

Svårigheter beträffande persontrafiken till följd av kylan vintern 1939/1940, 1940/1941 och 1941/1942.

Vintermånaderna december-mars åren 1939-1940, 1940-1941, 1941-1942 uppvisade en ovanligt stark kyla och stor snörikedom. Kallast var vintern 1941-1942, då i Stockholm uppmättes en lägsta temperatur av  $-28,8^{\circ}$ . Bifogade bilaga I utvisar en grafisk framställning av medeltemperaturen och den lägst uppmätta temperaturen i Stockholm under dessa år samt till jämförelse även vintern 1942-1943.

Tågföringen.

Den starka och långvariga kylan förorsakade en hel del svårigheter, vilka i olika hänseenden verkade hindrande i driften och försvårade tågföringen. Som exempel kan nämnas, att den under våren 1940 rådande stränga kylan förorsakade tågförseningar ända in i mitten av juni samma år på grund av att det ur säkerhetssynpunkt var nödvändigt göra avsaktningar vid de mycket talrika platser, där tjälknölar förekommo. Det kan anföras, att tågen å den 108 km långa sträckan Järna-Åby under en längre tid nämnda år försenades 30 å 35 min. på grund av dylika avsaktningar. Förhållandena ha varit liknande under de andra båda vintrarna. Talrika rälsbrott ha inträffat, vilka ofta förorsakat hinder och förseningar. Även snön har vid olika tillfällen bidragit härtill, särskilt i början av 1942.

Ett kraftigt snöfall under senare delen av januari samma år, i förening med storm och kyla, vållade järnvägsdriften åtskilliga svårigheter över stora delar av vårt land. De vedeldade loken utbyttes i största möjliga utsträckning mot koleldade och trots att lokkoppling användes vid flera tillfällen, körde tågen fast i snödrivorna och måste ofta skottas fram. Nya snöfall i förening med storm inträffade den 13 och 22 februari samt 4 mars, vilka ånyo lamslogo trafiken för längre eller kortare tid. Särskilt hårt utvätt var Skåne vid dessa tillfällen.

Ett mycket besvärligt och svårartat driftavbrott inträffade i Skåne i mitten av mars 1942. En svår snöstorm den 15-16 mars orsakade kraftiga snöhinder å ett flertal linjer, särskilt å 12 trafiksektionen. Ett omedelbart därefter inträffat blidväder orsakade en osedvanligt kraftig isbarkbildning å kontaktledningarna, vilket hade till följd, att dessa brusto och spolierades å långa sträckor, varvid strömvabrott uppstodo. Å flera sträckor blockerades linjerna av raserade stolpar och ledningsbryggor och i lok och vagnar intrasslade kontaktledningar. Ångdrift anordnades, där så kunde ske. Enär vägarna samtidigt voro så gott som ofarbara på grund av snöhinder, kunde busstrafiken ordnas endast på ett fåtal sträckor. Stora arbetsstyrkor, vari även specialutbildad militärpersonal deltog, måste uppådas för att klargöra linjerna.

Personvagnsparken.

Vid vintrar med stark kyla är personvagnsparken mer utsatt för vagnskador av olika beskaffenhet än under vintrar med normal temperatur. Således steg antalet vagnar, som insänts till huvudverkstäderna för reparation, betydligt under dessa kalla vintrar - vintern 1940-1941 dock ungefär som vintern 1942-1943. Vintern 1941-1942 kulminerade vagnantalet till huvudverkstäderna för reparation insända vagnar med 596 vagnar. (Se bil. II) De vagnskador, som mest förekommo under stark kyla voro givetvis skador förorsakade av nedfrysning av vagnarnas vattenledningar och ångvärmeledningar. Även s.k. bälgvagnar voro vid bälgarnas isär- och hopkoppling lätt utsatta för skador, enär bälgarna vid stark kyla och då desamma oftast äro bemängda med is och snö, äro stela och svårhanterliga. Det vill även synas, som om antalet vagnar, som på grund av slag i hjulen urtagits ur trafik, avsevärt ökar under kallare perioder. Bifogade bilaga III ger en grafisk framställning över antalet vagnar, som tagits ur trafik på grund av slag i hjulen under ovannämnda vintrar. Det högsta antalet vagnar - 228 st. - av detta slag förekom under vintern 1941-1942.

I många fall kunde givetvis vagnar repareras, utan att desamma undandrogos trafiken, men för de vagnar, som måste intagas å verkstad, betydde detta betydande olägenheter, såsom växlingsarbete, tomdragning till och från verkstad samt anskaffande av ersättningsvagn. I synnerhet var detta beträffande sov- och restaurangvagnar även förenat med andra olägenheter.