

*Handlingar rörande anläggning af nya spårvägslinier
i Helsingfors.*

DRÄTSELKAMMAREN

i

Helsingfors,

den 1 Juni 1899.

N:o 134.

Till Helsingfors Stadsfullmäktige.

Uti här närslutna till Stadsfullmäktige ställda, till Drätselkammaren inlemnade skrifvelse för den 24 nyssvikne Maj anhåller direktionen för Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget härstädes, med förmälan att sådan öfverenskommelse träffats emellan bolaget och koncessionärerne för ringbanelinierna, som framgår af afskriften af en skrifvelsen åtföljande, af herrar M. Hallberg, A. Ramsay och J. Tallberg undertecknad förbindelse, om rätt att på de vilkor, beträffande anläggnings- och koncessionstid, hvilka beviljats ringbanekoncessionärerna, få utföra följande spårvägslinier, nämligen:

Linien N:o 1, utgående från Sörnäs och följande Ö. Chausséen, Broholmsgatan, Unions-, Elisabets-, Nikolai- och Katrinegatorna till N. Esplanadgatan vid Salutorget samt sedan längs Unions-, N. Magasins-, Fabians-, S. Magasins-, Kasern-, Lilla och Stora Robertsgatorna, Fredriks-, Båtsmans-, Styrmans- och Sjömansgatorna, Dockstorget, Sandvikskajen torget och gatan, Eriks-, Anne-, Wladimirs-, Alexanders- och Hagasundsgatorna till Jernvägstorget, tvärs öfver detta till Wilhelmsgatan och vidare längs Fabians-, Trädgårds- och Unionsgatorna till Elisabetsgatans hörn vid nästsagda gata;

Linien N:o 2, från Rosavilla i Tölö längs W. Chausséen, W. Henriksgatan, Alexandersgatan mellan Henriksesplanaderna, Ö. Henriksgatan, N. Esplanad-, Unions- och S. Esplanadgatorna, W. Kajen och Badhusvägen till närheten af Katolska kyrkan;

Linien N:o 3, begynnande på Skatudden och fortsättande längs Marie-, Alexanders-, W. Henriks- och Boulevardsgatorna till Sandvikshamnen, der den möter linien N:o 1;

hvarjemte bolagets afsigt varit, såsom derom till Kammaren muntligen anmälts och äfven af de ansökningen åtföljande kartorna närmare framgår, att med elektrisk drifkraft förse äfven en linie längs Lappviksgatan, som således blefve

Linien N:o 4, utgående från hörnet af Eriks- och Lappviksgatorna utmed hela sistnämnda gata.

Och skulle dessa linier följande delar omedelbart komma till utförande, nämligen:

Linien från Sörnäs till Båtsmansgatans vestra ända; hela linien Tölö—Brunnsparken; linien från Skatudden till Sandvikskajen; förbindningslinien från Elisabetsgatans hörn vid Unionsgatan till Studenthuset; hvarjemte linien Alberts—Lappviksgatan finge qvarblifva på sin nuvarande plats, till dess nätet i dess helhet blifver fullbordadt. Öfriga till ofvan beskrifna spårvägsnät hörande delar uppger bolaget hafva för afsigt att utföra senast inom en tid af fem år.

Medelst teckningar å tvenne bolagets skrifvelse närslutna stadsplaner i stor skala utvisas såväl vexlingarnas i det tilltänkta spårvägsnätet läge som ock läget och groflekten af kablarna för den elektriska energins till- och återledning; hvarjemte bolaget, för undvikande af stora och onödiga kostnader samt obehärligheter, anhåller, att i det afseende få göra undantag ifrån den för bolaget fastställda allmänna regeln att ej leda några kablar längs andra gator än dem spåren följa, att längs Fredriksgatan finge dragas en underjordisk kabel mellan Eriks- och Robertsgatorna.

Denna ansökan med åtföljande kartor har af Drätselkammaren i och för granskning till dess tekniska del remitterats till samma af Ingeniörerne Godtfr. Strömberg, Th. Frosterus, C. Hausen och G. Idström sammansatta utskott, hvilket i enahanda syfte förberedt Spårvägs- och Omnibusaktiebolagets tidigare till Kammaren jemte skrifvelse af den 24 sistlidne April till affordrad komplettering inlämnade ritningar och i anledning hvaraf Kammaren funnit sig föranlåten att hos Stadsfullmäktige göra den framställning, som ingår i Kammarens skrifvelse N:o 122 af den 12 Maj. Och anför bemälda utskott uti sin skrifvelse af gårdagen, att utskottet såväl på den grund, att det nu föreslagna spårvägsnätet i hufvudsak omfattar samma linier, hvarå de tvenne bolagen: Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget samt Ringbanebolaget, erhållit koncession, som äfven med afseende derå att detaljanordningarna förblifva oförändrade, anser skäl föreligga att tillstyrka bifall till ifrågavarande ansökan, med iakttagande likväl att alla de bestämmelser, som myndigheterna i afseende å elektriska spårvägsanläggningar föreskrifvit, jämväl i detta förändrade fall blifva tillämpade, samt att några detaljförändringar beträffande sättet för strömmens återledning till centralen och spårets projekterade läge vidtagas.

Emedan systemets tyngdpunkt genom nätets utvidgning förlagts på större afstånd från centralen än förut och strömbelastningen genom tillkomsten af ytterligare vagnar ökats, finner utskottet, i och för förekommande af vagabonderande strömmar, nödigt påyrka, att strömmens återledning från knutpunkterna å vestra ändan af Alexandersgatan och å Salutorget skall ske genom *isolerade*, icke såsom bolaget föreslagit oisolerade kablar, samt spåret för den skull äfven på sträckorna

emellan centralen och dessa knutpunkter, likasom på öfriga delar af nätet, åtföljas af oisolerade, med skensträngarna förbundna kablar, hvilka dock icke någonstädes behöfva erhålla större genomskärning än 50 å 70 mm.

Beträffande åter spårens läge på Unionsgatan emellan Esplanadgatorna föreslår utskottet, att de tre härstädes vid hvarandra förekommande spåren skulle så förskjutas parallelt med sig sjelfva österut in på Salutorget, att högst ett af spåren komme att ligga å gatans körbana. Härigenom blefve visserligen utrymmet för torghandeln å Salutorgets vestra del något minskadt, men den lifliga rörelsen å ifrågavarande gatudel under torgtiden säkert bättre tillgodosedd än enligt bolagets förslag. Utskottet anför dessutom, att det icke lyckats påfinna någon lämpligare anordning af spåren mellan Studenthuset och Hagasundsgatan än den af bolaget, på sätt af närslutna detaljplan framgår föreslagna; hvarföre utskottet ock förordar att dervid finge bero.

Slutligen anser utskottet, att ett undantag från den tidigare uttalade regeln, att alla kablar ovilkorligen skola åtfölja spåren, bör beviljas bolaget, så vidt det gäller en matarekabel under Fredriksgatan, emedan många skäl talar derför.

Äfven Drätselkammaren får för sin del förorda bifall till Spårvägs- och Omnibus Aktiebolagets nu framställda anhållan, under iakttagande likvisst af de utaf utskottet här ofvan angifna ändringar rörande återledningskablar och spårens placering å Unionsgatan invid Salutorget. Det utaf bolaget framställda systemet till spårvägsnät för Helsingfors stad, bestående i sina hufvuddrag uti en staden omgifvande ring och ett derinom liggande kors med en så pass central skärningspunkt som vestra ändan af Alexandersgatan, der dessutom ringbanan skulle beröras, samt af in- och utfarter från ringen längs chausséerna till förstäderna förefaller Drätselkammaren synnerligen bekväm för en underlättad kommunikation de särskilda stadsdelarna emellan och så mycket mera tillfyllesgörande, som linien till Katolska kyrkan med lätthet i framtiden kan utsträckas genom 6:te och 7:de stadsdelarna, sedan de blifva tätare bebyggda, likasom på enahanda sätt linien längs Lappviksgatan kan fortsättas genom en ny Tölö stadsdel. Att af bolaget fordra ett omedelbart utförande af nätet i dess helhet förefaller Drätselkammaren obilligt, hvarföre anstånd i utförande af de delar, hvarom bolaget anhållit, väl kunde för en tid af högst fem år beviljas. Då bolaget därintills låter linien från Boulevardsgatan till bortre ändan af Lappviksgatan förblifva orubbad, kommer spårvägsnätet att äfven i sitt ofullbordade skick funktionera på ett tillfredsställande sätt. Att nu genast utföra linien å Skatudden vore med afseende å de derstädes ännu oordnade förhållandena knappast tillrådigt.

Skulle Stadsfullmäktige kunna bifalla till bolagets ansökan beträffande det föreslagna spårvägsnätet och de vilkor bolaget å sin sida för dess utförande uppställt, skulle detta föranleda till vissa förändringar uti bolagets kontrakt med

staden af den 10 Juni 1890 och tillägget dertill af den 4 April 1898. Uti ett ytterligare kontraktstillägg skulle mom. a—e i § 1 af det ursprungliga kontraktet, upptagande liniernas sträckning, böra utbytas mot 4 nya mom., i hvilka de nu ifrågavarande liniernas sträckning bestämdes. § 12 uti nu gällande tillägg till detta kontrakt (Stadsfullmäktiges tryckta handlingar N:o 15 1898) skulle annulleras och i det nya kontraktstillägget i stället införas en bestämning, upptagande ej mindre de linier och delar deraf, hvilka af bolaget nu omedelbart borde utföras, än ock de, med hvilkas utförande finge anstå under en tid af högst fem år, räknadt ifrån den dag, Stadsfullmäktige godkänt bolagets föreliggande ansökan. Slutligen borde § 7 i kontraktstillägget af den 4 April 1898 utbytas mot § 2 i „förslaget till kontrakt om anläggning af spårvägar för elektrisk drifkraft i Helsingfors stad“, hvilket gälde ringliniekoncessionärerne och bestämmer tiden för koncessionens varaktighet samt sättet för liniernas eventuella inlösen af staden (Stadsfullmäktiges tryckta handlingar N:o 10 för år 1899).

Öfversändande samtliga till ärendet hörande handlingar och kartor, får Drätselkammaren för den skull härmed, tillstyrkande bifall till Spårvägs- och Omnibus Aktiebolagets nu gjorda anhållan beträffande ett nytt spårvägsnät för staden, hos Stadsfullmäktige vördsamt hemställa om bemyndigande för Kammaren:

*att med sagda bolag afsluta ett sådant tillägg till tidigare kontrakt med bolaget, som af ett dylikt bifall betingas och här ofvan an-
gifvits.*

Derjemte får Drätselkammaren anhålla att Stadsfullmäktige ville godkänna Kammarens i dess skrifvelse N:o 122 af den 12 nästvikne Maj ingående kläm, rörande godkännande af en del af bolaget inlemnade ritningar och andra detaljanordningar vid införande af elektrisk drifkraft för bolagets spårvägar med de modifikationer i tekniskt hänseende, som af denna Drätselkammarens nu gjorda framställning föranledes.

På Drätselkammarens vägnar:

G. v. Christiernson.

Th. Tallqvist.

Till Stadsfullmäktige i Helsingfors.

Då det Spårvägsnät, hvarå Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget åtnjuter koncession, och det senare koncessionerade ringbanenätet innefatta linier, hvilka, såsom t. ex. bolagets linie längs Båtsmansgatan och ringbanenätets längs Rödbergsgatan, linierna å Sandvikskajen, torget och gatan, komme att betjena samma trafik och sålunda konkurrera med hvarandra utan något som helst gagn för kommunen; och då det framför allt vore förenadt med svårigheter t. o. m. faror att exploitera tvenne skilda spårvägsnät, som delvis sammanfalla med eller korsa hvarandra, har Spårvägsbolaget ansett det vara af vigt att få till stånd en öfverenskommelse mellan de båda företagen och då en sådan nu föreligger, få vi hos Stadsfullmäktige anhålla om rätt att på de villkor, beträffande anläggnings- och koncessionstid, hvilka beviljats ringbanekoncessionärerne, få utföra följande linier:

Linien N:o 1. Ringbanan utgående från Sörnäs och följande Ö. Chausséen, Broholmsgatan, Unions-, Elisabets-, Nikolai- och Katrinegatorna till N. Esplanadgatan vid Salutorget samt sedan längs Unions-, N. Magasins-, Fabians-, S. Magasins-, Kasern-, Lilla och Stora Robertsgatorna, Fredriks-, Båtsmans- och Sjömansgatorna, Dockstorget, Sandvikskajen, torget och gatan, Eriks-, Anne-, Wladimirs-, Alexanders- och Hagasundsgatorna till Jernvägstorget, tvärs öfver detta till Wilhelmsgatan och vidare längs Fabians-, Trädgårds- och Unionsgatorna till Elisabetsgatans hörn vid sistsagda gata.

Linien N:o 2, drages från Rosavilla i Tölö längs W. Chausséen, W. Henriksgatan, Alexandersgatan mellan Henriksesplanaderna, Ö. Henriksgatan, N. Esplanad-, Unions- och S. Esplanadgatorna, W. Kajen och Badhusvägen till närheten af Katolska kyrkan.

Linien N:o 1, begynner på Skatudden och fortsätter längs Marie-, Alexanders-, Ö. Henriks- och Boulevardsgatorna till Sandvikshamnen der ringbanan möter.

Af dessa linier skulle följande delar omedelbart komma till utförande, nemligen:

Linien från Sörnäs till Båtsmansgatans vestra ända; hela linien Tölö—Brunnsparken; linien från Skatudden till Boulevardsgatan vid Sandvikskajen, samt slutligen förbindningslinien från Elisabetgatans hörn vid Unionsgatan till Studenthuset. Linien Albertsgatan—Lappviksgatan finge qvarblifva på sin nuvarande plats till dess nätet i dess helhet blifver fullbordadt, hvarefter den komme att stanna vid Eriksgatan.

Öfriga Spårvägsnätet tillhörande linier skulle vi anhålla om att få bygga senast inom 5 år.

Som af bilagda plankartor synes, äro de föreslagna spårvägslinierna så fördelade att de väl tillgodose de skilda stadsdelarnas trafikbehof. Då vaxlarna dertill äro så plaserade att passagerarene på 2:ne punkter i stadens centrum, nemligen vid Studenthuset och Salutorget, kunna välja de linier de sjelfva önska, så måste spårvägsnätets anordning anses vara synnerligen lämplig. På de 3:ne vaxlarna vid Studenthuset komma samtidigt att stanna 6 och vid Salutorgets 2:ne vaxlar 4 vagnar. Denna anordning, som för passagerarne blifver synnerligen beqväm medför dock att afstånden mellan öfriga omfartsspår icke kunna blifva fullkomligt jemna utan måste mellan några sådana öfverskrida 500 meter. Medelfarten kommer emellertid å ingen linie att blifva synnerligen stark, eller å

Ringbanan	12,3	km. i timmen
Tölölinien	11,10	” ”
Skatudden—Boulevarden	10,60	” ”
Lappviksgatan	12	” ”

Denna fart ernås om vagnarna träffa på vaxlarna hvarje 5:te minut, men då försigtighet till en början, sålänge vagnsförarene likasom publiken ännu äro ovana vid det nya samfärdselmedel, måste för undvikande af olyckor iakttagas, så anhålla vi vördsamt om rätt att under första driftstiden något minska vagnarnas fart så att de efter hvarje 5½ eller 6 minuter inträffa på omfartsspåren.

Af försigtighetsskäl komma vagnarna att upptaga och aflämna passagerare endast vid vaxlar och bestämda haltpunkter, hvilka senare komma att placeras ganska tätt å lifligt trafikerade gator och platser.

Vaxlarnes placering framgår af den stora planen öfver spårvägsnätet, hvilken biläggas.

Banans elektriska del kommer att utföras i fullkomlig enlighet med det under Stadsfullmäktiges pröfning nu liggande förslag, utom att en matarekabel äfven drages från Elisabetsgatans hörn vid Unionsgatan öfver Jernvägstorget till Studenthuset, från hvilken punkt den utgrenar sig till hela den söder och vester derifrån belägna delen af nätet. För motning af ledningarna å Boulevardsgatan och Stora Robetsgatan anhålla vi att få längs Fredriksgatan draga en underjordisk kabel mellan Eriks- och Robertsgatorna. En särskild plan utvisar såväl huru matareledningarna föras längs banan som äfven groflekten å de koppartrådar och kablar, hvilka återföra den elektriska strömmen till centralen.

Biläggande af 2:ne stadsplaner äfvensom afskrift af det dokument, hvilket upprättats mellan ringbanekoncessionärerne och oss, få vi vördsamt anhålla om ett snart afgörande af denna för Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget viktiga fråga.

Helsingfors den 24 Maj 1899.

På direktionens för Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget i Helsingfors vägnar:

O. Th. Widerholm.

Afskrift.

Till förmån för Helsingfors Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget afstå undertecknade härmed den oss af Helsingfors Stadsfullmäktige beviljade koncession på en spårvägsanläggning mot en ersättning af Fmk 5,000 för kontanta utläggningar samt öfverlåtande till oss till parikurs, 200 mark, af 625 aktier i bolaget af den nya emissionen som af sagda bolag vid extra bolagsstämma den 18 innevarande Maj beslutits; detta dock under förbehåll af Stadsfullmäktiges bifall till en vid samma bolagsstämma besluten modifikation af koncessionskontraktet, hvaremot aftalet i annan händelse återgår. Helsingfors den 24 Maj 1899.

*Mauritz Hallberg.**August Ramsay.**Julius Tallberg.*

Med ofvanstående förklara vi oss ense.

Ort och tid som ofvan.

På Spårvägs- och Omnibus Aktiebolagets i Helsingfors vägnar, dess direktion:

*O. Th. Widerholm.**Th. Tallqvist.**Emil Schybergson.**Carl Lundström.**Uno Wasastjerna.*

Afskriftens riktighet bestyrka

*Aug. E. Wahlström.**J. A. Blomqvist.*

Helsingfors, Tidnings- & Tryckeri-Aktiebolagets tryckeri, 1899.
