag av styrelsen invaldes:
till *passiv medlem*:

Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator, Stockholm-Lidingö.

5. Till ordinarie *fullmäktige i Sveriges Tekniskt Industriella Skiljedomsinstitut* för 3-årsperioden 1941—1943 valdes herrar Reuterswärd och Åström med herrar Hultman och Lindén som suppleanter.

§ 9.

Hänsköt stämman till styrelsen att besluta om tid och plats för 1941 års möte.

§ 10.

Vid stämman framförda förslag angående dels hedersledamotskap och dels åtgärder från föreningens sida om övergång till högertrafik hänskötos jämväl till styrelsen.

§ 11.

Direktören E. Hultman, Malmö, höll föredrag om »*Gengasdrift med bussar*».

Efter föredraget följde diskussion.

§ 12.

Till sist talade direktören H. Ångström, Uppsala, över ämnet »*Kombinerad trafik*».

§ 13.

Sedan föredragningslistan sålunda genomgåts, förklarade ordföranden mötesförhandlingarna avslutade.

Kl. 19 gav Göteborgs stad middag för mötesdeltagarna å Palace Hôtel. Stadsfullmäktiges ordförande, överlärare E. Jungen, presiderade och erinrade i sitt välkomsttal om lokaltrafikens stora betydelse för samhällsutvecklingen. Direktör Reuterswärd hyllade i ett tal de avgående styrelseledamöterna och framförde till dessa föreningens tack. Det sedvanliga kåseriet om föredraghallarna hölls av direktör Hjorth. Redaktören G. Ahlbin, Stockholm, framförde gästernas tack till Göteborgs stad. Vid samkvämet efter middagen visade direktörerna Hultman och Ångström filmer från olika spårvägs- och busskongresser.

Vid protokollet:

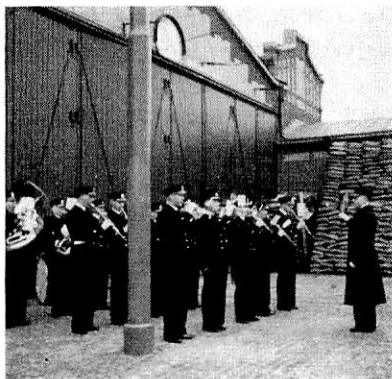
Wilh. Augustinsson.

Justeras:

C. A. Reuterswärd.

Filip Löfström.

C. Blomström.



Styrelsen för Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen
får härmed avgiva följande

BERÄTTELSE FÖR ÅR 1939.

1. Årsmötet i Jönköping.

Efter inbjudan av styrelsen för Jönköpings Kommunala Affärsverk, under vilket verk stadens spårvägar sortera, avhöll föreningen sitt 35. årsmöte i Jönköping fredagen den 8 december 1939.

Årsmötet hade ursprungligen utlysts att äga rum den 1—2 september, men uppsköts då med anledning av den genom krigsutbrottet inträdda situationen.

2. Stadgeändring.

Å föreningsstämman i Jönköping beslöts bl. a., att § 2 av föreningens stadgar skall erhålla följande ändrade lydelse:

»Föreningen består av ordinarie medlemmar och hedersledamöter samt passiva medlemmar.

- a) *Ordinarie* medlem i föreningen är varje sådant trafikföretag, som blivit av föreningen antaget till medlem. Ordinarie medlem skall i föreningen företrädas av viss person.
- b) Personer, som gjort sig särskilt förtjänta om föreningen och dess verksamhet må kunna inväljas som *hedersledamöter*.
- c) Till *passiv* medlem kan antagas svenska industriföretag och firmor, vilka genom sin verksamhet stå de lokala trafikföretagen nära och som därigenom anses kunna gagna föreningens intresen. Passiv medlem skall i föreningen företrädas av viss person.

Ansökan om inträde skall inlämnas till föreningens styrelse. På dess förslag äger inval rum vid föreningsstämma, varvid för inval erfordras minst $\frac{2}{3}$ av de avgivna rösterna.»

Beslutet, som fattades enhälligt, innebär, att bestämmelserna om extra medlemmar utgå och att föreningen hädanefter endast skall bestå av ordinarie och passiva medlemmar, varjämte hedersledamöter kunna utses.

Stadgeändringen trädde omedelbart i kraft.

3. Medlemmar.

Vid ordinarie stämma den 8 december 1939 invaldes som *ordinarie medlem*:

Aktiebolaget Halmstads Omnibustrafik, Halmstad,

och som *passiv medlem*:

Aktiebolaget Bil-Aero Electric, Stockholm.

Vid 1939 års utgång bestod föreningen av följande medlemmar:

Hedersledamot:

Kaptenen Ernst Hjortzberg.

Ordinarie medlemmar:

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

Passiva medlemmar:

Aktiebolaget Bil-Aero Electric,
 Aktiebolaget Hägglund & Söner,
 Aktiebolaget Motala Verkstad,
 Aktiebolaget Robo,
 Aktiebolaget Scania-Vabis,
 Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna,
 Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken,
 Aktiebolaget Svenska Maskinverken,
 Aktiebolaget Volvo,
 Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget,

Svenska Karosseriverkstäderna A.-B.,
Trelleborgs Gummifabriks Aktiebolag.

4. Styrelse.

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

Direktören Gösta Hellgren,	vald till ordinarie stämma	1942,
Direktören Einar Hultman,	» » » »	1942,
Direktören Åke Nerell,	» » » »	1941,
Spårvägschefen O. Lange,	» » » »	1940,
Direktören C. A. Reuterswärd,	» » » »	1940.

Suppleanter äro:

Direktören Hilding Ångström,	» » » »	1941,
Direktören J. A. Ericsson,	» » » »	1940.

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

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

Revisorer äro direktören E. Hjort och byråingenjören Thore Frisk.

5. Kommittéer inom föreningen.

a) Kommittén för »Spår och ledningar»:

Spårvägschefen O. Lange, Hälsingborg, (sammankallande),
Överingenjören R. Gripe, Stockholm,
Direktören J. A. Ericsson, Lidingö, och
Byråingenjören Hj. Bellander, Göteborg,

b) Kommittén för »Rullande materiel, verkstäder och hallar»:

Direktören E. Hultman, Malmö, (sammankallande),
Överingenjören E. Engdahl, Stockholm,
Verkstadsingenjören C. A. Christensson, Göteborg,
Maskiningenjören Johannes Lindholm, Stockholm,
Överingenjören Thor Lange, Stockholm,
Trafikchefen Anders Bergman, Roslags-Näsby,
Civilingenjören Hugo Björck, Stockholm.

6. Representanter i föreningar m. m.:

a) Union Internationale des Transports Publics (förut Union Internationale de Tramways etc.)

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) Svenska Elektriska Kommissionen (S. E. K.):

Direktören Gösta Hellgren, Stockholm, samt

i kommissionens underutskott för elektriskt banmateriel:

Överingenjören E. Engdahl, Stockholm,
Järnvägsinspektören 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 i föreningens råd.

7. Räkenskaper.

Följande sammandrag av föreningens räkenskaper utvisar den ekonomiska ställningen vid 1939 års början och slut.

Enligt 1938 års berättelse uppgingo tillgångarna den 31

december 1938 till Kr. 1 210: 22

Inkomster år 1939:

Medlemsavgifter:

Ordinarie medlemmar	Kr. 6 750: —	
Extra »	» 150: —	
Passiva »	» 3 000: —	» 9 900: —
Räntor		» 162: 77
		<u>Kr. 11 272: 99</u>

Utgifter år 1939:

Kostnader för årsmötet i Jönköping ..	Kr. 611: 73	
Reseräkningar	» 1 839: 25	
Sekretariatet m. m.	» 952: 06	
Avgifter	» 106: 20	
Övriga omkostnader	» 533: 93	» 4 043: 17
		<u>7 229: 82</u>

Föreningens tillgångar den 31 december 1939 Kr. 7 229: 82

Stockholm den 24 september 1940.

C. A. REUTERSWÄRD.

Ordförande.

Wilh. Augustinsson.

Sekreterare.

REVISIONSBERÄTTELSE.

Undertecknade, utsedda att granska Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningens räkenskaper för år 1939, vitsorda härmed, att dessa befunnits i god ordning och behörigen verifierade.

I styrelsens berättelse för år 1939 intagen redogörelse beträffande inkomster och utgifter under året samt föreningens ekonomiska ställning vid årsskiftet överensstämma med räkenskaperna.

Ansvarsfrihet för 1939 års förvaltning tillstyrkes.

Stockholm den 13 november 1940.

Erik Hjort.

Thore Frisk.

Skrivelse angående skattelindring för gengasdrivna fordon.¹

Till Riksdagens första särskilda utskott.

I proposition till riksdagen (nr 80/1940) har Kungl. Maj:t den 29 november 1940 föreslagit förordning angående ändrad lydelse av 1 och 5 §§ i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Den i propositionen föreslagna ändringen av 5 § i nämnda förordning avser att låta den bestämmelse helt utgå, i vilken stadgas, att »för automobil, som är inrättad för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle och för släpvagn, som är inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av sådan gas, som ovan sägs, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna».

Chefen för finansdepartementet har i statsrådsprotokoll anfört bl. a. följande:

»De motiv, som ursprungligen framkallade skattelindringen, föreligga icke längre. I nuvarande läge, då gengasen är det praktiskt taget enda tillgängliga drivmedlet för motorfordon, torde någon subvention icke påkallas för denna driftforms utveckling. Under sådana förhållanden synes icke skäligt att i synnerhet under nu rådande statsfinansiella läge uppehålla de gällande vittgående skattelindringarna för dessa fordon.

För att med avseende å fordonskatten ställa de gengasdrivna fordonen på i stort sett samma plan som de bensindrivna kunde det synas lämpligt att i fråga om gengasfordonen föreskriva, att full skatt skulle utgå för själva fordonet under det att aggregatet vore skattefritt. Enligt vad jag inhämtat skulle emellertid ett sådant system erbjuda stora svårigheter i den praktiska tillämpningen, varför det icke torde böra läggas till grund för en ändring av gällande bestämmelser. Detta gäller även andra metoder att kompensera de gengasdrivna fordonen för aggregatets vikt. Dessa metoder leda lätt till resultat, som i särskilda fall kunna vara mindre tillfredsställande. Med hänsyn härtill och då de gengasdrivna fordonen i beskattningshänseende intaga en gynnad ställning framför de bensindrivna redan därigenom att skatt icke utgår å drivmedlet, synes det mig skäligt, att gällande bestämmelser ändras därhän, att skatt för gengasdrivna fordon skall utgå efter samma grunder som för andra motorfordon. I konsekvens härmed torde även den gällande skattelindringen för släpvagnar, som äro inrättade för och huvudsakligen uppbära gengasaggregat, böra upphävas. De gengasdrivna fordonens särställning med avseende å fordonsbeskattningen skulle sålunda upphöra.»

¹ Riksdagen har den 18 december 1940 beslutat godkänna Kungl. Maj:ts proposition i detta ärende, dock med den ändringen, att skattelindringen för gengasdrivna fordon skall bibehållas jämväl under första halvåret 1941, d. v. s. till och med den 30 juni 1941.

Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, till vilken äro anslutna de flesta stora kommunala och enskilda bussföretagen i landet, får beträffande denna fråga anföra följande:

Anskaffningen av gengasaggregaten och deras inmontering ha för trafikföretagen betingat stora kostnader, vilka för en buss av ordinar storlek uppgå till cirka 4 à 5 000 kronor. Enär aggregatens livslängd, på grundval av hittillsvarande erfarenheter i stads- och förortstrafik, synes bli synnerligen kort, sannolikt 2 à 3 år, måste dessa kostnader avskrivas på motsvarande tid. Gengasdriften befinner sig dessutom ännu påtagligen i ett utvecklingsstadium, vilket kan medföra, att nu inmonterade aggregat snart måste utbylas för ernående av större driftsäkerhet och bättre ekonomi. Detta understryker nödvändigheten av att ifrågavarande avskrivningar, vilka icke förekomma vid drift med flytande bränsle, ske på kort tid.

Förutom de förhållandevis höga kostnaderna för anskaffning av gengasbränslet ha i förhållande till föregående drift med bensin eller brännolja underhållskostnaderna kraftigt ökat. Vid gengasdrift har den enkla behållaren för det redan färdiga drivmedlet — bensintanken — måst ersättas med ett komplicerat och tyngande aggregat, vari det för driften erforderliga gasbränslet framställs. Detta aggregat fordrar ytterst omsorgsfull skötsel med ofta återkommande reparationer och utbyten av aggregatdelar. Detta jämte de erforderliga täta bränslepåfyllningarna ha medfört driftutgifter, som med minst 50 % och i mera intensiv trafik ända upp till 100 % överstiga motsvarande kostnader vid drift med flytande bränsle.

Med hänsyn till gengasbussarnas otillförlitlighet och därav ofta förekommande fel på aggregaten, har det visat sig svårt att i linjetrafiken upprätthålla de fastställda turlistorna, vilket haft till följd att ett större antal reservvagnar än förut måste hållas i beredskap för att insättas vid inträffade fel på trafikvagnarna. Gengasdriften kräver sålunda i förhållande till driften med flytande bränsle ett *större* antal vagnar för samma trafik. Ökningen av reservvagnsparken synes för närvarande röra sig om 50—75 %. Det torde vara överflödigt framhålla, att detta förhållande nu medfört ökade såväl kapital- som övriga utgifter.

I avseende å själva gengasaggregatet synes statsrådet hava funnit skattefrihet i princip riktig, men innebärande stora svårigheter att genomföra i praktiken. Vi hålla emellertid före, att denna fråga kan lösas genom att vikten av gengasfordonet ur skattesynpunkt minskas med själva aggregatets faktiska vikt, eventuellt maximerad till visst antal kilo, eller med viss procent av fordonets tjänstevikt.

Av ovanstående framgår, att gengasdriften redan tynges av onormalt höga kostnader, och att densamma ännu befinner sig i experimentstadiet. Kostnaderna hava redan nått en sådan höjd, att de svårigen kunna kompenseras genom taxehöjningen å den nyttotrafik, som de

gengasdrivna kommunikationsmedlen utöva i städerna och till deras förorter. En fortsatt subvention är därför enligt vårt förmenande synnerligen påfordrad för främjandet av denna driftforms utveckling.

Föreningen får därför hemställa, att Utskottet måtte beakta de av oss framförda synpunkterna och inför Riksdagen förorda att nuvarande skattelindring i form av halv skatt å gengasdrivna fordon alltjämt och tills vidare måtte tillämpas.

Stockholm den 13 december 1940.

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

C. A. Reuterswärd.

Wilh. Augustinsson.
