

16/965

Generaldirektör Dahlbecks föredrag i Stockholms
Köpmansklubb den 5 november 1940.

Statsbanetrafiken under det gångna krigsåret.

Jag har av Herr Ordföranden blivit ombedd att inför Stockholms Köpmansklubb hålla ett föredrag över något ämne berörande järnvägskommunikationerna och har då valt att i afton tala om "Statsbanetrafiken under det gångna krigsåret", vari jag ämnar lämna en redogörelse för de transportproblem, som statens järnvägar haft att brottas med under den tid, som gått sedan utbrottet av det nu pågående europeiska kriget. Det kan därvid självfallet endast bli fråga om en exposé över vissa avsnitt i det omfattande arbete, som under de senaste 14 månaderna kommit på de svenska statsbanornas lott. Det är naturligtvis icke möjligt att i ett föredrag som detta lämna en alltför detaljerad redogörelse för trafikens hela omfattning och avveckling i alla dess olika faser. Det blir sålunda nödvändigt att begränsa redogörelsen till de mest intressanta och från de normala mest avvikande förhållandena.

Även en icke-järnvägsman har säkerligen fått erfara, att de söragna transportuppgifter, som härleda från krigstillståndet, vållat svårigheter för järnvägs-
trafiken och densas normala transportuppgifter och detta icke enbart för någon viss rörelsegren. Jag skall emellertid upptäla föredraget i två avdelningar, den ena omfattande godstrafiken och den andra persontrafiken, de båda rörelsegrenar, som inför statens järnvägars trafikanker representera vår verksamhet.

Jag börjar med godstrafiken.

Landets järnvägar och i alldeles särskilt hög grad statens järnvägar hava under den tid, som gått efter krigsutbrottet den 1 september förra året, haft att utföra ett transportarbete, som både till sin ert och till sin omfattning högst betydligt skiljer sig från de normala transportuppgifterna. Då jag här talar om artskillnad mel-

lan järnvägstrafiken före och efter krigsutbrottet menar jag naturligtvis icke, att järnvägen fick ett helt annat slags arbete att utföra än förr. Jag syftar i stället därpå, att järnvägen fått sig anförtrett att under nya betingelser besörja transporter, som eljest icke alls eller endast i mindre omfattning ingått i järnvägens befordringsuppgifter.

Järnvägens hela transportapparat hade dittills odelad stått till allmänhetens förfogande men togs nu även i anspråk för andra uppgifter, främst militära och andra av myndigheterna påbjudna transporter. Ifråga om arten och omfattningen av dessa transporter är jag av skäl, som icke behöva nämnas, förhindrad ingå så grundligt som eljest varit önskvärt. För en riktig uppfattning om verkan av övriga egenheter, som komma att beröras, måste man emellertid hålla i minnet, att den för näringslivet disponibla delen av järnvägens transportapparat alltsedan krigsutbrottet varit nedskuren, tidvis mera, tidvis mindre, genom de för landet nödvändiga försvarsberedskapstransporterna.

Med en mindre transportapparat än under normala förhållanden har alltså järnvägen funnit sig stå inför nya och avsevärt ökade befordringsuppgifter, av vilka några mera betydelsefulla må nämnas.

Sjöfarten hämades av mineringar och annan sjöfartsrisk, som efter hand antingen ansågs utgöra direkt hinder för sjöfarten eller ock ökade sjöfartskostnaderna i avsevärd grad. Den omedelbara följden blev i det ena såväl som i det andra fallet, att godset sökte sig fram på järnväg i stället för sjöledes. En för järnvägen helt ny företeelse uppkom i Skåne, där man sökte att med järnvägens hjälp vidskthålla sjöfart genom Öresund med större fartyg, på så sätt att en del av lasten lossades vid ankomsten till den grunda neutralitetsfarleden och fördes förbi denna med järnväg för att därefter ånyo tagas ombord.

Biltrafiken fick lämna ifrån sig ett antal fordon till försvaret och kom därtill att lida brist på drivmedel.

Export och import sökte sig i takt med krigshändelserna gång efter annan nya vägar och antog även i övrigt ny gestalt på ett allt mera plötsligt och oberäkneligt sätt.

Betydande varulager skulle dels flyttas till nya lagringsplatser, dels distribueras snarast möjligt i större omfattning än tidigare varit avsett.

Påfrestningen på järnvägen har dessutom ökat därigenom, att järnvägstransporterna i följd av nyssnämnda nya betingelser måst söka sig fram på helt andra vägar än förut och att därför järnvägslinjer, som tidigare i allmänhet endast haft att ombesörja en jämförelsevis obetydlig, mere lokalbetonad trafik -- t.ex. linjen Långsele-Boden-Maparanda -- fått sig pålagda betydligt större transportuppgifter och därför många gånger blivit belastade intill, ja, ibland över bristningsgränsen.

Järnvägens svårigheter inför den ökade påfrestningen ha gentemot järnvägens kunder i första hand givit sig tillkänna i form av otillräcklig tillgång på vagnar eller genom att godssändningarna kommit fram senare än man räknat med. Vissa uttalanden, som framförts i pressen eller vid diskussioner mellan järnvägens organ och dennas trafikanter, tyda emellertid på att det icke alltid -- helt naturligt förresten -- står klart för dessa senare, huru omfattande det ökade transportarbetet i verkligheten varit och vilka svårigheter järnvägarna haft att bekämpa. Jag skall längre fram genom några tabeller och sifferuppgifter närmare belysa detta ökade arbete.

Innan jag går vidare vill jag nämna några ord om utvecklingen av statens järnvägars godstrafik under åren 1934 - 1939 och visa en slags trafikbarometer, om uttrycket tillåtes, som kan tjäna till en översiktlig bedömning av förhållandena. Kalstrafiken på linjen Luleå-Narvik kan jag här helt förbigå, enär den skötes av sin egen lok- och vagnpark och på sin egen bana; den har sålunda inte något nämnvärt inflytande på landets övriga godstrafik och lämnas därför -- hur betydande den än i övrigt är -- ur räkningen i detta sammanhang. Vi hava under de här angivna åren med statsbanenätet införlivat

vissa enskilda järnvägar, vilkas trafik dock är jämförelsevis obetydlig i detta sammanhang; trafiken å de järnvägar, som t.o.m. juni månad i år trafikerats under beteckningen de statliga järnvägsbolagen /Hälsingborg-Hässleholms, Landskrona & Hälsingborgs, Landskrona-Lund-Trelleborgs, Skåne-Smålands och Kalmar järnvägar/, ingår icke i denna statistik. Siffrorna äro därför fullt jämförbara med varandra.

Krigsutbrottet den 1 september 1939 gjorde sig beträffande järnvägarnas godstrafik först märkbart genom en hastig och mycket kraftig ökning av fraktstuckegods-transporterna. Själva krigsutbrottet var naturligtvis icke den direkta orsaken hertill. Några dagar tidigare hade ordföranden i rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap till svenska folket riktat en maning till sparsamhet med bensin och andra oljor. Enär denna maning icke hörsammades i önskvärd utsträckning, utfärddes Kungl. Maj:t först vissa restriktiva bestämmelser beträffande användningen i trafik av privatbilar och sedan anbefalldes restriktioner av enehanda slag för lastbilar m.fl. fordon. Enär sistnämnda förbud drabbade såväl de lastbilar, vilka användes för godsbefordring i närtrafik, som de s.k. långtradarna, överfördes icke obetydliga mängder gods och därvid huvudsakligen styckegods till järnvägarna. Ökningen ungick för september månad 1939 vid jämförelse med motsvarande månad året förut till i runt tal 67 % eller från 77.000 till 128.000 ton. Under september 1939 lastades vid statens järnvägars stationer i medeltal 225 styckegodsvagnar mer pr söckendag än under september 1938.

Denna kraftiga ökning av fraktstuckegodstransporterna vållade ganska betydande besvärigheter, enär de större stationerna icke voro i fråga om magasinslokaler o. dyl. rustade att mottaga det stora tillskottet i ankommande och avgående gods och enär därigenom stagnation i transportarbetet hotade uppkomma på ett antal platser. Särskilt svårt utsatta voro Stockholm och Göteborg, å vilka platser de lokala järnvägsmyndigheterna nödgades

vidtagna provisoriska utvidgningar av befintliga magasinlokaler och förhyra lagerlokaler ute i städerna. Genom de vidtagna åtgärderna kunde dock styckegodstrafiken upprätthållas relativt bra, Även om vissa och ibland rätt betydande förseningar icke kunde undvikas.

Det dröjde emellertid icke länge, förrän det inträdda krigstillståndet började ifråga om godstrafiken göra sig märkbart även på ett annat och viktigare område, nämligen ifråga om vagnslasttrafiken. Jag har nyss påvisat, hurusom statens järnvägars godstrafik stigit undan för undan under åren 1934 - 1938, dock med en mindre nedgång för år 1938. De åtta första månaderna av år 1939 uppvisa ungefär samma transporterade godsmängd som motsvarande månader 1937, vilket med andra ord betyder, att trafikminskningen för år 1938 sålunda redan återhämtats. Därefter, alltså fr.o.m. september 1939, börjar däremot en betydande stegring, något mindre under själva september men sedan allt kraftigare. Denna sistnämnda utveckling av vagnslasttrafiken sammanhänger så gott som helt och hållet med det inträdda krigstillståndet och de omkastningar, som detta framkallat inom olika områden. Vi kunna urskilja vissa speciella anledningar till den kraftiga belastningen av järnvägarnas godstransportapparat, av vilka några redan blivit i korthet nämnda. Jag skall här närmare beröra några av dessa anledningar.

Dessförinnan må det tillåtas mig att erinra om den genom försverets tillgodosende nedskurna transportapparaten för vad vi benämna det civila behovet.

Den allmänna oron framkallade sålunda tydligen stora inköp av olika förnödenheter -- vi kunna här t.ex. erinra oss hamstringen av socker m.m. förra hösten -- med därav följande stora transporter av olika förnödenheter från fabriker och grossister till detaljhandlare ute i landet.

Vidare krävdes föroring av transporterna av sockerbeter och betmassa för att denna kampanj vid de olika sockerfabrikerna skulle kunna inskränkas till den av fa-

briksledningarna av olika anledningar önskade minimeringsperioden om endast 8 veckor. För bettrafikerna voro under månaderna oktober och november 1939 2.500 statsbane- och privatvagnar bundna, därav ungefär hälften av vardera slaget.

Så ha transportererna av träkol från Jellersta och norra Sverige till järnbruk och andra industrier i olika delar av landet varit av betydande omfattning vid jämförelse med liknande transporter under de flesta av de sista 20 åren. Sammanlagt över 17.600 vagnslaster träkol ha under vintern 1939 - 1940 lastats vid statens järnvägars stationer, vilket betyder omkring 13 miljoner hektoliter; motsvarande siffror för den närmast föregående vintern, alltså 1938 - 1939, voro 8.500 vagnslaster och 6.2 miljoner hektoliter.

De från tysk sida redan i början av kriget verkställda mineringarna av vissa områden i Östersjön söder om Falsterbo framkallade omedelbart en nedgång i den utrikes sjötrafiken till och från de svenska ostkusthamnarna. Därav följde, att en del av den godstrafik, som hittills ombesörjts uteslutande sjöledes, måste överföras till järnväg. Sedan Tyskland den 25 november 1939 utvidgat sin minering, så att denna kom att sträcka sig ända fram till den svenska 3-mils-gränsen, upphörde praktiskt taget all sjöfart i större fartyg genom Öresund och därmed var vår export västerut och import västerifrån hänvisad till kombinerad järnvägs- och sjötransport över västkusthamnarna. Vår export av trävaror, pappersmassa, bly, järn, stål m.m. måste alltså gå järnvägsledes från bruk och fabriker till svensk eller norsk västkusthamn, företrädesvis hamnarna i Trondheimsfjorden och Göteborg. Likaså måste vår import -- kol, koks, olja och andra förnödenheter -- föres järnvägsledes från svensk eller norsk västkusthamn till konsumtionsorterna inuti landet och vid ostkusten. Den godstrafik, som på grund härav överfördes till järnvägarna, var av betydande omfattning. Enär det självfallet var av allra största intresse för landet att trots dessa svårigheter i största

möjliga utsträckning upprätthålla export och import, har järnvägsstyrelsen hela tiden i möjligaste mån sökt underlätta denna trafik.

Järnvägens fraktdragning fick emellertid ett betydande tillskott även från den inrikes kustsjöfarten, som liksom den utrikes sjöfarten led avbräck i följd av den nysnåunda mineringen intill 3-mils-gränsen vid Felsterbo. Detta hinder för den inrikes sjöfarten kom ur transportsynpunkt synnerligen olägligt, enär just då överflyttning av ett större materiallager från västkust till ostkust hade påbjudits. Transporterna hade kunnat ske sjöledes, om icke mineringen utgjort hinder därför, men måste nu ske genom den redan förut hårt ansträngda järnvägens försorg.

Utbrottet av fientligheterna mellan Finland och Ryssland den 30 november förra året och de därmed sammanhängande svårigheterna att upprätthålla sjöfarten mellan Sverige och Finland gjorde, att så gott som hela exporten från Sverige till Finland måste försiggå över Haparanda-Tornio. Härtill kom längre fram en mycket livlig transitotrafik från Norge och även, ehuru i mindre omfattning, från Danmark. Jag kan här icke närmare beröra arten och omfattningen av dessa transporter. Jag kan inskränka mig till att nämna, att enbart under mars månad i år 1.716 vagnar med gods till Finland omlastades i Haparanda och Tornio och att trots detta vid månadens utgång icke mindre än 275 vagnar kverstodo omlastade i och i närheten av Haparanda. Dessa transporter ha varit mycket betungande, därför att lossningen på finska sidan av väl begripliga orsaker icke kunnat ske med önskvärd snabbhet, vilket i sin tur medfört, att de svenska vagnarna fått stå olossade flera dagar i stallet för att lossas genast och användas för nya transporter; vagnarna ha därigenom också upptagit spårutrymmen på stationerna och sålunda försvårat transportarbetets normala gång. Omlastningen däruppe är, som torde vara allom bekant, beroende på den olika spårvidden på svensk och finsk sida.

Jag kan i detta sammanhang erinra om att ett försök att minska den oerhörda värfrestningen på Haparanda-Tornio gjordes, bl.a. genom att anlägga en vinterväg över Kvarken från /Umeå/- Holmsund till Vasa, över vilken man beräknade kunna billeses forsla rätt stora kvantiteter transitogods i båda riktningarna. Till följd av bl.a. ogynnsamma väderleksförhållanden slog detta försök emellertid icke så väl ut, och de varukvantiteter, som hunno forslas under den tid, som transportleden var öppen, voro jämförelsevis obetydliga. Under den tid av omkring en månad, varunder sagda trafik med ett stort antal bilar pågick, överfördes en kvantitet, motsvarande vad man skulle kunnat transportera med sammanlagt sex av de relativt små norrlandstågen /tillsammans sålunda endast omkring 1.500 ton gods/. Avlastningen i järnvägens transporterbete blev som synes ganska obetydlig.

Självfallet har jämsides med omkastningarna i den normala trafiken den militära trafiken under nu rådande försvarsberedskap tagit järnvägarna i anspråk i betydande omfattning. De utrikespolitiska förhållandena äro förvisso ännu ej sådana att det kan anses lämpligt att närmare ingå på det trafikarbete, som järnvägarna härvid haft att utföra. Jag anser mig dock oförhindrad att inför denna slutna krets lämna vissa uppgifter, som kanske ge en antydning om storleksordningen av detta arbete. Ur godstrafiksynpunkt är det i främsta rummet vagnbehoven, som härvid intressera. Såväl för de direkta militärtransporterna -- transport av utrustade truppförband etc. -- som för de indirekta militärtransporterna -- transport av livsmedel och andra förnödenheter till förbanden -- ha tid efter annan betydande delar av godsvagnsnetten tagits i anspråk och härtill kommer, att detta ianspråkstagande ofta måst utsträckas över tämligen lång tid. Ovissheten i läget och de snabba omkastningarna inom våra närmaste grannländer ha nämligen ofta krävt, att större eller mindre vagnpark måst hållas i beredskap för att tillgodose plötsligt påkommande behov av truppförbandstransporter. Om jag säger, att för direkta militärtransporter --

d.v.s. för transport av militära förband etc. -- omkring 2.700 godsvagnar samtidigt togos i anspråk i mitten av april och att huvuddelen av dessa vagnar under relativt lång tid måst hållas avställd för ett tillgodose behovet av hastigt påkommande transportbehov, kanske man får en uppfattning om storleksordningen av det militära transportarbetet. I denna siffra äro då icke inräknade de vagnar, som tagits i anspråk för indirekta militärtransporter -- d.v.s. för transport av gods till de militära förbanden. Att samtidigt de militära transporternas framförande över betydande transportavstånd under svåra klimatiska förhållanden och ofta över bansträckor, som normalt endast äro rustade för relativt blygsam trafik, har självfallet medfört, att denna trafik varit synnerligen betungande, och jag återkommer för övrigt till denna fråga i annat sammanhang.

Den långa och stränga vintern har särskilt under sin senare del nödvändiggjort omfattande transporter av hushållsbränsle -- koks, ved och torv -- till de större städerna, särskilt Stockholm. Enbart under tiden 15 mars - 12 april hava till Stockholm forslats 2.144 vagnslaster koks från Göteborg och Karlstad samt 354 vagnslaster ved från olika platser i Norrland, bl.a. ända uppifrån Västerbotten. Dessa transporter hava ingen motsvarighet åtminstone icke under de senaste 20 åren. De voro också betingade av ovanliga företeelser. Vintern föranledde, å ena sidan, stegrad förbrukning och lade, å andra sidan, hinder för både sjö- och landtransporter.

De olika krigshändelserna påverkade trafikströmmarna -- såväl deras storlek som deras riktning. I början av kriget voro svårigheterna för sjöfarten icke alltför stora. Efter hand som kriget fortskred, ökades de alltmera. När godset väl slagit in på en ny väg, kunde denna icke längre användas, utan godset sökte sig återigen ny väg. Hjälpssändningar och leveranser till Finland kommo på olika vägar och skulle alla fram till sin bestämmelse ju förr desto hellre. Souliga transportleder fingo genom dessa kastningar bära en belastning, som för dem var av onormal

omfattning. Vid fredsslutet mellan Finland och Ryssland rann en mäktig ström av gods mot Haparanda. Denna sökte sig plötsligt i början av april ny väg över Stockholm och finsk hamn. Tillflödet av gods vållade överbelastning av hamnanläggningarna i Stockholm. Ett mycket stort antal vagnar hopade sig och hotade att vålla stagnation i järnvägstrafiken, varför denna trafik för en kort tid måste regleras genom en till Stockholm förlagd transportbyrå, vartill jag senare återkommer.

Export och import över Västerhavet trängdes allt längre mot norr. När den icke längre kunde komma fram över Göteborg, sökte den sig upp till Trondheimsfjorden. Hamnarna där hade emellertid icke tillräcklig kapacitet utan blevo blockerade av gods. Trafiken måste begränsas, till dess den i följd av den tyska ockupationen och i samband därmed vidtagna nya mineringar måste helt upphöra. Den hann aldrig i större omfattning slå in på vår nordligaste led -- över Narvik --, vilken dock besörjde en icke ringa export från Finland och norra Sverige, till dess att Narvik blev krigsskådeplats.

Ockupationen av Norge och Danmark den 9 april medförde avbrott i lossningen av svenska vagnar, som voro där eller på väg dit. När trafiken på dessa länder åter kom igång, hade den en helt ny karaktär.

För dagen pågå mycket stora transporter av förnödenheter av olika slag från Tyskland över Trelleborg-Sassnitz till Norge över Kornsjö, Charlottenberg, Storlien och Riksgränsen. Stora mängder kol, koks och cement, som båtledes forslats till Sunösvall och Härnösand, vidarebefordras på järnväg till olika platser i Trondheimsområdet. Öerhörda kvantiteter trähus forslas från en mångfald fabriker i Sverige till Norge, dels till Osloområdet, dels till Trondheimsområdet, dels slutligen även till Narvik; enligt hittills ingångna uppgifter hava sedan mitten av augusti icke mindre än över 1.100 vagnslaster trähus överlämnats till Norge å de olika gränsstationerna och ännu återstå minst lika många vagnar. Allt skall forslas på järnväg -- intet går sjöledes. Trafiken från Norge har också börjat komma

igång; bl.a. mottaga vi nu vissa partier svavelkis från gruvorna i Reitan och Alvdal, och vi vänta, att dessa transporter skola få ökad omfattning under den närmaste tiden. Beträffande godstrafiken med Danmark kan jag nämna, att denna under de senaste månaderna varit av ganska ringa omfattning; tecken tyda dock på att den nu börjar taga upp sig igen. Färjetrafiken Malmö-Köpenhamn har därför varit nedlagd under hela sommaren och hösten, och hela trafiken har ombesörjts över färjeleden Hålsingborg-Helsingör. Malmö-Köpenhamnsleden har emellertid öppnats f.o.m. denna månads ingång.

Godstrafiken över färjeleden Trelleborg-Säsenitz har hela året varit mycket livlig, och denna led har under nuvarande brydsamma förhållanden varit synnerligen värdefull för landets export och import. Trafiken har ombesörjts av en tysk färja och tre svenska och under de gångna 10 månaderna av detta år hava från Trelleborg utsänts nära 18.000 lastade godsvagnar och inkommit därifrån nära 20.000 sådana. Även denna trafik är givetvis av annan struktur än under normala förhållanden, och jag kan som exempel härå endast nämna, att under året (januari-oktober) icke mindre än 4.100 vagnlaster massa från olika fabriker i Sverige till Tyskland och där bortom belägna länder sökt sig fram över denna väg. Godstrafiken till Holland, som varit nedlagd under en längre tid, har nu åter börjat komma igång och på samma sätt förhåller det sig med trafiken till Spanien. Godstrafiken till Belgien och Frankrike är tyvärr alltjämt spär-rad. Ifrån om övriga europeiska länder har trafiken icke varit underkastad någon solirr.

En mindre nedgång i trafiken kunde konstateras beträffande själva sommarmånaderna vid en jämförelse med de närmast föregående månaderna; den var dock större än under motsvarande månader år 1939.

Den ofantligt livliga styckegodstrafik, som kännetecknade månaderna närmast efter krigsutbrottet förra hösten, har icke förekommit i år. Månadsskiftet september - oktober

kännetecknas alltid av en viss ökning i stycke gods rörelsen, något som väl sammanhänger med den stora oktoberflyttningen samt med fruktskörden och vad därmed sammanhänger. Frånsett vissa svårigheter att i Stockholm anskaffa bilar för hemforsling av det ankomna godset och därav uppkommande förseningar, har denna detalj i vår transportapparat i år passerat alldeles smärtfritt.

Årets bettrafik har som vanligt börjat vid månadsskiftet september - oktober och pågår nu som bäst. Den beräknas vara avslutad före utgången av denna månad vid alla fabriker vid Statens järnvägar utom Ängelholm, Haselarn, Kävlinge, Arlov och Steffanstorp. De 5 nämnda hålla på någon kortare tid in i december. För i år äro 1875 statsbanevagnar och omkring 1000 privatbanevagnar avskilda, alltså något mer än förra året - detta beroende på ökad betodling och ökad avkastning. Förra året transporterades i av Statens järnvägar ägda och förvaltade banor omkring 600.000 ton betor; i år beräknas denna siffra komma att överstiga 700.000 ton.

Av den senaste tidens nya transportuppgifter inom landet må framhållas befordringen av gengaskol och gengasved. Och denna uppgift skall utföras samtidigt som vi måste se till, att transportmöjligheter också finnas dels för de inom järnindustrin erforderliga kvantiteterna träkol, dels för de stora mängderna bränsleved från hela Norrland till städer och större samhällen i mellersta, västra och södra Sverige. Vinterns kvantiteter av industriträkol beräknas nå ungefär samma omfattning som förra vinterns. Transportbehovet för bränsleved, gengaskol och gengasved låter sig däremot ännu icke en upskattas. Redan nu kan man emellertid utan risk för felbedömning förutse, att detta behov kommer att föranleda en transportuppgift av betydande mått.

Redan i somras framfördes från järnvägsstyrelsens sida ett önskemål att framförningen av veden till förbrukningsplatserna borde påbörjas snarast möjligt, så att man kunde få fram åtminstone vissa kvantiteter bränsleved medan man hade relativt god tillgång på järnvägsvagnar. Jag vill endast erinra därom och i samband därmed ännu en gång betona,

att en avsevärd lättnad i transportsvårigheterna hade kunnat ernås, om dessa transporter kommit till stånd på tid och sätt som järnvägstyrelsen tillrätt.

Det nu anförda är måhända nog för att ådagalägga, att järnvägens transportapparat alltsedan krigsutbrottet av många orsaker nästan oavbrutet stått inför en ofantlig belastning. Jag har redan nämnt eller åtminstone antytt, att därav följa två för såväl järnvägen som för dennas trafikanter mycket förargliga olägenheter -

vagnstrist och

benägenhet för stagnation i trafikrörelsen.

Jag ser däri en anledning att närmare uppehålla mig vid dessa förteelser.

En järnväg måste självfallet ha sin vagnpark liksom lokpark, bangårdar, magasin m.m. avpassad för normal trafik, naturligtvis med viss marginal uppåt. Vid sådana påfrestningar, som de nu nämnda, är det självfallet, att transportmaterielen och transportanläggningarna bliva otillräckliga. Särskilt i två former ger detta sig tillkänna - i vagnstrist eller rättare tomvagnunderskott och i tendenser till stagnation i rörelsen.

Tomvagnunderskottet har under den här avsedda tiden - fränsett förevarers behov - icke endast berott på trafikökningen i och för sig utan därjämte på dennas säregna egenskaper och verkningar. Sålunda ökades transporterens medellängd, samtidigt med att lösningen blev fördröjd av brist på lagerlokaler, k. j. platser, btlägenhet m.m., vilket allt ökade vagnarnas omloppstid (tiden mellan två på varandra följande nylastningar).

En fråga i detta sammanhang, som är av ganska underordnad betydelse men som genom den publicitet den fått, tydligen i viss mån irriterat allmänheten, skall här med ett par ord beröras. Den gäller de till tyska riksbanan utlånade 500 st. öppna godsvagnarna, därav från Statens järnvägar 300, utgörande ej 2 % av hela vagnparken, samt 200 från vissa större enskilda järnvägar. SJs hela godsvagnspark med fränräknande av malmvagnar och andra specialvag-

nar uppgår nu till 18.100 vagnar. Uthyrningen, ty det är fråga om en sådan, har anbefallts av Kungl. Maj:t, och vagnarna ha till uppgift att inom Tyskland för Sveriges räkning användas för transporter av kol och koks från gruva och koksverk till tysk hamn för vidare befordran till Sverige. Antalet utländska godsvagnar i Sverige - huvudsakligen tyska och italienska - har under den tid överenskommelsen varat uppgått till minst samma antal och vi ha därför kunnat sköta vår export över Trelleborg-Sassnitz nästan uteslutande med återgående utländska vagnar. Emellertid kan jag här nämna, att vi förutom dessa 500 vagnar även ställt 355 cisternvagnar till förfogande för transport av bensin och andra oljor från Rumänien till Östersjöhamn, vilka varor därefter skola forslas båtledes hem till Sverige. Eftersom dessa vagnar således för närvarande icke användas för transporter inom landet, torde de dock göra en betydelsefull insats i arbetet att försä landets med sådana nödvändiga produkter, vilka icke kunna frambringas inom landet.

Det är givetvis av största intresse för järnvägen själv att vidtaga alla upptänkliga åtgärder i syfte att motverka tomvagnsunderskottets uppkomst och varaktighet samt att mildra dess verkningar.

Allt vad härutinnan kunnat göras har också gjorts. Nyanskaffningen av godsvagnar, som under år 1939 omfattade 595 vagnar av Statens järnvägars standardmodeller, har för det närmaste året därpå ökats till 1500 godsvagnar, beställda vid svenska verkstäder och 150 vagnar från belgiska verkstäder, den största beställning för Statens järnvägar under de senaste 30 åren. För år 1941 beräknar styrelsen få beställa omkring 1000 nya godsvagnar, samtliga vid svenska verkstäder och samtliga av standardmodeller. Vidare hava Statens järnvägar från enskilda järnvägar och bolag under olika perioder förhyrt ett antal godsvagnar. Ett stort antal äldre godsvagnar, vilka under de senaste åren använts huvudsakligen för Statens järnvägars egna transporter av stenkol, grus o.dyl., har återinsatts i fraktdragande tra-

fik. Statens järnvägars egen användning av vagnar för styckegods har nedskurits i möjligaste mån. Lossningen av till bestämmelsestationerna framkomna vagnar har påskyndats dels genom hänvändelser till mottagarna, dels med ett något verkningsfullare medel, som dock icke blivit så kraftigt som järnvägsstyrelsen önskat - jag syftar på de höjda vagnspengarna.

En icke obetydlig tonnagevinst skulle kunna göras, om man finge endast fullastade vagnar till befordring. Vi ha nog försökt framhålla detta, men det är svårt att nå alla och få maningen att leda till efterföljd i rätt tid. Järnvägen försöker ernå bättre belastning genom att anordna samlastning, d.v.s. låta två avsändare gemensamt använda en och samma vagn, när de ha mindre laster att avsända. Mycket mera skulle emellertid kunna vinnas genom att redan, när köp avslutas varumängden avpassas efter vagnarnas fulla bärighet eller rymd.

Närhelst trafiken icke flyter obehindrat undan, uppstår fara för stagnation i rörelsen. Det gäller alltid att söka bekämpa dylika tendenser, redan så snart de uppträda. Om de få utveckla sig, kunna de rent av lamslå trafiken. Det är i syfte att hindra detta man inrättat s.k. transportbyråer, vilka alltså ha till uppgift att se till, att endast så stora godsmängder släppas fram per dag, som kunna framföras och som kunnat omhändertagas av mottagarna inom rimlig tid efter ankomsten. Så har tidvis skett med vagnslasttrafiken till Göteborg, till stationer norr om Långsele, till hamnarna i Trondheimfjorden och till Stockholms hamnbangårdar. Benämningen transportbyrå leder tanken på en större apparat, men varje sådan transportbyrå har endast sysselsatt en å två personer. Dessa transportbyråer, som noga iakttagit lossningens möjligheter och förlopp, ha varit till avsevärt gagn, även om de icke alltid kunnat förhindra, att vagnar fått stå öfver flera dagar å eller i närheten av mottagningsstationerna dels i fråga om Göteborg och Stockholm, därför att bilarnas uppgivna ankomsttider

icke kunnat hållas eller utförrellicenser icke utverkas, dels i fråga om Haparanda-Tornio på grund av omlastnings-svårigheterna i Tornio.

Jag skall nu icke längre uppehålla mig vid godstrafiken utan övergår till att redogöra för motrivarande förhållanden på persontrafikens område.

För att få en något så när tillfredsställande inblick i och förståelse för de svårigheter på persontrafikens område, som statens järnvägar haft att kämpa med under den tid, som nu är ifråga, torde det vara på sin plats att lämna en orientering över, hur statens järnvägar arbeta under normala tider.

I det följande kommer jag liksom ifråga om godstrafiken att utelämna de i år förtatligade enskilda järnvägar-na och endast räkna med statens järnvägars gamla linjenät, detta bl.a. för att lättare få en jämförelse med tidigare års trafiksiffror.

Till en början vill jag då nämna några ord om utvecklingen av statens järnvägars persontrafik under åren 1930-1939, mätt i antalet resor. Jag förutskickar, att en såld enkel biljett räknas som en resa, en tur- och returbiljett som två resor o.s.v. Antalet resor utgjorde i millioner:

år 1930	31.4 mill.
" 1931	31.4 "
" 1932	31.3 "
" 1933	32.9 "
" 1934	36.7 "
" 1935	39.9 "
" 1936	41.9 "
" 1937	44.5 "
" 1938	46.7 "
" 1939	50.6 "

Det framgår härav, att trafiken var tämligen stillastående till och med år 1932. Från år 1933 började den att stiga varje år mer eller mindre. Den totala ökningen av antalet resor från år 1930 med 31.4 mill. till 1939 med 50.6 mill. utgör 19.2 mill. eller mer än 61 %.

För att man må kunna framföra alla dessa resande erfordras, förutom fasta anläggningar och materialier av oli-

ka slag, nödig personal med tillfredsställande utbildning, föreskrifter av olika slag, lokomotiv och vagnar samt slutligen en tidtabell, anpassad efter behovet. Jag nämner allt detta för fullständighetens skull men skall i det följande endast beröra sådana områden, som kunna påräkna ett intresse hos allmänheten.

Av statens järnvägars personvagnar finnas åtskilliga olika typer. De för resandetrafiken viktigaste äro sittvagnar, sovvagnar samt restaurang- eller byffévagnar. Av antalet vagnar äro 1.766 sittvagnar, därav 797 boggivagnar, 158 sovvagnar och 40 restaurang- och byffévagnar.

Vad beträffar sovvagnarna, så insattes dylika av 1 - 2 klass i trafik år 1906 och av 3 klass år 1910. Sverige är ett föregångsland, då det gäller 3 klass sovvagnar. Sovvagnstrafikens omfattning nu för tiden belyses bäst genom några siffror. År 1938 bäddades 500 sovplatser pr dag från Stockholm vid normal trafik och 1.800 vid helgtrafik. Lägger man härtill det antal, som samtidigt bäddades på andra stationer, varifrån statens järnvägars sovvagnar utgå, kommer man till en totalsumma av 1.100 sovplatser pr dag vid normal och 3.000 pr dag vid högtrafik. Man skulle alltså med fog kunna säga, att statens järnvägar utöva Nordens största hotellrörelse. Denna sovvagnstrafikens stora omfattning är nog i huvudsak beroende på de relativt billiga priserna för sovplatserna och den, måste man väl säga, goda komforten.

Det skulle föra för långt att här redogöra för de alltjämt fortsättande förbättringarna i byggnaden av personvagnar.

Ett par av dessa må dock här beröras.

Vagnskorgen bygges numera så gott som uteslutande av stål. Stålstommen till vagnarna nitades förr ihop. Detta medförde emellertid, att vagnvikten blev väl hög, 50 ton och mera. Numera bygges vagnarna efter sveitsningsmetoden. Vikten har tack vare detta system kunnat nedbringas åtskilliga ton, t.ex. hos de nybyggda lokaltrafikvagnarna, där vikten är 31 ton i stället för över 40 ton förut för vagnar med samma antal sittplatser. Vidare har på senare tid vagnar avsedda för långväga trafik försotts med tvångsventilation.

Hur mycket kostar då en personvagn? För en kombinerad 2 och 3 klass sittboggivagn var priset 1930 c:a 66.000 kr., år 1939 98.000 (och nu få vi betala 135.000 kr. för en sådan vagn). Kostnaderna för en sovagn beräknas till 180.000 och för en restaurangvagn till 200.000 kr. Alla statens järnvägars vagnar byggs i Sverige. Som jag förut nämnt, måste nybyggnaden av vagnar forceras; ökningen av antalet resande har nämligen under de senaste åren varit proportionsvis mycket större än antalet ökade platser. Under nästa år har järnvägsstyrelsen räknat med en nybyggnadskostnad av 12 milj. kr.

Man räknar med en genomsnittslivslängd av allra minst 25 år för en vagn. En vagn måste givetvis underhållas väl för att kunna motstå en regelbunden trafiks stora påfrestringar. En boggivagn underkastas i regel revision, d.v.s. granskning av löpdugligheten ur säkerhetssynpunkt, rengöring och putsning, var 4:de månad. Vart 3:dje år undergår vagnen storrevision, d.v.s. hela vagnen genomgår en grundlig reparation. En sådan storrevision beräknas taga 2 - 3 månader i anspråk. I regel befinna sig c:a 325 personvagnar ständigt på verkstad för revision. Statens järnvägar ha 6 st. verkstäder, den största av dem i Örebro.

Som jag tidigare nämnt, är det tack vare elektrifieringen av statens järnvägars huvudlinjer, som bättre förbindelser och ökad resek hastighet under de senare åren kunnat bjudas resenärerna. Statens järnvägar ägde vid slutet av augusti månad 1940 ett bannät om 9.662 km., varav 3.746 km. eller 38.8 % voro elektrifierade. På dessa linjer framföres emellertid omkring 85 % av hela järnvägsnätets trafik, mätt i antalet vagnaxelkm. Elektrifieringen av linjen Mellansel-Boden pågår och beräknas vara färdig den 1 februari 1942. Sedan reser man elektriskt på statens järnvägar genom hela landet. (Några ord om det fortsatta elektrifieringsprogrammet.)

Jag vill också här i korthet beröra en annan statens järnvägars transportgren, nämligen biltrafiken. Statens

järnvägars biltrafik uppnår nästa år den för detta transportmedel aktningvärda åldern av trettio år. År 1911 öppnade statsbanorna nämligen sin första reguljära biltrafik, 6 km., på linjen Tanum-Grebbestad i Bohuslän. År 1935 inträdde en ny epok i statens järnvägars billinjetrafik genom den då påbörjade planmässiga expansionen av linjenätet. 1935 års riksdag beviljade ett anslag på 2 milj. kr. att användas till billinjeköp. Liknande och till beloppet lika stora anslag ha beviljats under åren 1936 - 1939, alltså sammanlagt 10 milj. kr. Härefter har från styrelsens sida under nuvarande förhållanden icke ifrågasatts ytterligare förvärvsmedel. Vid 1939 års slut omfattade statens järnvägars bilnät en väglängd om 6.284 km. och en vagnpark om 522 fordon. Dessa hade under året tillryggalagt över 15 milj. km. /exakt 15.117.422/. Det antal med motor försedda bilfordon, som nu behöves för trafiken, uppgår till 441 st. Av dessa äro redan 146 monterade för gengas, ytterligare 225 komma att bli monterade till den 1 jan. 1941 och resterande 70 st. före den 1 mars 1941.

Grundläggande för all persontrafik vid järnvägarna är givetvis tidtabellens utformande. Man måste göra klart för sig, huru stort transportbehovet är å olika linjer vid olika tider av dygnet och under olika veckodagar och årstider. Med kännedom om dessa fakta, som i viss mån är grundad på erfarenhet och i viss mån stödes av särskilda genom räkning av antalet resande utrönte siffror, har man två uppgifter att lösa. Den ena är att inlägga tåg på lämpliga tider men med sådan modifikation av lägena, att minsta möjliga antalet tåg åtgår för att fylla en linjes trafikbehov eller, med andra ord, så att samma lokomotiv och tågsätt kunna utnyttjas på mest ekonomiska sätt. Den andra uppgiften är att för varje tåg välja ut det slags vagnar, som behövas, d.v.s. sittvagnar, sovvagnar, resgodsvagnar m.m., och avpassa utrymmet efter vad som kan vara erforderligt. Härvid gäller likaledes, att man måste sträva efter att utnyttja vagnarna på det mest ekonomiska sättet. Av det sagda torde

framgå, att allmänheten ej kan få så många tåg, som den skulle vilja ha, och dessutom att alla ej kunna få avgångstiderna till just den minut, som de helst skulle önska. Det gäller här att väga det ena mot det andra.

Med hänsyn till omfattningen av statsbanornas linjestäckor och antalet därå framgående tåg är tidtabellsarbetet synnerligen omfattande och kräver stora kostnader för arbetskrafter och trycksaker. Man gör därför en ny tidtabell allenast en gång om året, nämligen till mitten av maj, och anpassar den till kommande vinters behov genom uteslutande av de speciella s.k. sommartågen. Men detta tidtabellsarbete pågår i stället ganska länge, i det de första förberedelserna vidtagas redan i september för den tabell, som skall gälla från mitten av maj följande år.

Som ett exempel på den trafik, för vilken tidtabellsarbetet måste på en viss ort tillhandahålla tåglägenheter, kan jag nämna, att det varje dag mellan kl. 6 och 9 på morgonen ankommer och avreser sammanlagt c:a 20.000 personer till och från Stockholm.

Bild
13, 14
och 15

Hur stora äro då statens järnvägars inkomster av persontrafiken? År 1934 hade statens järnvägar en inkomst av persontrafiken av 66 milj. kr., år 1938 hade denna stigit till 87 milj. för att under förra året gå upp ytterligare 8 milj. till 95 milj. kr. Av denna inkomst kommer c:a 81 % från 3:dje klass biljetter.

Motsvarande för godstrafiken äro:

1934	(89)	100 milj. kr.		
1938	(112)	150	"	"
1939	(137)	174	"	"

Varpå beror då denna stadigt stigande inkomst, som kommit till under en tid med samma taxor? Först och främst beror nog ökningen på den allmänna stegringen av välståndet i landet, som medfört en kraftig utveckling av handel och industri och bragt det med sig, att människorna kunnat i större utsträckning än tidigare tillfredsställa sin lust att företaga rekreationsresor och resor för besök av vänner och anförvanter. I viss mån beror den nog också på de bättre

förbindelser och större reseshastigheter, som tack vare elektrificeringen kunnat åstadkommas. I någon mån har till reslusten bidragit de åtgärder, som från järnvägarnas, resebyråernas och turistföretagens sida gjorts under de senare åren för att popularisera resorna genom olika billiga reseformer och genom anordningar, som hjälpa den mindre resvane tillrätta med logi, mat och visningar. Av dylika anordningar, vari statens järnvägar medverkat, må nämnas följande. Utflyktståg med synnerligen billigt pris bruka anordnas, då man har disponibla vagnar, som ej behövas för annat ändamål. Under år 1938 reste 110.000 personer med utflyktståg. För att stimulera till utbyte av turister mellan olika landdelar ha turistutbytesresor anordnats. Dessutom samarbeta statens järnvägar med tidningsföretag och turistorganisationer m.fl. för anordnande av sällskapsresor. Statens järnvägars sport- och badtåg från Stockholm, Göteborg och Malmö, som i regel anordnas varje sön- och helgdag, åtnjuta en stor popularitet. Resandeantalet år 1938 med dessa tåg var omkring 160.000. Särskilt för skolungdom ha statens järnvägar olika billiga reseformer; på vintern skolungdomens allmänna fjällfärd, som brukar ha mellan 4 och 6 tusen deltagare, och tåghemmet i Jämtland på sommaren, där en veckas mat och logi i tåget kostar endast omkring 20 kr. förutom färdbiljetten. Det har emellertid visat sig, att de s.k. statens järnvägars billiga rundturer, som anordnas året om, samt för- och eftersäsongeresorna varit de, som haft den trognaste publiken. Under 1938 silder också omkring 57.000 rundturer av olika slag, som gävo statens järnvägar en inkomst på något över 1½ milj. kronor.

/Paus ett ögonblick/

Statens järnvägar: situation på sommaren 1939, strax innan världskrisen inträffade, var beträffande möjligheterna att besörja persontrafiken i korthet följande.

Ifråga om fasta anläggningar hade man, allt sedan den stora konjunkturedgången inträffade å 1920-talet, iakttagit en viss återhållsamhet i avseende å utbyggandet av bangårdar

och enkelspårens ersättande med dubbelspår. Ifråga om elektrifiering hade man däremot framgått utan nämnvärda avbrott.

Ifråga om personvagnar hade man under 1920-talet inriktat sig företrädesvis på att underkasta den befintliga vagnparken en väl behövlig modernisering och reparation efter krigsårens hårda påfrestningar. Likaledes på grund av konjunkturedgången hade man däremot ej nedlagt några större belopp på nyanskaffningar. Den kraftiga ökningen av antalet resor, som började med år 1934 och som ännu fortgår, har därför ej möjliggjort för järnvägen att bringa upp personvagnparken till den storlek, som behovet nu kräver. Man kan ej forcera vagnstillverkningen, ty verkstädernas kapacitet är begränsad. Exempelvis kan nämnas, att medan antalet resor i 3:dje klass från 1930 till 1939 ökats från 30.56 milj. till 49.75 milj. eller med mer än 62 %, har under samma tid antalet sittplatser i 3:dje klass ökats allenast från 78.438 till 98.982 eller med 26 %. Ifråga om lokomotivtillgången gällde detsamma, som nu sagts om personvagnarna.

Den dåvarande tidtabellen upptog nog ett tillräckligt tågantal för den dåvarande trafiken, men möjligheterna att upptaga en avsevärt ökad trafik begränsades av tillgången på rullande materiel och av bananläggningarnas kapacitet.

Jag har nu lämnat en resumé över persontrafiken vid statsbanorna under normala år. Efter denna översikt skall jag övergå till att något belysa persontrafiken sedan kriget bröt ut.

Trafikförhållandena och förutsättningarna för trafikarbetets avveckling ha under det gångna året varit i allra högsta grad svåra.

Men har, som vi alla nogsomt veta, nödgats tillgripa bensin-, kol- och oljerestriktioner, som självfallet haft sin ogynnsamma inverkan på tågantalet.

På grund av motorbränslerestriktioner indrogos - för att nämna detta först - ett stort antal rälsbusståg och motorvagnståg. En del av dessa fick på elektriska linjer

ersättas med tåg, främförda av lokomotiv. Under år 1939 minskades sålunda antalet tågkm av rälsbuss och motorvagnståg från 590.000 i augusti till 236.000 i september eller till omkring 40 % av dess tidigare omfattning.

Under de tre sista månaderna 1939 kunde emellertid en viss lättnad införas, och då uppehölls trafiken med rälsbuss och motorvagnståg till 75 % av den normala omfattningen, men under år 1940 måste ytterligare inskränkningar göras i trafiken. Som ersättning för de bensin- och oljedrivna fordonen har man fått gengasdrivna fordon. Övergången till det nya drivmedlet kräver dock givetvis sin tid, men gengasmonteringen på normalspåriga rälsbussar pågår kontinuerligt, och i denna stund är tillsammans ungefär en tredjedel av statens järnvägars hela normalspåriga rälsbusspark färdigmonterad. Samtliga rälsbussar beräknas vara monterade för gengasdrift i maj 1941.

Även stenkolsbristen har gjort sig synnerligen kännbar, och på alla ångdrivna linjer har man nödgats indraga personförande tåg för att minska bränsleåtgången. Kolsituationen är för närvarande ej gynnsam. Som en ersättning för kolen har man att tillgräva vedeldning, vilken efter hand införes på trafiksvaga linjer. Vedeldning medför visserligen längre gångtider för tågen och ökade driftkostnader, men huvudsaken är ju, att man kan å de trafiksvaga, i regel ångdrivna linjerna uppehålla förbindelser, som någorlunda tillgodose trafikbehovet.

Att ett område, där järnvägselinjerna äro ångdrivna, kommer att drabbas hårdare än trakter med elektrifierade linjer, ligger i sakens natur och är att beklaga. Men detta kan under nuvarande förhållanden ej undvikas.

Indragningen av persontåg har emellertid icke ägt rum enbart för att spara på bränsle. Personförande tåg ha måst inställas för att omställa ett antal elektriska lokomotiv för godstrafiken och därmed genom flera godståg och snabbare omlopp avhjälpa den stora brist på godsvagnar, varom jag förut talat. Storleken av indragningen av persontåg, räknat

i personkm., är ännu ej exakt uträknad. Enligt en approximativ beräkning betyder minskningen av personförande tåglägenheter för närvarande 29 % jämfört med den tidtabell, som gällde då kriget började i september 1939.

Med det sålunda väsentligt minskade antalet tåglägenheter har järnvägen haft att besörja en persontrafik, som till och med varit större än tiden närmast före krigets utbrott.

Under de fyra sista månaderna 1939 inträdde nämligen en mycket stark ökning i persontrafiken jämfört med motsvarande månader 1938. Ökningen i procent var genomsnittligt 16.4 och berodde i första hand på restriktionerna för biltrafiken. Även under de gångna månaderna av innevarande år har trafiken ökat i jämförelse med samma månader år 1939.

Den största ökningen inom persontrafiken hänför sig självklart till militärtransporterna. Till detta slag av transporter räknar jag även permittentresorna, vilka tidvis ha uppgått till över 6.000 personer pr dag.

Ikke endast de rent militära transporterna ha varit orsak till trafikökning. Sådan så att säga internationell trafik som frivilliga soldater och läkare, sjukvårdare och civilartetare till Finland över Haparanda, vidare de finska flyktingarnas hittransport och återtransport, tyska permittenttrupper genom Sverige m.m. hava avsevärt inverkat och inverka ännu på trafikförhållandena. Vidare hava de organiserade evakueringsresorna för inte mindre än omkring 40.000 skolbarn och transporten även av norska och andra flyktingar m.m. haft sin inverkan på vagnutgången liksom ock arbetarsomesterna.

På sista tiden ha även tillkommit de militära veckoslutsresorna, vilka sammanhånga med det särskilt billiga biljettpriset, som nu tillämpas för militär i uniform för weekend-resor på avstånd upp till 200 km. från förlägningsorten. Här torde man kunna räkna med 5 å 6.000 resenärer över ett veckoslut.

Jag belyser icke orsakerna till trafikökningen med några flera siffror. Redan den omfattning av beredskapen, som

vi alla känna till runt om i landet, talar säkert tillräckligt sitt tydliga språk som bevis för att järnvägarna för närvarande ha en trafikuppgift, som icke hör till den normala, och att järnvägarnas insats i försvarets tjänst har varit och fortfarande är av stor omfattning. Vi ha helt säkert också var och en av oss vid resor på tåg observerat mångfalden av resande i militär uniform med packning, gevär m.m. och den trängsel, som därigenom tidvis icke kunnat undvikas i vissa tåg.

För besörjande av den osedvanligt stora trafik, som pågått under de sist förflutna 12 månaderna, har man till sitt förfogande haft en - som jag redan omnämnt - allt för knapp vagnpark. Och denna tillgång har ej uteslutande fått användas för trafikens besörjande. Jag kan nämna, att exempelvis den 1 juli 1940 för fasta militärtransporter måste hållas reserverade 94 boggipersonvagnar och 206 tvåaxliga personvagnar, motsvarande omkring 17.000 sittplatser. Tillgången på personvagnar i reserv för den civila trafikens behov, vilken reserv har sin speciella betydelse under tider, då snabba kastningar i trafiken är att emotse, blev härigenom ytterst knapp. Bristen på personvagnar kunde under en sommarsöndag enbart för Stockholms del uppgå till ett 80-tal vagnar.

Under normala år lättas bördan för starkt belastade tåg genom dubblering, antingen genom redan i förväg annonserade tåg eller tåg, som anordnas på särskild order. Tågföringen i allmänhet underlättas betydligt genom sådan dubblering, men i år har detta endast undantagsvis kunnat ske till följd av knappheten på elektriska lok och personvagnar. Personvagnsbristen har varit av sådan beskaffenhet, att det icke ens varit möjligt att på förhand kunna beräkna, om ett till synes behövt dubblingståg kunnat anordnas.

Trängseln och resandemängden för tanken över till tågförseningarna. Det är beklagligt, att svåra tågförseningar ha förekommit, men som jag förut nämnt, ha det gångna årets trafikförhållanden varit i allra högsta grad onormala.

Kriget har medfört svåra rubbningar i tågplanerna. Det

är nu så, att tidtabellen för de personförande tågen på statens järnvägar icke är uppgjord på det sättet, att en under en kortare tid mycket starkt ökad och såsom i år i många fall oförutsedd trafik kan avvecklas utan tågförseningar. Trafiken under de tre sommarmånaderna, särskilt vid vecko- och månadsskiftena och under de stora helgerna, är redan den så stor, att även under normala förhållanden man måste räkna med tågförseningar i en eller annan förbindelse.

Skulle tidtabellen vara uppgjord så, att mycket stora trafikansvällningar skulle kunna beräkningsbart avvecklas utan tågförseningar, finge man en tidtabell, som vore mycket oläglig för den resande allmänheten under 8 å 9 månader av året. Att under sommarmånaderna pålägga en tidtabell, som genom en allmän större förlängning av gångtider och uppehåll åstadkommer icke blott förlängd restid utan även brytande av många förbindelser, har icke ansetts lämpligt. Man söker istället tillgodose det större sommar- och helgtrafikbehovet genom inläggande av särskilda trafikavlastningståg på sådana linjer, där stora trafikansvällningar äro att vänta. För de tåg, som gå hela året, har man lagt tidtabellen så, att tågen kunna under normala förhållanden mottaga förseningar i viss utsträckning, utan att därför nämnvärd försening skall uppstå vid tågets slutstation.

Här vill jag inskjuta några ord om den för krigstillfälle avsedda tidtabellen. Det torde numera icke vara någon hemlighet, att för samtliga järnvägar redan i fredstid finnas i detalj utarbetade s.k. militärtidtabeller, som äro avsedda att användas å hela järnvägenätet eller en del därav i händelse av mobilisering.

Det är självfallet, att de ökade möjligheter för militära transporter, som militärtidtabellerna avse att skapa, endast kunna vinnas genom en beskarning av den civila trafiken. Samtidigt som militärtidtabellen träder i kraft, avser man att låta vissa restriktioner - och mycket kraftiga sådana - tillämpas å den civila trafiken. Snälltågens och persontågens antal nedskäres bl.a. till ett minimum och sam-

tidigt bliva restiderna avsevärt förändrade.

Ett färskt exempel härpå ha vi från den partiella mobiliseringen i vintras, då militärtidtabell pålades samtliga linjer i Norrland norr om Långsele. Restiden mellan Stockholm och Riksgränsen t.ex., som normalt är omkring 28 timmar, ökades härvid till omkring 34 timmar och antalet personförande tåg inskränktes till ett fåtal. Genom en serie lyckliga omständigheter räckte det vid nämnda tillfälle att pålägga militärtidtabell endast i Norrland; mobiliseringen berörde nämligen i främsta rummet norrländska truppförband, och de elektrifierade linjer i andra delar av landet, som behövde tagas i anspråk, hade en sådan kapacitet, att de kunde upptaga jämväl den då beräknade militärtrafiken. Efter slutförda koncentreringstransporter kunde man återgå till fredstidtabell i Norrland, och militärtidtabellen kom således blott att tillämpas från den 8 december till den 18 januari.

Militärtidtabellen är så konstruerad, att man vid dess tillämpande är tämligen väl skyddad mot risken av större och mera ihållande förseningar. Men dessa fördelar vinnas, som sagt, på allmänhetens bekostnad, i det den allmänna trafiken då blir i hög grad beskuren. Vi hava därför sökt i möjligaste mån undvika användandet av militärtidtabell och i stället sökt besörja alla förekommande resor och transporter å fredstidtabell, ehuru därmed var förknäat risken, att tågen skulle bliva utsatta för förseningar.

Jag återkommer nu till de beklagliga tåg förseningarna. Vari ha dessa haft sin orsak? Efter vad jag redan sagt, torde herrarna insett, vad som i stort sett var anledningen. Jag vill i alla fall repetera de huvudsakliga orsakerna. Dessa hava varit:

- 1/ den ökade resandetrafiken, bestående dels av ökad civiltrafik, dels av de ovan nämnda transporter av militär, persontentor, krigsfrivilliga, flyktingar, civilarbetare till och från Finland, evakueringsresor, semesterresor för arbetare ävensom av från landsvägarnas övertagen trafik;

- 2/ nödvändigheten att med ett genom tågindragningar minskat antal tåg ombesörja den ökade trafiken, vilket förorsakat överbelastning av kvarvarande tåg;
- 3/ stor resgodstrafik, i synnerhet cykeltransporter;
- 4/ brist på lokomotiv;
- 5/ brist på personvagnar;
- 6/ brist på dubbelspår;
- 7/ anslutande tågs försening;
- 8/ större svårighet i tågrörelsen genom starkt ökat antal godståg och militärtåg;
- 9/ den onormala vintern och även andra orsaker.

Omfattningen av den trafik, vi haft att besörja, samt storleken av de nödvändiga tågindragningarna har jag redan omnämnt. Att dessa omständigheter skulle förorsaka tågförseningar ligger i öppen dag. Tågen hava bl.a. måst göras för stora, varigenom i vissa fall gångtiderna ej räckt till. Tåglängden har vidare varit hinderlig för tågans expediering på stationerna, emedan plattformar och tågspår ej varit tillräckligt långa. I vissa fall har man måst använda två ånglok i stället för ett, varigenom uppehållen för kol- och vattentagning måst fördubblas. Härtill kommer

ytterligare en del särskilda orsaker.

Beträffande resgodstransporterna hava dessa och särskilt cyklarna haft en rätt stor andel i förseningarna. Antalet transporterade cyklar steg till en hittills icke alls anad omfattning. Ett enda exempel, som ligger nära till hands, är centralstationen i Stockholm. Där expedierades sammanlagt omkring 170.000 cyklar under en 3-månadersperiod i somras.

För transport av cyklar finnes visserligen ett antal särskilda vagnutrymmen, försedda med anordningar för upphängning av cyklar, och detta på så sätt att cyklarna icke skadas. Statens järnvägar disponera dock ännu icke tillräckligt många specialvagnar för cykeltransporter, men till nästa sommar kommer ytterligare ett antal cykelvagnar att iordningställas. In- och urlastning av cyklar är ett synnerligen

tidsödande arbete och tidsförlusten är särskilt stor, om i brist på cykelvagnar vanliga godsvagnar måste användas. För att i någon mån skona snälltågen från förseningar genom cykeltransporter har man, som torde vara bekant, från den 1 juli infört en särskild tilläggsavgift för befordring av cyklar med snälltåg, vilket har medfört en lättnad i expedieringen av snelltågen. De väldiga cykeltransporterna hava också fört med sig en annan olägenhet, som jag här kan omnämna, ehuru den ej har något direkt samband med tågförseningarna. Det har visat sig, att ett stort antal ägare till cyklar ej avhämta dessa genast utan låta dem stå kvar å stationerna en eller flera dagar. Vid Stockholm C hava ibland över 2.000 cyklar pr dag måst hängas upp på cykelställ eller på annat sätt förvaras på plattformarna. Och liknande har förhållandet varit på många andra järnvägsstationer. Statens järnvägar ha icke, det måste jag medge, ordnat beredskap för sådan massa cyklar, vilka taga utrymmet i anspråk och binda en del arbetskrafter.

Bild
16.

Men även inskrivet resgods förorsakar på grund av sin mängd stora olägenheter och orsakar tågförseningar. Vi ha ju i Sverige den fördelen att få åtnjuta 25 kg. frivikt. Det är ej i mångt land, som en sådan förmån finnes, och den utnyttjas till fullo hos oss. Se bara på Stockholm C återigen, där under en 3-månadersperiod i somras avsändes 133.000 och ankommo 172.000 resgodskollin, alltså tillsammans i genomsnitt över 3.300 kollin pr dag. Maximum var den 21 juni, då enbart från Stockholm polletterades 6.740 resgodskollin.

Om den knappa tillgången på lokomotiv och personvagnar samt huvudanledningarna härtill har jag redan talat. Under en sträng vinter, sådan som den vi nyss haft, inträffar det alltid särskilda av kölden beroende svårigheter. Beträffande personvagnarna har ett flertal varit utsatta för sönderfrysningar av ledningar, som i regel ej kunnat skrivas på vårdslöshetens konto. Detta har föranlett minskning av vagn-tillgången, i det av detta skäl under tiden december-mars erfordrats 200 reparationsdagar ävensom extra tomdragningar,

av- och tillkopplingar och växlingar i och för vagnutbyten.

Den starka kölden var även på annat sätt orsak till tågförseningar. Den åstadkom nämligen flerstüdes å banan uppfrysningar, som ända in i juni månad föranledde tågförseningar på grund av ur säkerhetssynpunkt nödvändiga avsaktningar på talrika platser. Enbart på sträckan Järna-Åby försenades varje tåg under en längre period omkring 30 min. på grund av dylika avsaktningar.

Normala banarbeten och utbyte av slipers försvårades och försenades också betydligt på grund av den hårda kölden, vilket likaledes verkade hindrande på tågrörelsen.

En annan och mycket vanlig anledning till tågförsening är inväntande av ett s.k. anslutande tåg. Tidtabellen är å olika linjer uppbyggd så, att för normala förhållanden avpassade övergångstider från ett tåg till ett annat finnes vid föreningsstationerna. Rikar ett tåg ut för en försening, så överföres denna i regel till det andra tåget, ända tills förseningen blir så stor, att man ser sig nödsakad att bryta förbindelsen. Som exempel på huru tågen äro beroende av varandra kan anföras, att om middagssnälltåget från Malmö så småningom avsevärt försenas upp till Nässejö, denna försening kan från Nässejö via Falköping-Hallsberg-Njölby tillbaka till Nässejö komma att inverka på nattåget från Stockholm, som ankommer till Malmö följande dag.

Lägg då om tidtabellen för tågen, säger man. Ty genom brytande av anslutningar eller genom avsevärda förlängningar av gångtider och upphåll skulle förseningarna kunna i viss mån elimineras. Denna utväg står ju öppen och kommer nog också att tillgripas. Av vad jag redan sagt om arbetet med upprättandet av en ny tidtabell torde emellertid framgå, att större tågomläggningar kräva avsevärd tid att genomföra. Härtill kommer, att man ej gärna bryter anslutningar, som allmänheten är van att använda sig av.

Till de här nämnda tågförseningsanledningarna kommer ytterligare en och kanske den svåraste. Det är ej nog med att de personförande tågen varit alltför stora och haft

Bild
17.

Bild
18.

svårt att hålla tiden. Det har ock varit svårt att få plats för dem å tidtabellen. Under hela vintern har av skäl, som jag redan omnämnt under rubriken Godstrafiken, antalet framförda godståg varit osedvanligt stort. Och just godstågen kunna starkt inverka på persontågens rörelsefrihet.

Men även de för militär räkning framförda extratågens antal har varit stort. Enbart under juli månad framfördes omkring 350 lastade extratåg för militära behov. I denna siffra äro då icke inräknade de extratåg, som krävs för att framföra tomtågen till ilastningsstationerna eller för att återföra tomtågen efter verkställd urlastning. Ej heller äro de extratåg medräknade, som anordnats för att befördra permittenter. Dessa tåg uppgingo under juli månad till omkring 150 st. I runt tal torde antalet extratåg för militär räkning under juli månad uppgått till 800 st. Om man betänker, att ett stort antal av dessa tåg löpt från landets södra upp till dess norra delar, kan man förstå den ytterligare belastning, som statsbanenätet utsatts för, helst som dessa tåg i regel måst anordnas med mycket kort varsel. Denna anhopning av tåg har medfört särskilda svårigheter, därför att större delen av statsbanorna äro enkelspåriga. Vid tågförseningar å enkelspårig bana måste möten omläggas, vilket kräver tid dels för ordergivningen, dels därför att i regel det ena tåget måste ytterligare uppehållas vid den nya mötesstationen i väntan på det andra tåget. Anläggandet av dubbelspår är därför, när trafiken å en linje nått en viss storlek, en nödvändig åtgärd för att befrämja regelbundenheten hos tågrörelsen. Byggandet av dubbelspår är emellertid en åtgärd på lång sikt. De åtgärder, som man nu i detta hänseende vill vidtaga, kunna troligen ej bliva till någon nytta under den nuvarande krisen. Icke desto mindre och just därför att dessa åtgärder kräva rundlig tid, har järnvägsstyrelsen de senaste åren begärt rätt betydliga belopp härför av riksdagen. För nästa år har styrelsen således begärt 7.000.000 kr. för dubbelspårsanläggningar.

Förseningarna ha för tillfället praktiskt taget redan försvunnit. Huru förhållandena skola gestalta sig till den kommande vintern är ej gott att förespå. Min och mina medarbetares strävan skall gå ut på att nedbringa förseningarna så mycket som med hänsyn till förhållandena kan bliva möjligt.

Jag har nu kommit till slutet av vad jag har att säga.

Den bild av statsbanornas förhållanden under det första krigsåret, som jag här givit, är ju ej enbart ljus och ej enbart mörk. Vi hava ställts inför uppgifter, som tagit vår prestationsförmåga i anspråk till det yttersta, ja, som i någon mån överstigit denna vår förmåga. Och vi hava sökt fylla de på oss ställda kraven med anspännande av alla krafter och efter bästa omdöme.

Ställer man den frågan på sig, och den frågan inställer sig här av sig själv, huru statsbanorna skola kunna möta de svårigheter, som en fortsatt krigsperiod medför, så vill jag härpå svara följande.

För statsbanorna liksom för landet i dess helhet är bristen på vissa materialier kännbar. Man måste söka reda sig med inskränkningar eller ersättningsmedel. Den över allt annat dominerande frågan gäller drivmaterialierna.

Bensinen kan ju ersättas av gengas, men veden kan däremot för tillfället ej i stor utsträckning ersätta stenkolen. Tillgången på stenkol i landet är ganska knapp och tillförseln osäker. Dessa omständigheter hava framtvingat de nuvarande restriktionerna, och det är ej uteslutet, att ytterligare inskränkningar av de ångdrivna tågen måste vidtagas, även om vi hoppas, att dessa ej må bli va alltför betydande.

Allmänheten, som givetvis ej är närmare underrättad om svårigheterna, synes å sina håll tro, att restriktionerna ofta äro ett utslag av godtycke från järnvägsstyrelsens sida. Härom vittna de envisa kraven på inläggande av nya tåg, som förekomma i tidningar och i inlagor till järnvägsstyrelsen, krav som styrelsen under nuvarande förhållanden ej har någon

möjlighet att tillmötesgå.

Jag har därför gärna begagnat tillfället att inom en sammanslutning, vars medlemmar hava så intim kontakt med näringslivet, få uttala mig rörande statsbanorna och deras nuvarande läge. Om jag i mitt föredrag har kunnat förklara något av vad de närvarande hittills funnit egendomligt och lyckats giva mina åhörare ett begrepp om de svårigheter, som statsbanorna i den nuvarande situationen hava att bekämpa och sålunda berett plats för en större förståelse för våra synpunkter, skall jag finna mig synnerligen tillfredsställd.
