

FÖREDRAG VID
ÅRSMÖTET I HÄLSINGBORG
DEN 18—19 JUNI 1943

HÄLSINGBORGS STADS SPÅRVÄGAR 40 ÅR.

Föredrag av direktör *S Edlund*,
Hälsingborgs stads spårvägar.

Då Hälsingborgs stads spårvägar i år fyller 40 år och föreningen på grund härav beslutat förlägga sitt årsmöte till Hälsingborg, är det kanske i detta sammanhang på sin plats att med några ord beröra spårvägens tillkomst och utveckling i denna stad. Då jag nu nämner 40 år, avser jag de elektriska spårvägarna.

De första spårvägsplanerna

Vår stads stora utsträckning i norr och söder med förgrening österut har gjort, att frågan om anordnandet av lämpligt kommunikationsmedel för lättare och billigare förbindelser mellan dess olika delar tidigt kom att stå på dagordningen. Redan den 19 december 1886 inlämnades till stadsfullmäktige en ansökan om koncession för en spårväg, som skulle sträcka sig från en punkt i Södergatan, ungefär vid stadens södra gräns, till hörnet av Kronborgsgatan. Härifrån skulle linjen fortsätta längs Drottninggatan till stadsgränsen i kvarteret Pålsjö. Passagerareavgiften föreslogs till högst 10 öre för varje trafikdistrikt av minst 4 000 fots längd. Denna spårväg kom dock ej till utförande.

Den 16 september 1890 meddelade stadsfullmäktige emellertid tillstånd åt ett bolag att på vissa villkor få anlägga och trafikera en s. k. ångspårväg från stadens södra gräns till hamnplanen. Denna ångspårväg, som hade en spårvidd av 600 mm, öppnades i augusti 1891 för allmän trafik av det nybildade Hälsingborg—Råå—Ramlösa Järnvägs AB, som inköpt spårvägsmaterielen från parisutställningen. Redan samma år inlämnade bolaget en ansökan till stadsfullmäktige att i anslutning till nämnda anläggning få framdraga en ny linje från Centralstationen till Pålsjö. Denna fråga fick dock ej någon tillfredsställande lösning utan förblev oavgjord.

Den elektriska spårvägens tillkomst

Under tiden utvecklades emellertid staden fort, och tanken på att anlägga en elektrisk spårväg vann mer och mer insteg. Sedan spårvägsfrågan ingående dryftats i stadsfullmäktige, väcktes en motion i frågan, vilken föranledde stadsfullmäktiges beslut den 20 juni 1899, varigenom frågan remitterades till drätselkammaren med anmodan att i princip taga ärendet under behandling och därefter avgiva ytt-



Bild 1. Invigningsvagnarna vid Rådhuset den 10 juni 1903.

rande. Anbud infordrades, men det första anbudet på 850 000 kr. avskräckte emellertid vederbörande. I april månad 1902 kunde drätselkammaren dock framlägga ett nytt förslag på en summa av 480 000 kr., vilket upptog ett spårvägssystem med ovanjordledningar för 600 volt, enkelspåranslagning med mötesspår och en spårvidd av 1 435 mm. Huvudlinjen skulle sträcka sig från nr 75 vid Drottninggatan genom denna gata, i Järnvägsgatan och Norra Trädgårdsgatan samt Södergatan till korsningen med järnvägen Hälsingborg—Landskrona—Eslöv. Vidare skulle en linje dragas från Knutpunkten till Stattena. Den 2 september 1902 uppdrog stadsfullmäktige åt drätselkammaren att *dels* infordra anbud på anläggningen i huvudsaklig överensstämmelse med angiven plan och *dels* träda i underhandling med något konsortium angående koncession för särskilt bolag beträffande sådan spårväg samt att därefter inkomma med förnyat yttrande.

Drätselkammaren begärde den 6 december 1902 bemyndigande att träffa avtal om spårvägens byggande enligt en föreslagen plan och om dess drift för stadens räkning samt äskade ett anslag av 470 000 kr. för ändamålet. Stadsfullmäktige fattade samma dag beslut i ärendet och beviljade drätselkammaren såväl medlen som det begärda bemyndigandet.

Den 12 december 1902 avslöts därefter kontrakt med dåvarande firma Siemens & Halske AG, Berlin. Åt andra firmor uppdrogs omändring av elverket och utförande av vagnhallar samt ångmaskiner för spårvägsdriften. Stadens kontrollant blev direktör Sigfrid Edström, Göteborg. I början av mars följande år påbörjades anläggningen och

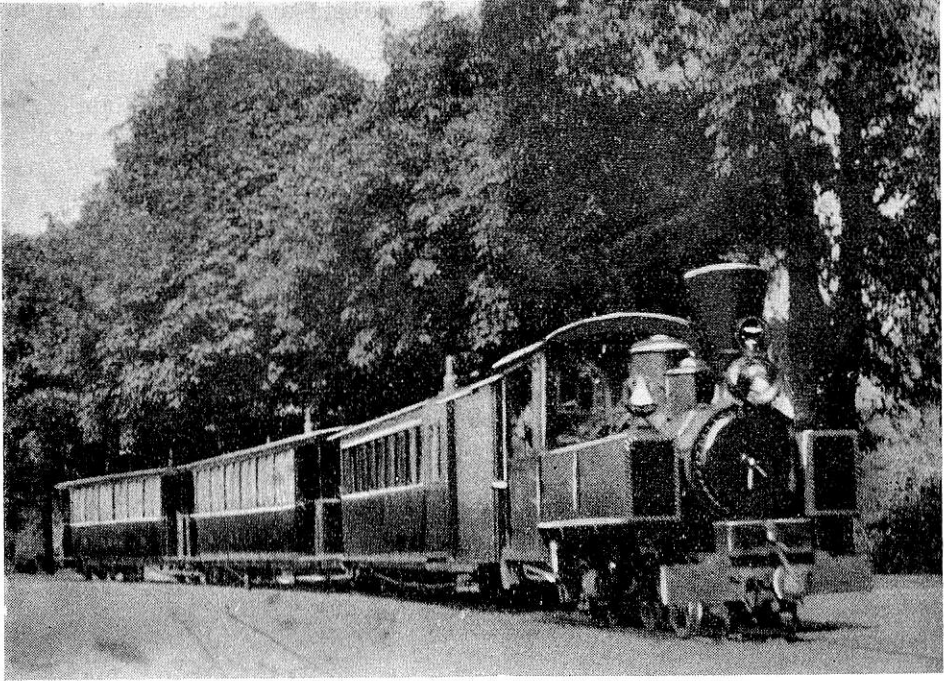


Bild 2. Decauvilletåget »Det lilla spöket» vid Ramlösa.

redan den 10 juni kunde den invigas (bild 1) med undantag för linjen Slottsvångsskolan—Stattena, som blev klar den 22 juni. Spårvägen hade sålunda färdigställts på ca 3 månader, en arbetsprestation, som då ansågs ganska enastående.

Men även de formella bestämmelserna skulle utverkas. Trots den ytterst knappt tilltagna tiden förelåg emellertid koncessionsansökningen till slutlig prövning i konselj den 10 juni, då spårvagnarna redan stodo färdiga för den officiella provkörningen. Koncessionen beviljades samtidigt i konselj å Sofiero slott.

Spårvägen utvidgas

År 1909 gjordes framställning till stadsfullmäktige om en utvidgning av spårvägsnätet till Tågaborg, vilken framställning sedan återkom med jämna mellanrum de närmaste åren. Behovet av en förbindelse till det hit förlagda epidemisjukhuset och till kyrkogården hade ökat, vartill kom stadens utfästelser att utdraga stadens spårvägsnät till det planerade hospitalet. Stadsfullmäktige beviljade emellertid först den 16 maj 1916 ett första anslag för en sådan linje, men arbetet påbörjades inte förrän i februari 1921 och avslutades i oktober samma år.

1919 beviljade stadsfullmäktige medel till dubbelspår på sträckan

S:t Jörgens plats—Knutpunkten. Detta arbete avslutades likaledes i oktober 1921.

Efter åtskilliga motioner och utredningar beslöt stadsfullmäktige i juni 1922 att inköpa den förut nämnda Hälsingborg—Råå—Ramlösa-järnvägen (bild 2), som år 1907 elektrifierats och ombyggt till normal-spår, samt införliva densamma med stadens spårvägsnät. Den slutliga sammanslagningen skedde den 21 juli 1924, då spårvagnarna för första gången rullade in på de införlivade bandelarna.



Bild 3. En av de första bussarna.

Spårvägsnätet utökades med ännu en bandel, då linjen Läroverket—Wilson Park öppnades för trafik den 20 oktober samma år. Sedan dess har i stort sett ingen utvidgning skett vad spårvägen beträffar.

Busslinjerna

En busslinje mellan Hamntorget och Kalmargatan öppnades den 8 oktober 1928 (bild 3) och utvidgades efter hand till Bankogården med förgrening till Folkets Park. Under år 1938 igångsattes ytterligare två linjer, den ena på sträckan Hamntorget—Brytstugevägen och den andra från Hamntorget till Borgholmsgatan. De två senare äro dock på grund av krisförhållandena indragna sedan september 1939. Dessutom finnes en linje från Hamntorget till Kungshult.

Övrig trafikverksamhet

I detta sammanhang kan kanske också nämnas, att spårvägen omhänderhar förvaltningen av Terrasshissen.

Förutom det nu nämnda ombesörjer spårvägen även järnvägstransporter av diverse fraktgods mellan resp. industrier utefter Industrigatan

och godsbangården. Detta sker medelst två godståg pr dag. Paketbefordran sker med särskild paketvagn från centralstationen till Råå resp. Ramlösa och utföres med tre lägenheter pr dag.

Tekniska data

Innan jag övergår att med några siffror belysa utvecklingen av spårvägen, skulle jag vilja nämna några tekniska data.

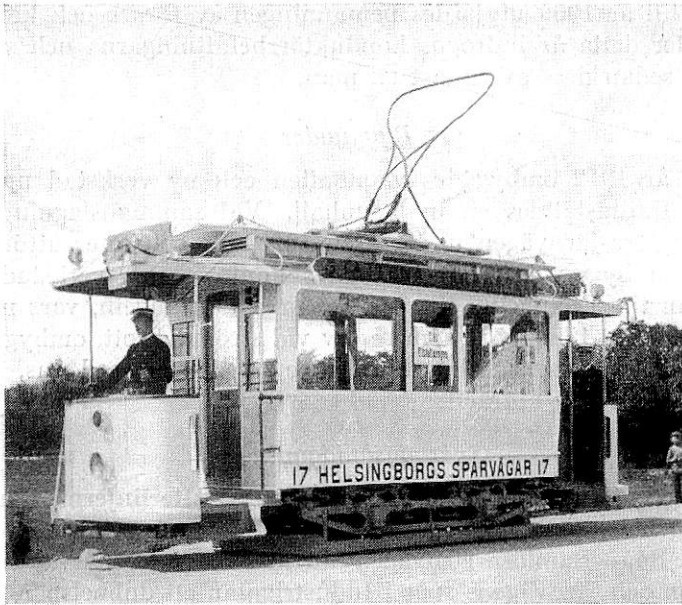


Bild 4. De första spårvagnarna hade öppna plattformar. Som de första i Sverige försågos vagnarna efter några år med inbyggda plattformar.

Vid trafikens början år 1903 hade inköpts 10 motorvagnar, vilka voro försedda med öppna plattformar, som den tiden var brukligt (bild 4). Dessa vagnar försågos sedan som de första i Sverige med inbyggda plattformar, vilket ägde rum åren 1906—07 och väckte en hel del uppseende även bland fackmän. Man fann nämligen den nyheten vara mindre lämplig för våra klimatiska förhållanden och glas-skyddet ansågs riskabelt både för resande och personal. Den första inbyggningen av plattformen var dock endast ett skydd framifrån. Sedermera uppsattes en vägg på ena sidan och först under det senaste året har inbyggnaderna helt genomförts. Dessa vagnar gå fortfarande i trafik. Genom utökandet av trafiken 1912 anskaffades samma år ytterligare 3 motorvagnar, vilka dock redan från början helt inbyggdes.

År 1919 kulminerade förra kristidens passagerarefrekvens. För att kunna tillgodose denna ökade frekvens inköptes 1919—1920 8 släpvagnar och 4 motorvagnar. 1921 inköptes ytterligare 10 motorvagnar, 1925 3 st. och 1928 3 st. År 1924 hade även inköpts 4 äldre släpvagnar med öppna plattformar, vilka dock under många år ej gingo i trafik, varför de skrotades 1941.

Bemannning

Fram till år 1909 utgjordes bemanningen av förare och konduktör, men under detta år indrogos konduktörsbefattningarna och vagnarna betjänas sedan dess av endast en man.

Byggnader

Under år 1912 ombyggdes vagnhallen och ny verkstad uppfördes. År 1920 färdigställdes en ny vagnhall. Vid sammanslagningen med Råå—Ramlösa-järnvägen under åren 1923—24 och efter utförande av ny- och ombyggnadsarbeten flyttades kontoret och verkstaden från Sandgatan till Triangeln. Kraftstationen vid Triangeln, vars maskiner äro avsedda att tjänstgöra som reserv vid strömavbrott, ombyggdes för drift med gasverksgas från att tidigare ha drivits med gas, först av torv och senare av antracit.

Spårvägsanläggningen

Spåren i gata utgöras av rännskenor och på ytterlinjerna, där spåren ligga å egen banvall, av vignolräls. Vid sammanslagningen av spårvägen och Råå—Ramlösa-järnvägen anlades mellan spårvägens södra ändstation och järnvägens spår i Industrigatan ett dubbelspår, som vid Sandgatan korsar SJ:s dubbelspår. Korsningen är utförd av manganstål, förlagd på en underbädd av betong. Då såväl godstrafiken med normalspåriga vagnar som även spårvagnar med smala hjul och låga flänsar skulle framgå på samma spår, utbyttes samtliga växelkorsningar härstädes mot specialkorsningar med fylld ränna av manganstål.

Spårvägsrälsen lades till att börja med på makadambädd men redan 1912 påbörjades inläggandet av armerade betongsyllar och från år 1921 lägges rälsen i gata på långsgående betongsträngar med tvärgående T-formiga spår för fastspänning av rälsen medelst skarvbult. Såsom elastiskt mellanlägg användes ekklotsar.

Svetsning av skarvarna sker huvudsakligast enligt thermitförfarandet men på de sista åren har även gassvetsning kommit till användning.

Ledningar

Beträffande ledningarna är något särskilt ej att anföra. Ledningsstolparna utgöras dels av fackverksstolpar, dels av rörstolpar. Det har emellertid alltid varit vår strävan att i största möjliga utsträckning

slopa stolpar, framför allt i trottoärerna, och i stället fästa upphängningen på befintliga byggnader. Det har hittills icke mött några svårigheter att träffa överenskommelse med vederbörande fastighetsägare, som lämnar skriftligt medgivande härtill. Någon hyra för dessa väggfästen utgår ej. Uppsägning av överenskommelsen skall ske minst 3 månader i förväg, och spårvägen förbinder sig att ersätta skador, som uppkomma på fastigheterna och att återställa fasaderna, sedan väggfästena borttagits.

Trafiken

Under de första åren var 10-minuterstrafik anordnad, men den ökades 1912 till 5-minuterstrafik på linjen Söder—Norr. År 1921, då den s. k. Tågaborgslinjen öppnades, infördes 10-minuterstrafik på denna linje på sträckan S:t Jörgens plats—Hospitalet. Denna trafik har sedan utökats till 5-minuterstrafik under vissa tider av dagen.

Efter sammanslagningen med Hälsingborg—Råå—Ramlösa-järnvägen 1924 infördes 20-minuterstrafik från ändstationerna Råå resp. Ramlösa. Från Triangeln blev det härigenom 10-minuterstrafik och för att inom stadens centrum bibehålla 5-minuterstrafiken insattes extra vagnar på linjen Sandgatan—Pålsjöbaden. År 1927 ändrades trafiken från ändstationerna Råå resp. Ramlösa till 12 minuter och från Triangeln således till 6-minuterstrafik. Samtidigt indrogos extravagnarna från Sandgatan—Pålsjöbaden. Man hade således 6-minutersstrafik på en del linjer och 5-minuterstrafik på en del inom stadscentrum. Fr. o. m. den 1 juli 1942 genomfördes därför 5-minutersstrafik på samtliga linjer inom den centrala delen av staden för att erhålla jämnare intervaller mellan vagnarna. Detta kunde genomföras utan utökning av vagnparken och med utökning av endast två man genom att man slopade vissa väntetider vid övergångsstationerna samt inskränkte väntetiderna vid ändstationerna. Resemöjligheterna ökades härigenom med 20 %. Ytterlinjerna fingo då 10-minuterstrafik på linjerna Triangeln—Råå resp. Elektromekano och 20-minuterstrafik på linjen Elektromekano—Ramlösa. Dessutom utökades trafiktiden per dygn.

Taxan och resandefrekvensen inom spårvägstrafiken

Den 1903 fastställda taxan var 10 öre per resa eller 11 polletter för 1 kr. samt 5 öre för morgonresande (arbetaretransport). I november följande år tillkommo kuponghäften, gällande för skolbarn, men dessa häften slopades 15 maj 1909 och ersattes med barnpolletter till ett pris av 50 öre för 11 st.

Under tiden 1903—1908 var passagerareantalet och inkomsterna som framgår av bild 5 ganska konstanta trots att stadens befolkning under åren 1905—1907 ökade från 27 000 till 32 000 invånare. Stor-

Spårvägstrafiken.

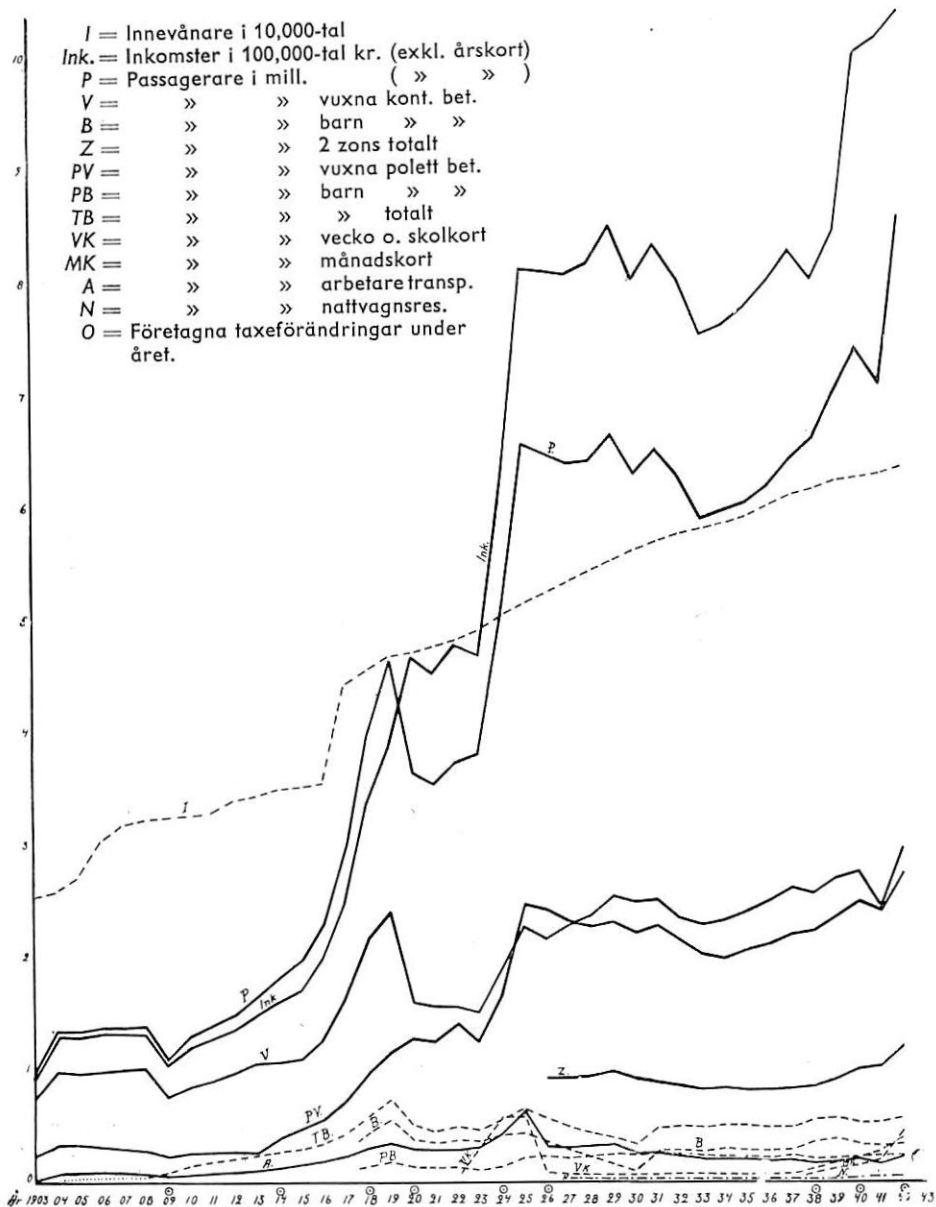


Bild 5.

strejken 1909 medförde en tillfällig nedgång av såväl resande som inkomster, men därefter har resandeantalet och inkomsterna stigit i proportion till befolkningsökningen. Då pollettpriset i april 1914 sänktes såväl för vuxna som barn, stimulerade detta till ökad resandefrekvens. Inkorporeringen av vissa ytterområden under åren 1916—1917 medförde vidare en kraftig ökning av såväl resande som inkomster fram till år 1920, då en ny taxa med förhöjda avgifter i alla betalningsklasser infördes. Den 1 mars 1918 infördes grundtaxa för barn, 5 öre pr resa. Avgiften för vuxna höjdes då från 10 till 15 öre och för barn från 5 till 10 öre. 12 polletter, som förut kostat 1 kr. för vuxna, ändrades nu till 1 kr. för 8 st. och för barn fick man betala 75 öre för 10 polletter i stället för tidigare 50 öre för 12 st. Morgonresande fingo betala 10 öre i stället för 5 öre, men returbiljett å 15 öre, gällande för returresa samma dag, infördes samtidigt. Taxehöjningen vidtogs på grund av ökade omkostnader under efterkrigsåren. Med undantag för vuxna pollettresande medförde denna taxehöjning en avsevärd nedgång i resandeantalet. Då Hälsingborg—Råå—Ramlösa-järnvägen år 1924 införlivades med spårvägsnätet, infördes 2-zonstaxa och veckokort för såväl barn som vuxna, vilket medförde en ökning av antalet resande.

Den 1 januari 1926 infördes åter ny taxa. Avgiften för vuxna 2-zonsresande nedsattes med 5 öre och veckokorten slopades. I stället infördes s. k. skolkort med giltighet över hela nätet men endast under skoltid. Särskild nattaxa infördes även. Förändringen av taxan medförde någon ökning av antalet 2-zonsresande, men med undantag för smärre förskjutningar höll sig därefter såväl resandefrekvensen som inkomsterna ganska oförändrade fram till 1932, varefter siffrorna åter visade en sjunkande tendens. Fr. o. m. 1934 inträdde emellertid en jämn stegring, varvid passagerareökningen helt föll på kategorien vuxna vad beträffar såväl kontant- som pollettresande.

I mars 1938 ändrades taxan åter. Dels sänktes avgiften för 2-zonsresande samt nattresande och dels slopades skolkorten, men i stället infördes ånyo veckokort samt månadskort med rabattmånader. Följden härav blev större antal resande men mindre inkomster, emedan en stor del av kategorien kontantbetalande inköpte vecko- eller månads-kort. Under 1939 kunde en hastig stegring av såväl resande som inkomster konstateras, till största delen beroende på de stora militärförläggningarna i staden och dess närhet. De anbefallda bensinrestriktionerna för bilar inverkade även på detta förhållande.

På grund av stegrade omkostnader höjdes samtliga avgifter fr. o. m. den 1 juli 1940. Förhoppningarna om en ökning av inkomsterna infriades härigenom, trots att den omedelbara reaktionen av taxändringen resulterade i en tillfällig nedgång i resandeantalet. En förskjutning beträffande de olika betalningskategorierna kunde dock iakttagas så till vida, att månads- och veckokortstrafikanter samt vuxna pollett-

och 2-zonsresande ökade. Denna ökning får nog främst anses bero på ytterligare förläggning av militär till Hälsingborg (april 1940).

Under 1941 noterades ökade inkomster som följd av den nya taxan. Statistiken visade flera pollett- och kortresenärer, medan antalet kontantbetalande minskade.

Från och med den 1 januari 1942 vidtogs den förändringen, att man från tidigare rabattmånadssystem övergick till enhetliga priser för månadskorten. Under 1942 ökade antalet såväl vuxna kontantbetalande som pollett- och månadskortresande samt 2-zonsresande märkbart, en ökning, som torde kunna tillskrivas dels gummiknappheten — varigenom såväl bilister som cyklister hänvisats till spårvagnarna — dels den stränga vintern. Men även den tätare trafiken — enhetlig 5-minuterstrafik infördes fr. o. m. den 1 juli 1942 — får anses som en bidragande faktor.

Busstrafiken

Busstrafiken har i stort sett följt samma utveckling som spårvägs- trafiken till tiden för restriktionerna hösten 1939. Nedgången blev särskilt märkbar under 1940, men därefter har trafiken varit relativt konstant. I ekonomiskt avseende har dock bussdriften förbättrats, vilket torde tyda på att trafikarbetet måhända varit överdimensionerat.

För att nämna några ord om gengasdriften (bild 6), så har denna varit dyr och besvärlig. Utredning har verkställts att driva bussarna med ström från ackumulatorer, vilket nog är tekniskt utförbart men skulle stöta på en del praktiska svårigheter. Batteriernas stora vikt inkräktar nämligen alltför mycket på lastförmågan. Vidare ställer det sig dyrt att placera dem på specialbyggda släpvagnar. Tillverkarna avråda nämligen från att placera batterierna, som äro mycket känsliga för stötar och skakningar, på annat än fyrhjuliga släpvagnar. Batteriernas kapacitet och laddningsbesvärligheter m. m. äro även störande moment.

Framtidsplanerna

Vilka planer hyser man då för framtiden för lokaltrafiken i Hälsingborg?

Först och främst måste en del förbättringar komma, såsom centralisering av vagnhalls- och verkstadsdriften samt skenfria järnvägs korsningar. Därutöver får man nog under nu rådande förhållanden först och främst inrikta sig på att göra det bästa möjliga av situationen. Man torde dock kunna säga, att någon ytterligare utvidgning av spårvägslinjerna, som man nu ser på saken, icke kommer att ske med undantag för eventuella dubbelspår på en del sträckor. Framtida utvidgningar få nog trots allt ta sikte på de andra trafikmedlen, buss eller trådbuss.



Bild 6. En av de nyaste bussarna på Hamntorget år 1941.

Planer ha också uppgjorts att ersätta nuvarande busslinje Hamntorget—Bankogården med förlängning till Ramlösa och Elektromekano med en trådbusslinje, men nuvarande priser och svårigheter att erhålla erforderligt material lägger för närvarande hinder i vägen härför. Spårvägslinjedelen Ramlösa Brunn—Elektromekano skulle samtidigt nedläggas.

Då den nuvarande krisen en gång tar slut, är det även att hoppas, att man får se några nya och större spårvagnar rulla fram på linjerna i stället för de gamla små och omoderna. Till sist uttrycker jag även den förhoppningen, att planerade och för tillfället nedlagda busslinjer åter få sättas i gång, om än i något ändrad sträckning, till fromma såväl för företaget som för vår resande allmänhet.