

### Tågföringen.

Sommaren 1939 inträdde en jämfört med närmast föregående somrar avsevärd försämring av tågföringen närmast beroende på den kraftiga och vid utarbetandet av tidtabell 139 till sin omfattning icke förutsebara stegringen av persontrafiken. I sin skrivelse den 28 november 1939 (Pbr T 35) angående direktiv till tidtabell 140 framhöll också styrelsen, att persontrafikens stora omfattning sommaren 1939 fört med sig förseningar av sådan omfattning, att särskilda åtgärder borde vidtagas för en bättre tågföring. Bland åtgärder, som närmast stodo till buds, omnämndes förutom vissa organisatoriska åtgärder med avseende på stationsarbetet förlängning av tåguppehållen - gångtiderna ansågos däremot i regel vara tillräckliga - samt dubbelspårsbyggande. Som emellertid sistnämnda åtgärd måste planeras på lång sikt och de organisatoriska åtgärderna icke voro tillräckliga, måste man åtminstone på linjer, där tåg förseningarna varit mer regelbundna och svårartade, tillgripa utvägen med längre uppehåll. I de av styrelsen utarbetade utkastet till ny tidtabell hade sålunda snälltågen å sträckan Stockholm-Göteborg samt i viss utsträckning även å andra sträckor erhållit förlängda uppehåll.

Höstens inträde medförde icke den förbättring av tågföringen, som man under normala förhållanden skulle haft berättigad anledning hoppas på. Krigsutbrottet och de därav föranledda tågindragningarna och omfattande extraordinära transporter av olika slag medförde tvärtom en försämring av tågföringen, som det icke stod i styrelsens makt att förhindra.

I sin berättelse för år 1939 påtalade också överrevisorerna de svårigheter, som stormaktskrigets utbrott och därav föranledd avspärrning etc. vållat SJ. De för befolkningen mest kännbara rubbningarna utgjorde enligt överrevisorerna tåg förseningarna, som på vissa bansträckor voro av besvärande art. Efter att ha konstaterat, att förseningarna genom däremot vidtagna effektiva åtgärder under den senaste tiden avsevärt nedbringats - detta uttalande synes dock snarast avse förhållandena vid tidpunkten för berättelsens daterande (oktober 1940) - uttalade överrevisorerna sin övertygelse om, att SJ ledning skulle ägna förevarande fråga fortsatt stor uppmärksamhet samt genom organisativa och andra åtgärder söka avlägsna eller minska de allvarliga olägenheter, som tåg förseningarna inneburo.

I sin skrivelse den 4 november 1939 (Pbr Ga 77) fäste styrelsen trafikinspektörernas uppmärksamhet på bestämmelserna i särtryck 234, art 131, enligt vilka utdrag ur tågrapporterna för vissa tåg skulle insändas senast den 5, 15 och 25 i varje månad.

Insändandet av dessa utdrag hade nämligen börjat eftersättas i en utsträckning, som styrelsen, ehuru väl medveten om linjens svårigheter, icke längre ansåg sig kunna tolerera med hänsyn till nödvändigheten av att ha tillgång till för studium av tåg föringen aktuellt underlag. Den oerhörda forcering av arbetet så-

väl i styrelsen som på linjen, vartill förutnämnda, med krigs-  
utbrottet sammanhängande och av en osedvanligt lång och sträng  
vinter försvårade förhållanden gävo upphov, omöjliggjorde emeller-  
tid till en början alla allvarligare ansatser till en regelbunden  
och systematisk övervakning av tågföringen, som under vintern  
1939-40 samt våren och försommaren 1940 nästan oavbrutet försäm-  
rades.

Hos allmänheten, som vid denna tid i stor utsträckning ännu  
icke hunnit ställa in sig på de nya förhållandena, uppväckte tåg-  
förseningarna stark indignation, som tog sig uttryck i en mot  
styrelsen riktad, ytterst irriterad tidningspolemik, vars påtag-  
liga överdrifter och ovederhäftigheter styrelsen icke alltid kun-  
de tillräckligt sakligt vederlägga beroende på att vissa av de  
primära förseningsorsakerna voro av sådan natur, att de av mili-  
tära skäl icke fingo offentliggöras.

I skrivelse den 19 juni 1940 (Pbr Gb 8) anmodades distrikts-  
cheferna att med anledning av förseningarnas omfattning under maj  
månad till den 1 augusti inkomma med en allsidig utredning rörande  
orsakerna till tåg-förseningarna nämnda månad, varvid även skul-  
le angivas vilka åtgärder, som vidtagits eller ansågos böra vid-  
tagas. Denna skrivelse kompletterades den 3 juli med en uppma-  
ning till distriktscheferna att samtidigt även anföra sina åsik-  
ter rörande tågföringen under tiden 1 juni-15 juli.

Dessauppmaningar till distriktscheferna, som först någon  
gång fram på hösten kunde tänkas resultera i några för tågföring-  
en positiva åtgärder, visa med önskvärd tydlighet, att styrel-  
sen i tågföringehänseende icke fäste några större förhoppningar  
vid tidtabell 140, som trädde i kraft den 1 juli. Styrelsen var  
nämligen väl medveten om, att denna tidtabell på grund av de om-  
fattande och in i det sista beslutade tågindragningarna var av-  
sevärt underdimensionerad och att på grund därav de i tidtabellen  
vidtagna förlängningarna av uppehåll och - på ånglinjerna i bräns-  
lebesparingssyfte - gångtider voro otillräckliga. Från linjen  
väcktes till och med förelag om att den gamla tidtabellen, sådan  
den gestaltade sig efter de många successiva tågindragningarna  
tills vidare skulle bibehållas åtminstone på de elektrifierade  
bandelarna. Styrelsen ansåg sig emellertid icke böra gå med på  
ett dylikt arrangemang bl.a. därför, att den nya tidtabellen på  
grund av de vidtagna ehuru otillräckliga uppehålls- och gångtids-  
förlängningarna likväl borde medgiva bättre tågföring än den gam-  
la tidtabellen, därest denna bibehölls. Styrelsen hade vidare för  
avsikt, som också framhölls i dess i det efterföljande omnämnda  
svar till chefen för kommunikationsdepartementet, att genom änd-  
ringar av tidtabellerna för enstaka tåg söka i möjligaste mån  
åstadkomma rättelse i sådana fall, där tågföringen fortfarande att  
vara otillfredsställande.

Närmast som en följd av den tidigare omnämnda presspolemiken  
anmodade chefen för kommunikationsdepartementet den 15 juli 1940  
(Pbr Gb 12) järnvägsstyrelsen att skyndsamt inkomma med en utred-  
ning rörande de sedan en tid tillbaka ofta inträffade tåg-förse-

ningarna. I sitt svar (Pbr M 155), som avläts redan den 19 juli och som på grund av vissa däri lämnade uppgifter måste hemligstämplas, lämnade styrelsen en utförlig redogörelse för de olika omständigheter, som förorsakat den inträdda försämringen i tågföringen. Sålunda framhölls, huru som persontrafiken sommaren 1940 icke minskat utan tvärtom ökat i förhållande till sommaren 1939, beroende på bl.a. inskränkningarna i den motordrivna landsvägstrafiken, arbetarsemestrarna samt framför allt militärtransporterna, för vilka närmare redogjordes. En faktor, som i hög grad förorsakat förseningar, var cykeltransporterna, som vuxit till en dittills icke anad omfattning. Styrelsen kunde vid detta tillfälle icke prestera några betydande siffror, men det har senare konstaterats, att antalet som resgods inskrivna cyklar mer än fördubblats från 1939 till 1940. Även vanligt resgods försakade på grund av sin mängd förseningar och styrelsen förutskänkte sin avsikt att senare eventuellt ingå till Kungl. Maj:t med begäran att i analogi med vad fallet var beträffande cyklar, få uttaga en tilläggsavgift vid befordran även av vanligt resgods i snälltåg, en plan som dock icke synes ha kommit till utförande. De omfattande tågindragningarna hade medfört kraftigt ökad belastning på de kvarvarande tågen, vartill kom, att det sommaren 1940 till följd av brist på elektrolok och vagnar icke varit möjligt att i samma utsträckning som tidigare somrar anordna för sommartrafikens avvecklande erforderliga dubblerings- och avlastningståg. Personvagnsbristen belystes siffermässigt. Den förflutna vinterns långvariga och starka köld hade fört med sig avsevärda olägenheter för tågföringen, olägenheter som ännu i mitten av juni kvarstodo i viss utsträckning. Till sist redogjordes för hur den synnerligen beklagliga bristen på dubbelspår återverkade på tågföringen. Efter denna redogörelse för förseningsorsakerna omnämnde styrelsen dels vilka åtgärder för tågföringens förbättrande, som styrelsen ansåg att vidtaga inom den närmaste tiden, dels vilka åtgärder på längre sikt i samma syfte, som styrelsen ansåg nödvändiga, men för vilkas realiserande erfordrades statsmakternas samtycke.

Den 17 juli 1940 avhölls i Stockholm under generaldirektörens ordförandeskap ett extra distriktschefsmöte för dryftande av tåg-förseningarna. Visserligen hade övergången till tidtabell 140 medfört en viss förbättring av tågföringen, i varje fall på linjen Stockholm-Göteborg, men förseningarna voro fortfarande av betydande omfattning. Såsom en omedelbar följd av detta sammanträde utgav styrelsen dels ett cirkulär (544/40) om åtgärder till undvikande av tåg-förseningar, dels en pressnotis (Gb 14), i vilken påbjöds till allmänheten att göra vad på den ankom för att underlätta tågepxedieringen. Vid sammanträdet överenskomms dessutom, att distriktscheferna snarast möjligt skulle inkomma med en uppgift på de fall, där tågledarna ansågos bära ha styrelsens stöd för anslutnings brytande. Med ledning av dessa uppgifter (Gb 14) utfärdade sedan styrelsen vissa lokala direktiv rörande väntetider och anslutnings brytande. Bl.a. föreskrevs i detta sammanhang, hur 3 trafiksektionen skulle förfara med de ytterst viktiga och

känsliga förbindelserna 8-78-94 och 93-77-7 (Gc 2). Förslag väcktes även om inläggande fr. o. m. 1 augusti av en del dubbling: tåglägen, varigenom de redan befintliga tågen skulle avlastas och tågföringen förbättras under återstoden av högtrafiken. Byråchefen, militärbyrån, avstyrkte emellertid bestämt, varför frågan fick förfalla.

Den 26 juli 1940 (Gb 18) utfärdade styrelsen order om daglig uppgift till persontrafikbyrån å snälltågens och vissa viktigare persontågs ankomst- och avgångstider vid Stockholm C, Göteborg C, Malmö C, Östersund C, Långsele och Boden C. Denna rapportering, som ännu ägde rum, när denna redogörelse skrevs i oktober 1943, utvidgades genom skrivelse den 11 februari och 6 mars 1941 att även omfatta Hälsingborg F (tågen 2011-2012) och Vännäs varjämte föreskrevs, att jämväl förseningsorsakerna skulle angivas. Dessa uppgifter sammanställdes sedan på särskilt formulär och delgavs generaldirektören m. fl.

I detta sammanhang föreskrevs även en del andra liknande dagliga rapporteringar, som emellertid voro av mera tillfällig natur och tämligen snart upphörde. Alla syftade de till att ge styrelsen en bild i stort av tågföringen föregående dag samt att möjliggöra för styrelsen att positivt ingripa, medan ännu förseningsfallen voro aktuella.

Som väntat var, inträdde med höstens inbrott en viss förbättring av tågföringen i södra och mellersta Sverige, dels beroende på de åtgärder, som vidtagits, dels därför att den civila persontrafiken avtog i omfattning. I augusti, september och oktober vidtogos en del tidtabellsändringar, som bl. a. syftade till undanröjande av en del lokala förseningsorsaker och delvis för- anledes av distriktschefernas redogörelser för sina iakttagelser rörande tågföringen under tiden 1 juni-15 juli (Gb 8). I Norrland voro dock förseningarna fortfarande av mycket besvärande omfattning, beroende på att tidtabell 140 för V distriktets vidkommande var nästan hopplöst underdimensionerad. För inbesparande av lok-bränsle hade styrelsen fr. o. m. 1 juli 1940 måst norr om Långsele indraga tågen 2423 och 2424 samt omvandla snälltågen 21 och 22 till persontåg med uppehåll på alla stationer. Följden härav hade blivit en kraftig överbelastning av de enda kvarvarande snälltågen 93 och 94. Visserligen hade styrelsen den 26 juli (Gb 16) föreskrivit, att dessa tåg i tågledningshänseende skulle givas företräde framför övriga tåg, men trots detta drabbades de av regelbundna och omfattande förseningar med mycket olyckliga återverkningar även i mellersta och södra Sverige. Som det dessutom fanns anledning befara, att dessa förseningar skulle ytterligare tilltaga i omfattning, när vinterkylan började göra sig gällande, beslöt styrelsen den 10 oktober (T 45), att den omläggning av tågen 93 och 94, som planerats att ske fr. o. m. 1 februari 1941 i samband med att sträckan Mellansel-Vännäs öppnades för elektrisk drift, skulle vidtagas redan fr. o. m. 1 november. Denna omläggning innebar dels avsevärda förlängningar av uppehåll och gångtider, dels för tågs 93 vidkommande inläggande av ett läng-

re buffertuppehåll i Ånge för att i möjligaste mån neutralisera norr om Ånge eventuellt uppkommande förseningar. Den 2 november (Ga 138) anmodades dessutom distriktschefen Luleå att ha sin uppmärksamhet särskilt fäst på tågen 93 och 94 samt att lämna daglig telegrafisk rapport rörande dessa tågs tider. De sålunda vidtagna åtgärderna medförde en avsevärd förbättring av tågföringen, även om särskilt tåg 94 fortfarande drabbades av en del förseningar. De tidtabellsändringar, som vidtogos fr.o.m. 1 februari 1941 och för V distriktet inneburo övergång till ny tidtabell, nr 141, jämte de ändringar som därefter successivt vidtogos i samband med elektrifieringens utsträckande norrut, bidro ytterligare till att förbättra V distriktets tågföring, som under 1941 och 1942 nog kan på det hela taget sägas ha varit ganska tillfredsställande. Stora och omfattande förseningar ha visserligen förekommit, men dessa förseningar ha icke haft sin grund i tidtabellens byggnad, som varit sådan, att den medgivit avsevärda tidsinkörningar, utan i stället varit beroende av dels förhållanden, över vilka styrelsen icke kan råda t.ex. stark köld, snö hinder, fel på bana och materiel etc, dels tillfälliga anhopningar av tåg i samband med omfattande militärtransporter, dels med elektrifieringsarbetet sammanhängande bearbetena, dels och framför allt försenad ankomst till Långsele för de nordgående tågen, beroende på den under 1941 och 1942 allt kraftigare och för tågföringen ytterst beklagliga överbelastningen av linjen Krylbo-Bräcke.

Bland förseningar av mer tillfällig natur under år 1940 må nämnas de ganska omfattande förseningar på södra och mellersta Sveriges elektrifierade linjer, som under veckan 16-22 september föranleddes av ett större antal sydväst ifrån indrivande spärrballonger, som förorsakade avsevärda störningar av den elektriska driften.

Hösten 1940, närmare bestämt i oktober, introducerades med vedeldningen en ny för tågföringen betydelsefull faktor. Denna vedeldning - på vissa linjer i södra Sverige ersatt av torveldning - som sedan under loppet av år 1941 successivt infördes på flertalet SJ och EJ ånglinjer, kom mycken ohägn åstad för tågföringen, inte endast på vedeldningslinjerna själva utan såsom en följdverkan även på anslutande linjer. Visserligen erhöles tågen å de linjer, där vedeldning avsågs att införas, i regel avsevärt förlängda gångtider i syfte att kompensera effektminskningen, men icke förty uppstodo särskilt till en början på dessa linjer omfattande och svårberäknliga förseningar beroende dels på personalens ovana vid det nya eldningssättet, dels på att de tekniska anordningarna icke kunno anpassas i samma tempo som vedeldningen måste införas, dels och framför allt på att den ved, som bränslekommissionen anvisade, var av ytterst varierande och många gånger mycket bristfällig beskaffenhet. Särskilt under den kallare delen av året blev "ångbrist" en mycket vanlig förseningsorsak på dessa linjer. Visserligen avtogo i viss utsträckning de av vedeldningen förorsakade förseningarna i omfattning i samma mån som tågens gångtider ytterligare förlängdes, personalen blev mer van

och de tekniska anordningarna mer ändamålsenliga, men de kvarstodo likväl ännu vid utången av år 1942 beroende på att den oberäknliga faktorn, som vedens (torvens) kvalitet fortfor att vara, icke kunde helt elimineras.

För att på de ånglinjer, där vedeldning ännu ej införts, nedskära förbrukningen av utländskt lokbränsle måste styrelsen fr.o.m. 1 maj 1941 med mycket kort varsel företaga omfattande tågindragningar, som givetvis kommo att menligt inverka på den redan förut på grund av den långa och stränga vintern, vedeldningen, trafikens stora omfattning m.m. i hög grad otillfredsställande tågföringen. Tyvärr måste dessa indragningar i stor omfattning även inarbetas i tidtabell 141 fr.o.m. 16 juni, varigenom resultatet av styrelsens ansträngningar att åstadkomma en ut tågföringssynpunkt tillfredsställande tidtabell i icke ringa grad förrycktes.

Vid utformningen av tidtabell 141 hade styrelsen satt som sin främsta uppgift att genom lämplig avvägning av gång-, uppehålls- och anslutningstider samt antalet tåg söka i möjligaste mån förhindra ett uppreparande av 1939-40 års dåliga erfarenheter med avseende på tågföringen.

Redan den 18 juli 1940 (T 30) lämnade styrelsen distriktscheferna en allmän orientering om de huvudprinciper, enligt vilka tidtabell 141 skulle utformas. Därvid framhölls bl.a. att tågens lägen borde ändras i den mån detta var erforderligt för att tillmötesgå de krav på ökade uppehåll och gångtider, som kunde ha framkommit som resultat av den i styrelsens skrivelse den 19 juni och 3 juli (Gb 8) anbefallda undersökningen av tågföringen. Distriktscheferna anmodades inkomma med förslag till de förlängningar av uppehåll och gångtider, som de funno motiverade.

För att kunna bilda sig en uppfattning om i vilken utsträckning till snälltåg och viktigare persontåg anslutande tåg drabbats av förseningar, anmodade styrelsen den 13 september (Ga 123) distriktscheferna att till styrelsen meddela, huruvida under augusti 1940 anledning funnits att insända i särtryck 234 (Tågföringsföreskrifter) art. 131:2 omnämnd redogörelse, avseende tåg som ofta försenats men för vilka utdrag ur tågrapporterna icke skola insändas.

I sin skrivelse den 26 oktober 1940 (T 42) angående utkast till direktiv utvecklades styrelsen ytterligare sitt program beträffande tidtabell 141. Där utsades bl.a. följande: "I förhållande till tidtabell 140 ha en del nya tåg inlagts. I vilken omfattning dessa komma att inläggas, kan först senare meddelas. Vid utkastets utarbetande har styrelsen med ledning av årets erfarenheter givit tågen förlängda uppehåll och gångtider. För att i möjligaste mån trygga en bättre tågföring. Härvid ha tågen ifråga erhållit minst av Eder önskade förlängningar av uppehåll och gångtider. Övergångstider från och till anslutande linjer ha ökat, så att en mindre försening av anslutningstågen icke skall medföra försening även av tågen å huvudlinjerna. För de genomgående persontågen ha uppehållstiderna å vissa mellanstationer ävensom gångtiderna ökat, för att icke en eventuell försening av ett dylikt tåg skall behöva kvarstå ända till slutstationen utan skall kunna

inköras resp. återvinnas genom avkortning av stationsuppehåll. På grund av ovan angivna förlängningar av uppehåll och gångtider ha emellertid en hel del av de nuvarande förbindelserna tyvärr måst brytas t.ex. - - - -."

I sin PM den 18 september 1940 (Brc 9) angående allmänna förutsättningar för tidtabell 141, som överlämnades generaldirektören samt olika byråer, meddelade byråchefen persontrafikbyrån, att han icke avsåg att till tidtabell 141 framföra förslag om nya tåg utöver tidtabell 139 före indragningarna. Tidtabellsändringarna borde, framhöll han, gå ut på att till tidtabell 141 i möjligaste mån inom olika områden företaga åtgärder till förebyggande av tågförseningar. I denna PM, som är av utomordentligt värde för att belysa persontrafikbyråns positiva inställning till tågföringsproblemet, sådant det gestaltade sig efter ett krigsårs erfarenheter, lämnades i fortsättningen dels en ingående analys av de omständigheter, som föranlett de personförande tågens förseningar, dels förslag till förebyggande åtgärder, vilka, i den mån de ej föllo inom persontrafikbyråns arbetsområde, anbefalldes i berörda byråers åtanke. Följande förseningsanledningar behandlades, nämligen stor resande-, resgods-, post-, ilgods- och annan godstrafik, bristen på lok, personvagnar och dubbelspår, otillräckligt snabb expedition på stationerna, tågledningen, för korta gångtider, uppehåll och övergångstider samt anslutande tågs försening.

Avslutningsvis gjordes följande sammanfattande uttalande: "Genom den renodling av snälltågen, som här ovan föreslagits - här avsågs minskning av resgodsmängden genom införande av snälltågsavgift även för vanligt resgods samt befriande av snälltågen från ilgods och post genom anordnande av särskilda ilgodetåg - genom de planerade ändringarna i tidtabellen, som bliva en följd av förlängda gångtider och uppehåll och därav följande brytande av anslutningar och genom eventuellt snabbare tågexpediering å stationerna, ha sådana åtgärder vidtagits, som överhuvud taget kunna med nuvarande tillgång på rullande materiel och dubbelspår tänkas genomförbara."

I PM den 3 oktober 1940 (Brc 12) utvecklades ytterligare persontrafikbyråns synpunkter på dubbelspårsbyggandet och i PM den 28 februari 1941 (Brc 4) påpekades cykeltrafikens inverkan på tågföringen och framfördes förslag om höjning av taxan för cykelbefordran.

Övergången till tidtabell 141 medförde otvivelaktigt i stort sett en förbättring av tågföringen, men denna förbättring var icke på långt när så markant, som man haft anledning vänta sig efter de vittgående åtgärder, som vidtagits med avseende på tidtabellens utformning. Den väsentliga anledningen till detta nedslående faktum var förutom persontrafikens stora omfattning, i förhållande till vilken persontågplanen fortfarande var avsevärt underdimen-

klonerad, den konstanta överbelastningen av vissa enkelspåriga linjer, som fr.o.m. sensommaren 1941 ytterligare accentuerades genom det stora trafiktillskott, som de då kraftigt utökade transportererna av ved, fodercellulosa m.m. från norra Sverige söderut inneburo. Därtill kom, att vintern 1941-42 blev en av de hårdaste och långvarigaste i mannaminne samt att styrelsen fr.o.m. 2 mars 1942 nödgades vidtaga omfattande indragningar av framför allt snälltåg för att frigöra lok och bereda plats i tidtabellen för godstågsrörelsen.

Den 6 februari 1942 (Brc 4) överlämnade styrelsen till överrevisörerna en begärd PM angående tåg förseningarna i huvudsak uppgjord med stöd av 1941 års erfarenheter av tågföringen. Efter en orientering om hur styrelsens kontroll av tågföringen äger rum, framhöll styrelsen i H:n, att de förhållanden och svårigheter, som styrelsen i sin skrivelse den 19 juli 1940 till kommunikationsministern angivit som främsta orsaker till förseningarna, fortfarande kvarstodo och i vissa fall avsevärt accentuerats, varvid särskilt pekades på ved- och fodercellulosatransportererna, de skärpta restriktionerna beträffande landsvägstransportererna, de omfattande transitotransportererna, de försenade leveranserna av nya ellok, det dåliga vedbränslet m.m. Att trots detta tågföringen icke försämrats jämfört med år 1939-40 utan snarare förbättrats, i vad avser linjerna söder om Krylbo, tillskrev styrelsen i främsta rummet de åtgärder av tidtabellsteknisk och organisatorisk art, som styrelsen förutskickat i förutnämnda skrivelse till kommunikationsdepartementet och sedermera konsekvent sökt genomföra. Däremot måste styrelsen tyvärr beteckna tågföringen å stambanan Krylbo-norrut som tidvis mycket otillfredsställande, åtminstone om hänsyn endast toges till förseningarnas antal och omfattning, men ville då också med skärpa framhålla, att trafiksituationen på sistnämnda bana var sådan, att kravet på en rätttidig tågföring icke längre kunde sättas i främsta rummet. Den trafikvolym, som skulle avvecklas därstädes, stod icke längre i rimlig proportion till bandelens kapacitet, ett förhållande som icke kunde undgå att menligt återverka på tågföringen.

Dessa synpunkter på tåg förseningarna och deras orsaker utvecklades ytterligare i styrelsens skrivelse den 28/11 1942 (Ekbr 415/42, Pbr A 29/42) till Konungen i anledning av överrevisörernas berättelse för år 1941. I denna berättelse hade överrevisörerna ägnat stort utrymme åt tåg förseningarna och därvid som allmänt omdöme uttalat, att de svårigheter av varjehanda slag, som uppstått vid avvecklingen av den successivt stegrade trafiken, i stort sett övervunnits på ett tillfredsställande sätt i fråga om godstrafiken men däremot icke ifråga om persontrafiken, där kännbara olägenheter framträtt i form av starkt tilltagande tåg förseningar. I sin förutnämnda skrivelse till Konungen visade styrelsen bl.a. med stöd av ett omfattande statistiskt material, att transportkapaciteten eller snarare de tekniska resurser, som konstituerade denna kapacitet, icke voro anpassade efter den aktuella transportmängden, att styrelsen med anledning därav och för att



någorlunda tillfredsställande kunna avveckla den för landets försörjning livsviktiga godstrafiken måst och fortfarande måste i hög grad underdimensionera den för persontrafikens ombesörjande avsedda delen av trafikapparaten samt att man i dessa för transportarbetets utförande synnerligen oförmånliga relationer hade att söka den väsentliga anledningen till bristerna i tågföringen. Vid sitt bedömande av persontrafiken och tågföringen stödde sig överrevisorerna bl.a. på vissa i berättelsen anförda siffror på snälltågens förseningar vid utgångs- och slutstationerna i september 1941 och september 1942, med vilka siffror de även avsågo att visa, att någon nämnvärd förbättring icke inträtt under tiden september 1941-september 1942 och att följaktligen förseningarna tenderade att bli bestående. Överrevisorernas uttalade farhågor i sistnämnda avseende föranledde intet uttalande från styrelsens sida. De väsentliga förseningsorsakerna voro ju numera sådana, att det borde vara uppenbart, att möjligheterna för deras undanröjande i stor utsträckning voro avhängiga av den framtida <sup>ut-</sup>vecklingen på transportmarknaden, som i sin tur var beroende av det politiska och militära läget. Däremot framhöll styrelsen med avseende på nämnda siffror, som tillkommit för internt bruk och som icke tillhandahållits överrevisörerna av persontrafikbyrån, att de för att giva en fullt riktig bild av den utvecklingstendens, som styrelsen genom sina åtgöranden kunde påverka ur flera synpunkter, torde vara i behov av viss korrigerings. Inga hänsyn hade vid deras sammanställande tagits till s.k. tekniska störningsorsaker av olika slag såsom bankras, lok- och vagnskador, urspåringar, spänningslöshet etc., vilka på grund av materielens oerhörda förelitning förekommo med betydligt större frekvens än under normala tider. Ej heller hade beaktats den omständigheten, att förseningar av SJ snälltåg i icke ringa grad förorsakades av enskilda järnvägars försenade anslutningståg. Korrigerades siffrorna med hänsyn till dessa förhållanden, vilka det icke stod i styrelsens makt att nämnvärt dirigera, bleve, som också framhölls, bilden av den aktuella förseningssituationen icke oväsentligt förändrad.

Visserligen hade styrelsen, vilket emellertid ej omnämndes i skrivelsen, i annat sammanhang haft tillfälle konstatera, att förbättringen av tågföringen från sommaren 1941 till sommaren 1942 var ganska obetydlig, men ansåg sig likväl böra ifrågasätta, huruvida försenings-siffrorna under september kunde anses fullt lämpade och tillräckliga för att belysa utvecklingstendensen beträffande tågförseningarna i sin helhet. Fr.o.m. den 15 september 1942 hade styrelsen nämligen i likhet med den 2 mars samma år nödgats i lokbesparingssyfte indraga ett antal snäll- och persontåg och det kunde med siffror visas, att dessa indragningar oförmånligt inverkat på förseningsstatistiken för september månad 1942, jämfört med samma månad 1941, då inga indragningar vidtagits. De procentuella siffrorna för oktober månad 1942 visade, som också framhölls, i stort sett en avgjord förbättring.

Även vid utformningen av tidtabell 142 nedlades mycket arbete och mycken omsorg på att med ledning av tidigare erfarenheter söka åstadkomma en ur tågförings synpunkt hållfast tidtabell. Förlängningar av uppehåll och gångtider vidtogos även nu, ehuru icke i på långt när samma utsträckning som till tidtabell 140 och framför allt tidtabell 141. Medan till tidtabell 141 förlängning av uppehåll och därmed också restider särskilt för de viktigare tågen praktiskt taget var allmän regel, gick man till tidtabell 142 betydligt försiktigare fram och vidtog förlängningar av uppehåll i allmänhet endast för sådana tåg och på sådana stationer, där erfarenheten visat så vara erforderligt för lokalt tillrättaliggande av speciella föreningsfall. Som dessutom tidtabell 142 med avseende på antalet tåg var något fylligare än tidtabell 141, fäste man i styrelsen allmänt ganska stora förhoppningar vid den nya tidtabellen, vilka förhoppningar emellertid till en början icke infriades. Den 9 juli 1942 kallades bland andra byråchefen persontrafikbyrån till kommunikationsministern för ett sammanträde angående tågförningarna. I byråchefens PM nr 9/42 lämnas en närmare redogörelse för förhandlingarna vid detta sammanträde, som resulterade i en anmodan till styrelsen att inkomma med en redogörelse för tågförningarna under juli 1942. För erhållande av underlag till denna redogörelse anmodades distriktscheferna (Gb 36) att inkomma med en dag för dag sammanställd uppgift å samtliga i SJ anslagstidtabell upptagna tågs ankomsttid till tågets slutstation under juli 1941 och juli 1942. Distriktschefernas uppgifter sammanställdes sedan av persontrafikbyrån och i sin skrivelse den 13 augusti 1942 (Gb 54) till statsrådet kunde styrelsen meddela, att under juli 1942 nära 80 % av ifrågavarande tåg ankommit rätt tid (64,8 %) eller högst 5 min. sent, vilket finge betraktas som ett gott resultat med hänsyn till den stora trafik, som avvecklats. I skrivelsen redogjordes även för vissa tidtabellstekniska synpunkter på tidtabellens utformning med avseende på uppehåll och gångtider.

Styrelsens förhoppning hade ursprungligen varit att med stöd av jämförelsen mellan förningarna juli 1941 och juli 1942 kunna konstatera, att en förbättring av tågföringen inträtt. Jämförelsen i fråga gav emellertid ett så relativt nedslående utslag, att man beslöt att icke vidarebefordra den till högre ort, så mycket mer som man dessa siffror till trots hade på känn, att en vändning till det bättre likväl inträtt. Hösten 1942 medförde också, som redan omnämnts i annat sammanhang, en avgjord förbättring och tågföringen under återstoden av tidtabell 142 var utan tvekan den bästa, som presterats sedan vintern 1938-39, vilket långt ifrån innebär, att den var fullt tillfredsställande. Härtill bidrog givetvis i icke ringa grad vinterns 1942-43 jämfört med de tre närmast föregående vintrarnas ut tågförings synpunkt synnerligen tjänliga väderlek, men det finns också all anledning förmoda, att den noggranna detaljövervakning av tågföringen, som styrelsen utfört under året senast förflutna året nu börjat lämna resultat. Persontrafikbyrån hade i det längsta dragit sig för att under rådande, ytterst pres-

sande förhållanden belasta linjen med det avsevärda merarbetet, som en skärpning av styrelsens redan ganska omfattande tågföringskontroll måste innebära. När emellertid erfarenheterna från tidtabell 141 och senare även tidtabell 142 givit vid handen, att det tydligen icke var möjligt att genom förlängningar inom rimliga gränser av uppehåll och gångtider komma fram till en både ur järnvägens och allmänhetens synpunkt acceptabel lösning av förseningsproblemet, kastade styrelsen till slut sina ovannämnda betänkligheter över bord.

Den 30 april 1942 (Ga 92) anmodades distriktscheferna att den 10 i varje månad inkomma med en utförlig redogörelse för tågföringen under närmast föregående månad beträffande i anslagstidtabellen upptagna tåg samt att i samband därmed lämna uppgift å de åtgärder till undvikande av tågförseningar, som vidtagits eller ansågos böra vidtagas. Dessa månadsuppgifter, som dessutom förutsatte ett ingående studium från styrelsens sida av utdragen ur tågrapporterna, lämnade många för tågföringen värdefulla uppslag till justeringar av enstaka tågs tidtabeller, transportplaner etc.

I ett stort antal fall anordnades under sommaren och hösten 1942 daglig rapportering till persontrafikbyrån av vissa tågs tider och förseningsorsaker. Sålunda anordnades dylik rapportering av bl.a. tågen 4, 11, 105, 109, 110, 112, 131, 451 (26 ts), 1208 (5 ts) och 1406 (6 ts) och den skärpta uppmärksamheten på dessa tåg, vartill den dagliga rapporteringen närmast syftade, ledde också i de flesta fall till positivt resultat. Alldeles särskilt är anledning att i detta sammanhang omnämna linjen Krylbo-Mjölby, vars tågföring under en längre tid varit en källa till ständiga bekymmer. Den 16 juni 1942 (Ga 112) beordrade styrelsen daglig rapportering av samtliga snälltåg och viktigare persontåg på denna linje och långt innan rapporteringen upphörde i november 1942, kunde styrelsen med tillfredsställelse konstatera, att en påtaglig förbättring inträtt. Den dagliga rapporteringen hade föranlett en hel del undersökningar och åtgärder av olika slag såsom inläggandet av ett ilgodståg för avlastning av det hårt belastade och dessförinnan ständigt försenade tåg 602, ändring av lastnings- och transportplanerna för det likaledes mycket hårt belastade tåg 603 etc, vilka alla bidrog till det glädjande resultatet.

Norrländssnälltågen försenades ofta på 15 trafiksektionen på grund av att förstärknings- och beordringsvagnar samt snälltågstaxerade fiskvagnar insatts till så stort antal, att tågen voro både för långa och för tunga. I syfte att förhindra detta anordnades fr.o.m. 1 juli beträffande tågen 93 och 94 samt fr.o.m. 15 september beträffande tågen 21 och 22 (Ga 119) central kontroll av tågstorleken, innebärande att vagnar utöver normalplan icke längre fingo insättas i dessa tåg utan medgivande från persontrafikbyrån.

I september 1942 vidtogs en för den centrala tågföringskontrollen mycket betydelsefull åtgärd. Då utfärdades nämligen helt nya bestämmelser (Ga 139) för användningen av formulär 405 E, "Utdrag ur tågrapporterna", som i samband därmed erhöi en delvis ändrad uppställning/ Avsikten med de vidtagna ändringarna, som visat sig vara synnerligen ändamålsenliga, var att möjliggöra för styrel-

sen att bättre, än vad fallet varit tidigare, följa tågens gång och därmed också med större tillförlitlighet bedöma, var och i vilken utsträckning tillrättaläggande ingrepp i tågens tidtabeller borde vidtagas.

*WMA*