

LOKALTRAFIKEN I GÖTEBORG UNDER KRISTID.

Föredrag av direktör *C. A. Reuterswärd*,
Göteborgs spårvägar.

På föreningens årsmöten är det vanligt, att deltagarna såsom första föredrag få till livs en orienterande beskrivning över mötesstadens trafikförhållanden. Nu är det emellertid inte min mening att komma med någon långgrandig historik eller allmän beskrivning. Jag tror, att allt detta är tillräckligt känt, bl. a. från årsmötena här i Göteborg under åren 1929 och 1937.

Jag övergår därför direkt till situationen förliden höst, när stor-kriget bröt ut. Vi levde då i jämförelsevis goda och stabila förhållanden och hade en stigande trafik, vilken till omkring 72 % utfördes med spårvagnar och till 28 % av brännoljedrivna bussar.

Första varningen kom till oss redan den 3 september förra året och gällde bussdriften. Den löd på inskränkning av brännoljeförbrukningen genom nedskärning av busstrafiken i sådan grad, att allt för stora olägenheter icke skulle uppstå för allmänheten, och om möjligt till omkring 50 % av förbrukningen under den närmast föregående månaden. Detta verkställdes redan fr. o. m. 6 sept. och trafiken blev då omkring 54 % av augusti månads busstrafik.

Vi fruktade emellertid långvariga svårigheter och beställde tre kolvgasgeneratorer för att kunna anställa prov med dessa på våra bussar. Jag vill inte säga, att proven blevo något vidare lyckade, men det gick i alla fall. Vårt intresse för gengasen svalnade därför, när det fortfarande gick att få betyl och råolja till relativt hyggligt pris. Den av regeringen beslutade skatteökningen med 10 öre per liter upphöjde inte drivmedelskostnaden på långa vägar till gengasdriftens nivå. Länsstyrelsen medgav också en successiv utökning av busstrafiken och dekreterade, att råolja borde användas i stället för bensin. För vår del var detta ingen svårighet, enär vi redan tidigare av ekonomiska skäl nästan helt övergått till dieselbussar. Och småningom ökades busstrafiken upp till 68 % av normalt.

Under tiden sökte vi emellertid forcera fram arbetena med spårväg över den nya Hisingsbron, vilken blev färdig i november förra året, ävensom de pågående arbetena med trådbusslinjen över Masthugget till Majorna. Men så kom nästa skräll redan i april i år och ordern blev då: inskränk busstrafiken till högst 40 %, och använd nu bensin istället för råolja. Det blev värre, ty vi hade inte tillräckligt många bensinbussar kvar, och de som funnos voro av betydligt mindre stor-

lek än dieselbussarna, vilket betydde flera vagnar i trafik för samma passagerareantal.

Busstrafiken måste därför krympa ihop igen och 20 gengasaggregat beställdes. I juni månad kunde spårvägslinjen över den nya Hisings-

Göteborgs Spårvägar

Inskränkning i busstrafiken efter augusti 1939.

*Jämförelse mellan körda busskilometer dels månadsvis
och dels procentuellt med augusti 1939.*

Månad	Körda busskilometer med				i % av aug. 1939	Anmärkningar
	brännolja	gengas	elkraft	summa		
aug. 1939	577,524			577,524		
sept.	338,049			338,049	58,6	Inskränkningarna började f.ö.m. den 6 sept.
okt.	309,187	293		309,480	53,6	
nov.	326,331	827		327,158	56,7	Nya Hisingsbron öppnades den 27 nov. och ökar varje lundbylinjes längd med c:a 6 km.
dec.	371,187	2,095		374,082	64,8	
jan. 1940	373,249	3,899		377,148	65,4	
febr.	375,264	5,218		380,482	65,9	
mars	392,076	4,437		396,513	68,7	
april	308,797	3,544		312,341	54,1	
maj	233,021	9,945		242,966	42,1	
juni	164,009	13,856		177,865	30,8	Spårvägsstrafiken till Lundby öppnades den 27 juni. Härigenom minskades varje lundbylinjes längd med 6 km.
juli	123,530	27,461		150,991	26,1	
aug.	55,931	94,629		150,560	26,1	
sept.	16,298	127,436		143,734	24,9	
okt.	1,352	142,976	24,968	169,296	29,4	
nov.						
dec.						

Bild 1. Busstrafiken efter krigsutbrottet 1939.

bron öppnas för trafik, och därigenom inbesparades över 500 liter bensin per dag. Men först under juli kunde vi insätta gengasbussar i någon större omfattning och därmed sjönk brännoljaförbrukningen hastigt utan att busstrafiken någon gång behövde nedgå till mindre än c:a 25 % av augusti 1939.

Senare beställdes ytterligare 20 st. gengasaggregat. Härav äro dock endast 10 st. ännu levererade och tagna i bruk. Vi ha för närvarande således endast ett 30-tal gengasbussar att köra med, vilket är för knäppt med hänsyn till de många, titt och tätt inträffande felaktigheterna.

Den 2 oktober 1940 kunde vi taga trådbusslinjen Järntorget—Jædersdoffsplatsen i drift och därmed åter öka bussdriften och samtidigt minska ned brännoljaförbrukningen till en obetydlighet.

Nu skall jag be att få visa bilderna. Den första visar busstrafikens variationer. För närvarande uppgår denna trafik visserligen endast till omkring en tredjedel av vår normala busstrafik, men fyller ändock det mest angelägna behovet, tack vare utökad spårvägstrafik med ny spårväg till Lundby och en ny trådbusslinje över Masthugget till Majorna. Brännoljaförbrukningen är också nedbringad från c:a 10 000 lit. per dag till c:a 10 lit.

Nästa bild är en karta¹, som visar de linjer, som trafikerades före aug. 1939. Spårvägslinjernas sammanlagda längd var 89,0 km och busslinjernas 84,0 km. Nästa bild visar en karta¹ över de nuvarande trafiklinjerna. Spårvägslinjerna hava ökat till 92,6 km och busslinjerna minskats till 44,5 km (inkl. trådbusslinjen). Men vi finna, att det knappast från någon plats inom stadens område ändock är längre än omkring 500 à 600 meter till spårvagn eller buss.

Man får nästan det intrycket, att vår trafikapparat i aug. 1939 var en smula överdimensionerad.

Jag tror också, att detta måste erkännas och att det i längden blir bäst och billigast både för trafikverket och för passagerarna själva, om allmänheten icke är alltför aggressiv i sina strävanden att var och en skall få buss eller spårvagn till sin dörr.

Vi kunna naturligtvis inte vara belåtna med trafiknätet, som det nu är, utan måste räkna med en viss utökning av gengasdriften. Men vi måste lära oss planera på litet längre sikt och försöka nedskära driften med de ännu mycket dyra gengasdrivna bussarna. De passa inte heller på sitt nuvarande primitiva stadium, i intensiv stadstrafik med backiga gator och korta hållplatsavstånd, där det blir stopp och start kanske fyra à fem gånger per kilometer eller oftare än en gång i minuten.

Ni får skryta, hur mycket ni vill med gengasen, men ännu lämpar den sig inte för sådan påfrestande trafik. Den största kraften fordras, när bussen skall starta, och då finns det minst med gengas, om det finns någon alls. Vi få nog vänta tills gengasproblemet för stadsbussar kommit över experimentstadiet. De måste bli mera lättskötta och mindre ömtåliga. Man kan inte ägna dem samma varsamma och kärleksfulla skötsel som lindebarn. Det blir för dyrt. Göteborg och västkusten ligger dessutom dåligt till, kanske sämst i hela Sverige, för träkols- och vedförsörjningen, och till råga på olyckan, så har handeln med dessa varor råkat i jobbarehänder, och kanske även framställningen av varorna.

Nej, de stora städerna skola övergå till snabbspårvägar eller tunnelbanor för den större trafiken och trådbussar för den mindre trafiken. De medelstora städerna, där snabbspårvägar ej löna sig, kunna säkert klara sig bra med trådbussar. Sedan duger gengasbussarna bra för landsvägstrafiken och den mindre trafiken i allmänhet.

Det är naturligtvis inte gjort i en handvändning att skaffa snabb-

¹ Med hänsyn till reproduktionsförbud, äro kartorna ej här medtagna.

spårvägar och trådbussar. Men planera nu, medan tid är, och kläm sedan till så snart det är möjligt. För att kunna prova trådbussarnas lämplighet i Göteborg, valdes av många samverkande skäl en linje över

Göteborgs Spårvägar

Jämförelser mellan antal passagerare, vagnkilometer och inkörd inkomst månadsvis under åren 1939 och 1940.

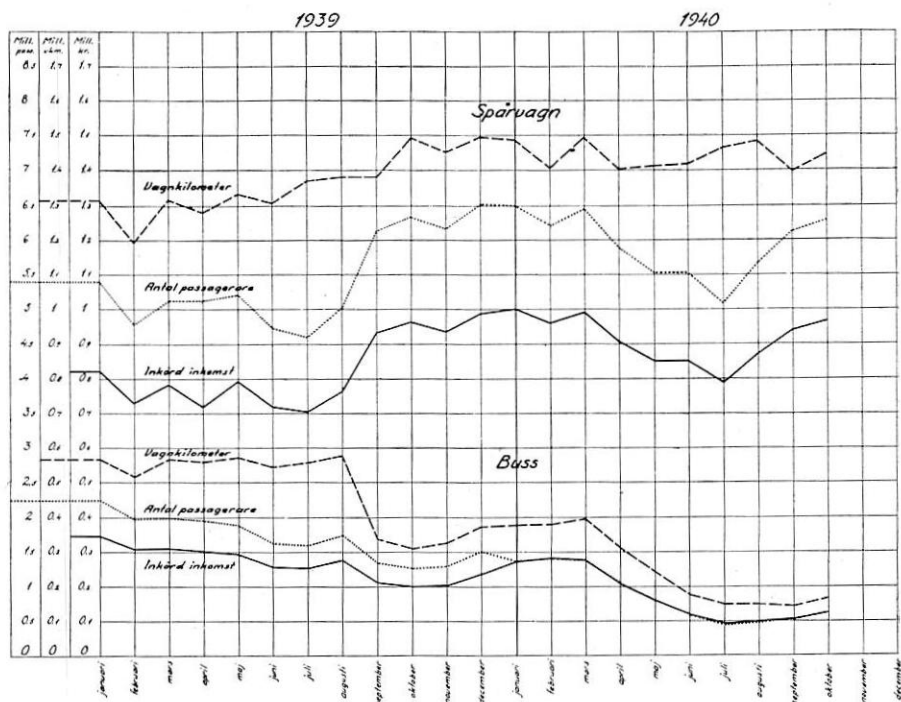


Bild 2. Grafisk framställning av spårvagns- och busstrafiken månadsvis under 1939—1940.

Masthugget bl. a. för att sätta backtagningsförmågan på prov. Vi sade alla här vid spårvägen i Göteborg: går det att köra trådbuss på den linjen, ja, då går det var som helst.

Linjen har ännu inte trafikerats mera än i 7 veckor, men jag kan säga, att vi äro fullt tillfredsställda. Jag vill inte säga mer; man skall inte ropa hej, förrän man skjutit björnen. Det kan komma obehagliga överraskningar, särskilt på en sådan ytterst påfrestande linje. Vi äro emellertid fortfarande optimister och ha redan planerat ännu en trådbusslinje, nämligen från Järntorget och samma väg som den nuvarande till Bäckegatan och vidare till Masthuggets höjdområde invid utsikts-

tornet i Slottsskogen. Härigenom kunna vi i huvudsak begagna den nuvarande kontaktledningen och endast bygga ny ledning den sista biten. Jag kan få se på en av kartorna igen. Denna ändstation är

Göteborgs Spårvägar



Bild 3. Antalet passagerare på spårvagnar och bussar, årsvis sedan busstrafiken påbörjades år 1923.

den högst belägna i hela staden och ligger omkring 65 m över Järntorget. Linjen blir endast c:a 2 km lång. Hela linjens medelstigning således omkring 1:30. Med gengasbussarnas ynkliga backtagningförmåga är det klart, att trådbussarna i första hand böra insättas på sådana linjer.

Nästa bild visar en jämförelse mellan spårvägs- och busstrafiken månadsvis.

Den nästa bilden visar spårvägs- och busstrafiken årsvis, sedan busstrafik påbörjades.

Den nästa inkomster och utgifter per vagnkm under samma tid.

Inkomster och utgifter i öre pr vagnkm. under
åren 1923-1939.

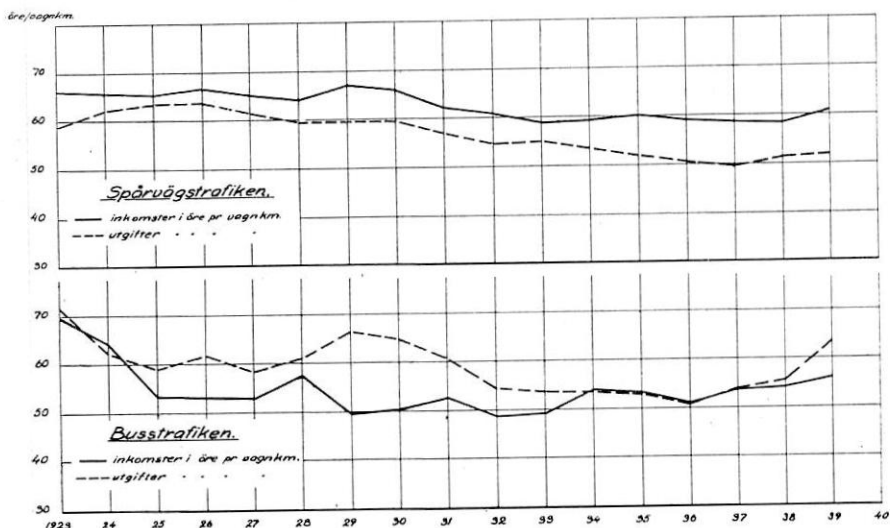


Bild 4. Spårvägs- och bussdriftens inkomster och utgifter per år sedan år 1923.

Busstrafikens kostnader i öre per vagnkilometer.

	Verkliga kostn. 1939 (i huvudsak dieselbussar)	Gengasbussar (beräknade i okt. 1940)	Trådbussar (beräknade i nov. 1940)
Förvaltning	1.18	1.3	1.3
Trafik	21.29	31.0	28.0
Drivkraft	6.75	40.0	10.0
Strömledningar	—	—	1.2
Vagnar, garage m. m.	17.86	30.0	14.0
Sandning, anordn. vid hållpl. m. m. ...	1.00	1.5	1.5
Verkstad o. förråd	1.53	1.7	1.7
Allm. omkostnader	0.53	0.6	0.6
Summa driftkostnader	50.14	106.1	58.3
Räntor och avskrivningar	13.22	19.0	11.0
Totalkostnad	63.36	125.1	69.3

Bild 5. Fördelning av bussdriftens utgifter per vagnkilometer.

Om vi nu skulle se på bussarnas driftkostnader, så skall jag be få nästa bild. Den är synnerligen intressant, och talar för sig själv. Observera att totalkostnaden för bussdriften, 63,26 öre/vkm, äro de verkliga för 1939. Enbart de högre avlöningar som nu gälla under detta år, höja denna kostnad med 7 à 8 öre. varför dieseldriften, med förra årets låga brännoljepris kommer att ligga över trådbussdriften.

Beträffande personaltillgången så hade vi stora besvärligheter under mobiliseringen i april månad. Lyckligtvis hade vi redan i början av mars börjat lära upp kvinnor till spårvagnskonduktörer och ett 60-tal togos successivt i arbete jämte ett 10-tal pensionärer. Sedan därtill alla semestrar tills vidare uppskjutits, klarade vi oss rätt bra. Nu äro både pensionärerna och de kvinnliga konduktörerna entledigade och alla hava fått sina semestrar i full utsträckning. De inkallades antal bland trafikpersonalen är nu icke heller mera än omkring en tredjedel så stort som tidigare i år.

Kriget och oljebristen har fört med sig många andra svårigheter. Bland annat ha vi måst omändra en del arbetsredskap, som förut drevs med oljemotorer, till elektrisk drift, och alla oljeeldningsanläggningar äro omändrade till koks- eller antraciteldning. Vi ha t. o. m. börjat återgå till hästdrift, men tills vidare bara för en montagevagn, som köres med två hästar.

Att s. k. normalskyddsrum anordnats i alla våra byggnader, och att alla lokaler och vagnar ha anordnats för mörkläggnig, behöver väl knappast nämnas. Fyra bussar ha omändrats till sjuktransportvagnar. Sorgligt nog har ett par av dem varit i praktisk användning, nämligen vid den svåra järnvägsolyckan vid Gubbero förliden september månad.

Av det omkring 100-talet bussar, som nu äro avställda, stå flertalet till arméns förfogande enligt länsstyrelsens mönstringsbesked, och resten till luftskyddschefens förfogande, att användas vid eventuell evakuering.

Vagnarnas mörkläggnig var till en början något för primitiv. Huvar eller strumpor av blått tyg trädde över lamporna. Under den långa mörkläggningsperioden vi hade här i Göteborg under april och maj visade sig dessa anordningar icke hållbara, varför vi gjorde bättre anordningar och mera permanenta; det var cylindrar av bleckplåt, som fastskruvades över lamporna och cylinderns öppna ände täcktes av ett grönt glas.

Tyvärre har trafiken under hösten börjat dala. Vi kan redan nu se, att vi ej komma upp till förra årets passagerareantal. Det är givet, att den tilltagande arbetslösheten tillsammans med de starkt stegrade priserna på snart sagt allting gjort att utgifterna redan börjat överstiga inkomsterna på ett oroväckande sätt. Det är tydligt, att arbetslösheten kraftigt bidrager till den minskade passagerarefrekvensen. Göteborg, som handels- och sjöfartsstad, lider ju oerhört av den omöjliggjorda sjöfarten västerut. Beträffande utgifterna behöver jag väl knappast nämna, att det är gengasbussarna som ha största skulden till bussdriftens oerhörda kostnadsökning. I denna situation skulle en privat företagare eller ett enskilt bolag utan vidare höja avgiften till en sådan nivå, att jämvikten återställdes, eller också lägga ned den gren av rörelsen, som inte bar sig. Men det kan inte någon av oss göra.

För passagerarna är det nog ganska likgiltigt, om de åka spårvagn eller buss eller om bussen drives av brännolja, gengas, elektricitet eller

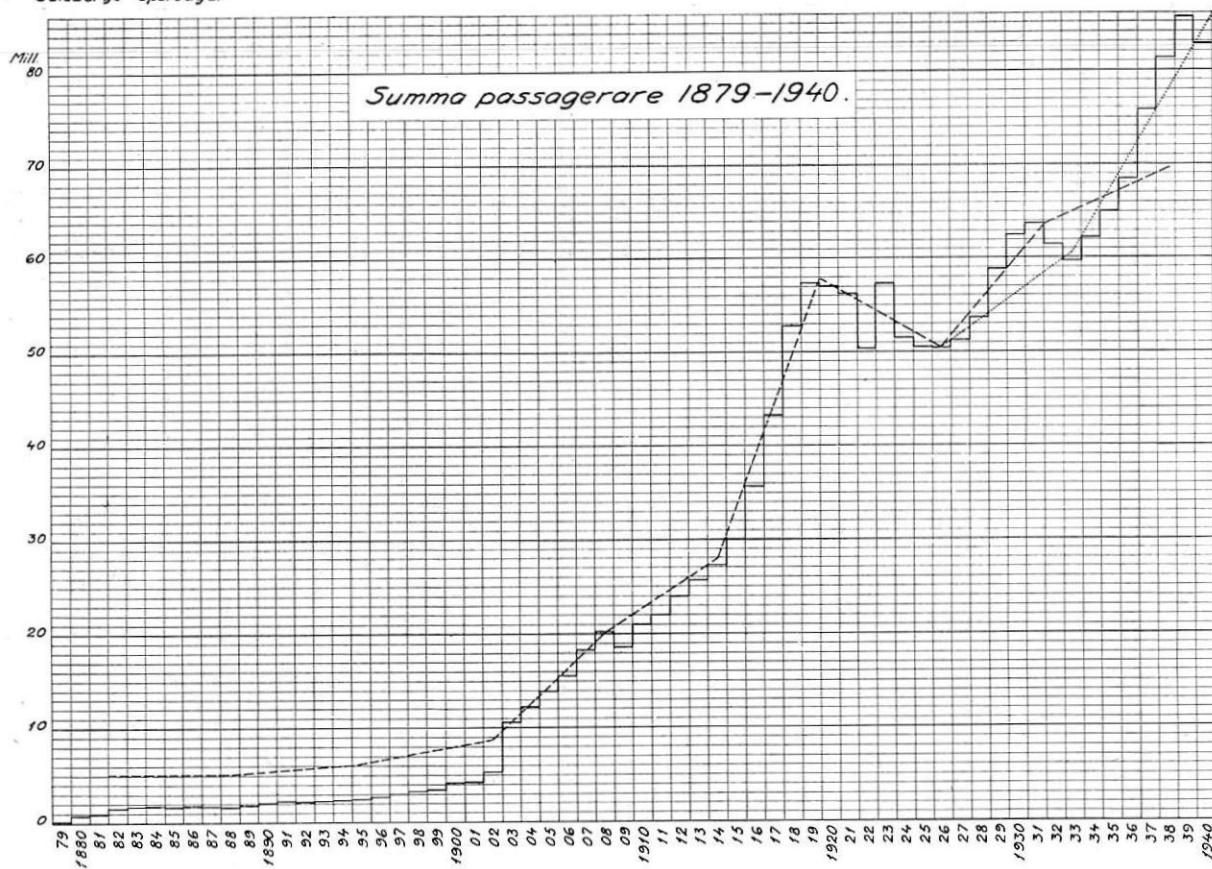


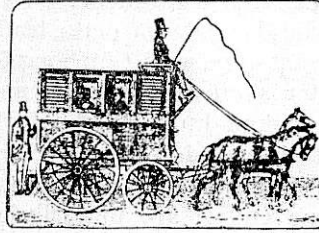
Bild 6. Passagerarekurva från spårvägstrafikens början 1879.

En gammal biljett

OMNIBUS-BILLET

Betald med 12½ öre Rmt.

Omnibus afgår: från Staden till Klippan och från Klippan till Staden alla fulla klockslag från kl. 9 f. m. till och med kl. 7 e. m. och kl. 8 till Stigbergsliden.
GÖTHEBORG ANDR. ALLDIN.



För något mer än hundra år sedan startades den första hästomnibuslinjen i Göteborg. Den gick mellan staden och Klippan och utgångspunkten var platsen framför Frimurarelogen på Södra hamngatan. Företagets historia, som omfattade tiden fram till de första hästspårvagnarnas tillkomst, skildrades för några månader sedan i en artikel i H. T:s lö-

dagstidning. Därvid uppger, att några bilder av de gamla omnibusarna icke kunnat anträffas. Nu har emellertid en dylik konstit i dagen. Den återfinnes på en sliten och efter allt att döma väl använd omnibusbiljett som Göteborgs museum för linjet sedan fått mottaga från en göteborgare i Majorna. Biljetten är gjord av grön kartong, den erhöles vid påstignandet och återlämnades av pass-

geraren vid avstignandet. På ena sidan stod pris och turerna och på andra, som sagt, bild av åkdonet. Klippen har ovan återger biljetten i något förstorad skala. Finns det någon mer som har dylika små minnen från forna tiders göteborgska vardagsliv i sina byrååldor, så är museet mycket tacksam för att bli ihågkommen. Den stadshistoriska avdelningen behöver alla tillskott den kan få.

Bild 7. Göteborgs första hästomnibus år 1836.



Bild 8. Trådbuss 1940.

någonting annat. Detta intresserar dem i allmänhet inte alls, bara de få en hygglig trafikförbindelse. Och få de ej någon verklig fördel av att använda ett visst trafikmedel, så vilja de naturligtvis inte heller betala någon förhöjd avgift på detta trafikmedel. Det är med hänsyn härtill, som spårvägsstyrelsen i Göteborg föreslagit, att tills vidare endast spårvägsavgiften skall höjas, därvid man beräknat, att överskottet på spårvägsdriften skall kunna täcka förlusten på bussdriften. På detta sätt skulle det återigen bli samma avgift, vare sig man åker spårvagn eller buss, och detta kan ju vara riktigt i detta speciella fall, d. v. s. så länge busslinjerna endast äro matarlinjer till spårvägslinjerna. Den enhets-taxa å 20 öre, som sålunda föreslagits, kan ju inte heller anses vara oskäligen under nuvarande förhållanden, särskilt om man betänker, att den också skall gälla för fri övergång till annan linje, vare sig det är spårvägslinje eller busslinje. Huruvida särskild övergångsavgift framdeles kan bli nödvändig, får affärsresultatet utvisa.

Slutligen skall jag be få visa vår passagerarekurva. Jag har tidigare ett par gånger sagt, att den visar knyckar efter tidsperioder om 6 å 7 år. 1929 sade jag, att kurvan tydde på en konjunktursvängning 1932—33. Ja, 1933 blev en vändpunkt, men till det bättre, och 1937 sade jag, att en dylik svängning skulle komma redan 1938—39. Ja krisen kom 1939, men nedgången i passagerareantalet har först kommit nu i år. Det skulle vara bedrövtligt, om vi nu skulle ha 6 å 7 nedåtgående och magra år framför oss. Vi hoppas emellertid att knycken på kurvan endast måtte betyda en långsammare uppåtgång, än vad vi haft under de senaste 7 åren. Hela kurvan visar ju inte mera än en nedgångsperiod under 60 år, nämligen perioden 1920—26. Den brantaste stigningen hade vi under förra världskriget. Den var betydligt brantare än den som vi nu har närmast bakom oss.

Jag skall be få sluta med att visa en bild av hur Göteborgs första omnibus såg ut, det var en hästbuss för 8 passagerare och dragen av två hästar. Två sådana bussar sattes i trafik mellan Brunnsparken och Klippan i december 1836. Och till sist en bild, hur våra bussar se ut 1940. Skillnaden är ju betydande, men det är också en utvecklingsperiod på över 100 år.
