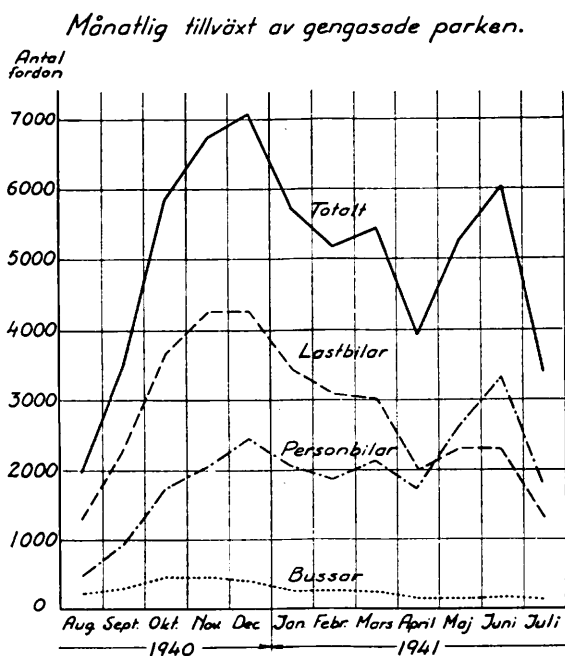


UTSIKTERNA TILL UPPRÄTTHÅLLANDE AV DEN LOKALA BUSSTRAFIKEN UNDER VINTERN 1941—1942.

Föredrag av generaldirektören *Axel Granholm*,
Statens trafikkommission.

Det är ofta omvittnat, och jag gör det gärna även här idag, att de svenska bilmännen och de bakom dem stående industriernas män gjort ett storverk i och med den snabba och effektiva omställningen av motorfordonsparken från den genom avspärningsläget i stort sett omöjliggjorda driften med importerade flytande bränslen till driften med gengas.

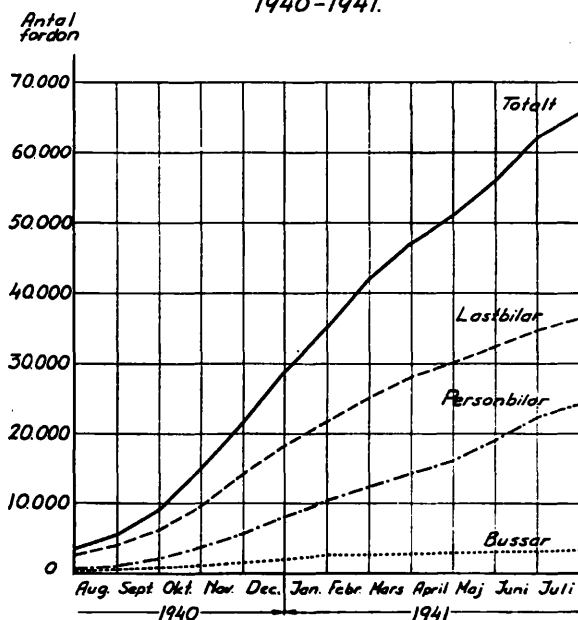


Allting som göres och sker plägar dock ha sina schatteringar av ljus och skugga och det är nog också så med gengasutvecklingen. Den har kommit att gå alltför vida och därhän, att vi nu på viktiga områden åtminstone inom den civila motorfordonsstrafiken stå med en dålig balans mellan den gengasade fordonsparkens storlek å ena sidan och å andra

sidan möjligheten att få tillräckligt trafikunderlag för densamma vid den rådande bristen på drifts- och underhållsmaterialier.

Farhågan för att de väntade bilrestriktionerna skulle ha lamslagit produktionen och stannat handeln med bilar och gengasaggregat be-
sannades ej: det är först på de senaste veckorna som man kan konstatera en starkare nedgång i tillväxtkurvan, om nu detta ej är en företeelse, som bara är en mer eller mindre normal sådan uti försäljnings-
säsongernas förlopp.

*Beståndet av gengasade motorfordon
1940-1941.*



Vari denna — trots myndigheters varningar i tidigare och senare skeden och i olika sammanhang samt täta tidens orostecken — timade utveckling kan ha sin grund vill jag lämna osagt.

I denna utvecklingsgång intaga bussarna en relativt blygsam plats. Mot utvecklingen av deras gengasning kan det i stort sett icke vara något annat än gott att säga. Den bjuder i det hela taget icke på mer än som är väl behöfligt, sett emot bakgrunden av det oundgängligen nödiga trafikbehov, som de hava att tjäna och fylla för det allmänna.

Busstrafikväsendet har emellertid trots detta givetvis också måst träffas av de i det allmänna bristläget framtvingna bilrestriktionerna. Omnibus i yrkesmässig trafik får *icke utan särskilt tillstånd* nu brukas annat än i *regelbunden linjetrafik*. Sådant särskilt tillstånd för annan trafik skall prövas och meddelas av trafikkommissionen eller efter

kommissionens bemyndigande och då i enlighet med dess givna anvisningar av länsstyrelserna.

Innan jag går in på, hur dessa bestämmelser tillämpats och verkat, vill jag redogöra för, hur det tecknar sig i dagsläget beträffande de för motorfordonstrafikens i allmänhet och alltså för busstrafikens upprätthållande bestämmande faktorerna: tillgången på *drivbränsle*, tillgången på *smörjolja* och tillgången på *bilringar*.

Jag tillåter mig härvidlag för bussarnas del bortse från frågan om tillgången i det allmänna bristläget på reservdelar m. m. Busstrafiken använder sig ju, som väl bekant, i så stor utsträckning av fordon med maskinerier m. m. av svensk tillverkning att den faktorn är av mindre betydelse i sammanhanget.

Beträffande tillgången på motorbränsle uttalades från bränslekommissionen inför en församling av bilmän för ej så länge sedan, att kommissionen såge med lugn på möjligheterna att tillgodose vår gengasbilpark — trots dess skedda tillväxt och tillväxande — med bränsle. Någon risk för att så ej skulle ske sades icke finnas; bilkol och ved kunde ställas till förfogande i ännu större utsträckning än nu. Skog finnes och nu kunde man ej få bättre användning för den än att hålla nyttobilarna igång. Härvid vet jag dock ej, hur begreppet »nyttobilar» fattats. Det är ju ingalunda alltid nyttotrafik med bil, som sker därför att det avses resa eller transport av vara, som är nyttig i och för sig; det måste i bristläget beträffande driftsförnödenheterna gälla trafik med nyttigheter, som trots driftshushållningskraven ej lämpligen kan utföras annat än med bilfordon.

Till trafikkommissionen inkomna uppgifter angående motorfordonsparkens förbrukning av bränsle under tiden januari—juni 1941.

Månad	Samtliga fordon			Bussar		
	Ved hl	Kol hl	Summa bränsle hl	Ved hl	Kol hl	Summa bränsle hl
Januari	918 000	1 505 000	2 423 000	148 000	309 000	457 000
Februari	984 000	1 532 000	2 516 000	147 000	270 000	417 000
Mars	1 153 000	1 661 000	2 814 000	182 000	286 000	468 000
April	1 261 000	1 723 000	2 984 000	196 000	270 000	466 000
Maj	1 427 000	1 745 000	3 172 000	209 000	247 000	456 000
Juni	1 415 000	1 832 000	3 247 000	193 000	213 000	406 000
Summa	7 158 000	9 998 000	17 156 000	1 075 000	1 595 000	2 670 000

Jag står visserligen en smula frågande om dessa uttalanden kunna vara väl förenliga med de kända accentuerade svårigheterna för vederbörande försörjningsorgan att frambringa vedbränsle också till så många andra samhällliga behov. Man kunde ha väntat ett krav

på att även en hushållning med bilbränslet skulle iakttagas i dagsläget. Då hävdandena emellertid gjorts i så amplissima forma från mest ansvariga håll, kan man ju blott med glädje taga fasta på det gynnsamma läge för tillgången på bilbränsle, som de förkunna och tillgodogöra sig detsamma för motortrafiken i alla dess grenar.

Jag var, då de nu gällande bilrestriktionerna planlades, framför allt ej anhängare av det diskuterade individuella körlicenssystemet i dess arbetstunga och dess komplikation i den praktiska tillämpningen. Jag har ej heller någonsin personligen varit anhängare av den nu föreskrivna, indirekt även för restriktiv trafikreglering avsedda oljeransoneringsmetoden vad det gäller den yrkesmässiga biltrafiken. Där är det den förekommande trafikuppgiften i det omfång den efter hand i verkligheten får, ej bilägaren själv, som kan bestämma över bilens utnyttjande och den därmed förenade konsumtionen av förnödenheter för drift och underhåll.

För mig som gammal trafikman och trafiktekniker framstod alltid som ledande, att vad som var att göra *primärt*, när det gällde att få till stånd ett tvångssparande på drifts- och underhållsmedel, det var att söka inspara körkm. Detta kunde ske genom en trafikbehovsmässigt och trafikgeografiskt upplinjerad begränsning av rätten att köra. Av det nedbringade antalet körkm är sedan minskningen i konsumtionen en given funktion, vare sig det nu gäller konsumtion av bränsle eller av smörjolja eller, vartill jag strax kommer, slitage av bilringar. Det stod och står för mig främmande att en »sluttilldelning» av smörjolja för en ransoneringsperiod skulle äga rum efter ett för varje fordon på förhand beräknat eller uppskattat antal körkm. varvid man lär ha tänkt sig att, då den sluttilldelade smörjoljan vore förbrukad, fordonen skulle ställas upp i avvaktan på nästa ransoneringsperiod och dess nya tilldelningsmöjligheter. Är behovet av fordonet för nyttig trafik konstaterat och legaliserat, då bör fordonet också enligt min mening efter hand få sin smörjolja — såvida ej bristande motorvård kan påvisas, vilket är en annan historia. Så har det också i praktiken blivit nu, i det att, visserligen något paradoxalt, flera »sluttilldelningar» kunna förekomma under begreppet »tilläggs-tilldelning».

I samma anda har jag ock på sin tid drivit den satsen, att hade ett koncessionerat linjetrafikföretag, d. v. s. vad som intresserar här, ett bussföretag, sin körplan och sin fordonsuppsättning godkänd, så borde företaget kunna anförtros en kollektiv smörjoljetilldelning avseende hela dess busspark i drift. Så blev det ej formellt, men även härvidlag har i den praktiska tillämpningen något till sin innebörd ungefär likvärdigt kommit till stånd. I det hela taget lär man ej i dagsläget behöva räkna med någon bundenhet vid en *förhandsbedömning* av antalet körkm som mätare för smörjoljetilldelningen, liksom ej heller med någon rigorös bundenhet vid vissa formler för oljeför-

brukningen per motorenhet av olika styrka. Smörjoljan bör för den yrkesmässiga busstrafiken, som jag här åsyftar, kunna påräknas för vad det löpande trafikbehovet kräver. Här kan då enligt min mening få beaktas också omständigheten att det samlade oljebehovet för buss- trafik ju ej är av någon så särdeles hög storleksordning varken absolut eller relativt sett. De skillnader i konsumtion, som kunna uppkomma vid en mer eller mindre rigorös reglering, kunna ej anses väsentliga för oljehushållningen i sin helhet. Enligt trafikkommissionens löpande rapporter utgör totalkonsumtionen hittills under första halvåret 1941 endast c:a 400 m³ — en åtgångssiffra som väl därtill får förväntas komma att efter hand minska under inverkan av bilrestriktionernas tryck på antalet körkilometer.

Däremot måste, som jag nyss i förbigående antydde, både vid pågående kritiska arbete med sluttilldelningarna och sedan, löpande, all uppmärksamhet ägnas åt den tekniskt rätta smörjoljehushållningen i vad den kan bero på motorernas underhåll och skötsel samt vårdade körning.

Vid sin behandling av oljetilldelningsärenden har trafikkommissionen därför också, betonat av dylika syften, plägat, då så föranletts, konferera med vederbörande företags tekniska ledning samt inhämta utlåtanden från länsbesiktningsmännen för att få ett grepp på den motor- tekniskt motiverbara oljeförbrukningen.

Det lär ju ligga något på sidan om dagens ämne, men det kan kanske ändå intressera och vara av värde att här höra en del om hur efter sådana undersökningar den typiska tilldelningen ansetts böra bli för olika typer av busstrafik:

Stadstrafik: där den uppgivna smörjoljeförbrukningen och begärda tilldelningen varierat mellan 16,4 och 5,5 liter per 100 mil, har tilldelningen ansetts skäligen böra bli 9,7 respektive 5,5 liter per 100 mil.

Förtortstrafik: där den uppgivna smörjoljeförbrukningen och begärda tilldelningen varierat mellan 8,3 och 6,4 liter per 100 mil, har tilldelningen ansetts skäligen böra bli 7, respektive 6,2 liter per 100 mil.

Landsvägstrafik: där den uppgivna smörjoljeförbrukningen och begärda tilldelningen varierat mellan 8,0 och 3,3 liter per 100 mil, har tilldelningen ansetts skäligen böra bli 7 respektive 3,3 liter per 100 mil.

Det har ibland varit påfallande höga förbrukningssiffror som uppgivits och kommissionens prövningsarbete ger redan vid handen, att de kunna högst avsevärt nedbringas. Den största oljeförbrukaren t. ex. har sålunda nu, för att minska oljeåtgången, i samråd med motortillverkaren sänkt oljetrycket från 5 till 3 kilogram varjämte bland annat vevhusevakueringen kan få omändras i avsikt att förhindra oljeläckage denna väg. Dessa åtgärder kunna lämpligen vidtagas av samtliga fordonsägare. Likaså förordas att efterse packningarna kring utgående axlar såväl som övriga packningar i motorn, då stort oljeläckage kan

förekomma på dessa ställen. Att omborrning, eventuellt kolvringsbyte bör ske i tid är tydligt. Oljebytesperioderna böra utsträckas så långt som möjligt, varvid en given förutsättning måste vara, att smörjoljan skonas från förorening genom att samtliga reningsanordningar, både för oljan, om oljerenare finnes monterad å bilen, och för gengasens rening, oavbrutet noggrant efterses och rengöras.

Detta för att taga några anvisningar och råd ur högen; som icke motortekniker vågar jag ej gå närmare och mera detaljerat in på dessa konsultativa frågor; jag skall som medansvarig i de allmänna dispositionerna för kristidshushållningens fortgång och vad därtill hör blott säga att omtanken om oljehushållningen, trots som sagt de relativt små kvantiteter, det för bussväsendets del rör sig om, likväl måste vara ett livgivande moment för att busstrafiken i sin stora betydelse för den allmänna samfärdseln skall kunna få pågå utan vådligare hämningar.

Den trängsta sektionen för bussdriften är emellertid *bilringarna* — ringarna av de stora dimensionerna, som övervägande erfordras för detta trafikslag.

Redan i november och december i fjol voro driftsbesparingaktioner å bane med hänsyn till det dåliga läget och de dåliga utsikterna för bilringsförsörjningen. Deras aktualiserande uppskötts dock till i februari i år. Vid det laget uttalade industrikommissionen inför bakgrunden av då föreliggande tillförsels- och förbrukningskalkyler, att ringförsörjningsläget i själva verket var så kritiskt, att om intet i besparingsväg gjordes, så skulle vår motorfordonstrafik, både den civila och militära, inom en förhållandevis kort tid stå inför ett sammanbrott.

Helt nyligen har industrikommissionen i ett visst sammanhang uttalat att under den tid, som hittills förflutit under bilrestriktionernas giltighet försörjningsläget med avseende på gummiringarna ytterligare försämrats. Industrikommissionen ansåg sig i slutet av föregående år kunna räkna med en betryggande gummiringförsörjning under år 1941 för lastbilar och omnibussar intill ett sammanlagt antal av omkring 30 000 fordon. Kommissionen ansåg sig ock kunna hysa välgrundade förhoppningar om en viss import under innevarande år av gummiindustriens råvaror. Denna import har emellertid till övervägande del uteblivit, medan å andra sidan antalet i trafik varande lastbilar och omnibussar stigit från omkring 23 000 vid senaste årsskifte till omkring 38 000 den 1 juli 1941.

Den sålunda konstaterade försämringen i försörjningsläget måste, anför industrikommissionen, mötas med ökad sparsamhet, vilken bör komma till uttryck i en *begränsning av trafiken så långt detta låter sig göras med hänsyn till de mest vitala behoven och genom en särdeles varsam körning.*

Det må här något rekapituleras, hur trafikkommissionen kom att

angripa driftshushållningsproblemet för den reguljära busstrafikens del, när bilrestriktionerna skulle genomföras. Det var då avsett, att tidtabellerna för busslinjerna — *lokala* eller mera långgående — skulle omarbetas för nedsättande av körhastigheten. Det var påpekat av industrikommissionen, att nedslitningen och påfrestningen på bilringarna vore i det närmaste proportionell mot kvadraten på körhastigheten. Givetvis var också slitningen och förbrukningen av bilringarna en funktion av antalet körda busskilometer och trafikkommissionen avsåg därför att snarast möjligt, i samarbete med länsstyrelserna, Kungl. järnvägsstyrelsen och Kungl. generalpoststyrelsen, verkställa en genomgång av de koncessionerade busslinjernas turlistor och tidtabeller i syfte att få klarlagt möjligheterna att vidtaga till besparing i ring-slitage verkande åtgärder såväl beträffande reguljärt påfordrade busskilometer som i fråga om körhastigheterna.

Det blev emellertid ej så mycket mera av detta i brist på tid mellan restriktionernas ikraftträdande och sommarsäsongens inträdande samt i brist även på arbetskrafter. Fram emot skiftet från vinter till sommarkörplanerna, då det var att förvänta, att omnibusföretagen skulle komma att söka fastställelse på väsentligt utökade turlistor för sommarmånaderna, gjordes blott en hänvändelse till länsstyrelserna att de skulle vid fastställande av nya turlistor medgiva utökning av gällande turlistor från vintern till sommaren endast i de fall, då synnerliga skäl därtill kunde föranleda.

Därvid har det blivit och — om jag bortser från en del undantagsfall, då revideringar av körplanerna till plus och minus varit föremål för särskild individuell behandling — lär därmed ej heller några olyckor ha förvållats i form av avvikelser från det omsorgsfulla avmätandet av beföringslägenheternas riklighet till ett skäligt förhållande till de föreliggande trafikbehoven sparsamt tillgodosedda.

Trafikkommissionen har ej heller för det närmaste tänkt sig att behöva ändra sin trafikregleringspolitik. Kommissionen hoppas, att den reguljära busstrafiken skall — med relationsvis samma beskärning som normalt sker från sommar- till vintertrafikplan — kunna hållas i gång i vinter i samma omfattning som nu. Det säger sig självt att detta gäller i princip även om på något ställe — vanligen då i mera lokal trafik — det är normalt att utökning av körplanerna måste ske från sommar- till vinterkampanjen.

Jag har emellertid för att kunna lämna ett bestyrkt svar på dagens fråga varit i förnyad förbindelse med industrikommissionen. Därifrån uttalas nu beträffande utsikterna för gummiringsförsörjningen att möjligheterna till viss import av gummiindustriens råvaror icke kunna helt lämnas ur sikte. Under det att import de gångna sex månaderna varit praktiskt taget obefintlig, lär navicert nu kunna erhållas för vissa av de viktigaste råvarorna, men ännu kan industrikommissionen dock icke överblicka, huruvida dessa löften om navicert kunna leda

till någon motsvarande import. Beträffande vissa amerikanska råvaror kunna de amerikanska exportförbudslagarna komma att lägga oöverstigliga hinder i vägen. Ifråga om rågummi lära skeppningsmöjligheter endast finnas från Sydamerika, där allt disponibelt gummi dock tycks för närvarande vara uppköpt för Förenta Staternas räkning. Det återstår ännu att se, om och när man kan komma över några partier för svensk del.

Även utan några ytterligare importmöjligheter anser industrikommissionen emellertid, att den tyngre motortrafiken och därmed även busstrafiken bör kunna upprätthållas i ungefär nuvarande omfattning till slutet av kommande vinter men att det till dess dock torde bli nödvändigt att revidera alla trafiktillstånd, så att endast den mest oundgängliga trafiken därefter får fortgå. Jag lägger härtil att kanske kan denna revidering bli nödvändig att företaga *förr* om man betänker det intensifierade ringslitaget, som föranledes av de pågående stora vedtransporterna för stundande vinter och de än större som med början redan i vinter och fortsättningsvis hela år 1942 måste utföras för bränsleåret 1942—1943.

Industrikommissionen slutar med en maning. Den säger att vid de antaganden om den möjliga gummiförsörjningen kommissionen gör, beror dock mycket på det gensvar, som myndigheternas appell till bilförarna och bilägarna om iakttagande av hastighets- och belastningsbestämmelser fått och får.

Jag vill för trafikkommissionens del instämma i denna maning med understrykande och med tilläggande av en hänvisning till vad som står i trafikkommissionens lilla propagandabroschyr »Spar på oljan» å sid. 11 om vården av gummiringarna.

Det är alltså under nu förutsebara förhållanden i varje fall ej någon lång tid vi kunna känna oss trygga och på ett område för busstrafiken, som jag trots formuleringen av dagens fråga ej kan förbigå, får man väl också tänka på att redan nu taga in bottenrev i seglen. Jag menar bussarnas beställningstrafik.

Som jag förut här anförde får sådan — för vilken ej heller särskild oljetilldelning får förekomma — ej bedrivas utan särskilt trafiktillstånd av trafikkommissionen eller efter trafikkommissionens bemyndigande av länsstyrelserna i enlighet med av trafikkommissionen givna anvisningar; anvisningar vilka inom parentes sagt också äro underställda folkhushållningsdepartementet för gillande. Enligt dessa anvisningar skall innehavare av omnibus i yrkesmässig trafik kunna efter ansökan i varje särskilt fall meddelas tillfälligt trafiktillstånd för befordran av:

- a) anhöriga och gäster vid begravning;
- b) bröllopgäster;
- c) konfirmander till och från konfirmation;
- d) deltagare i hemvärns-, luftskydds- och liknande övningar;

- e) värnpliktiga i samband med permission;
 f) barn och ungdom till och från skollovskolonier;
 g) pensionärer å ålderdomshem, sjuka eller gamla personer till och från kyrkliga sammankomster eller dylikt; och må dylika tillstånd lämnas endast under förutsättning att annat transportmedel icke lämpligen kan komma ifråga. Andra fall skola av länsstyrelsen med eget yttrande överlämnas till trafikkommissionen för avgörande.

Till statens trafikkommission inkomna ansökningar under juni och juli månader 1941 att få bruka omnibus i yrkesmässig trafik.

	J u n i		J u l i		S u m m a	
	Ansökningar	Därav beviljade	Ansökningar	Därav beviljade	Ansökningar	Därav beviljade
<i>För befordran av:</i>						
anhöriga och gäster vid begravning	—	—	—	—	—	—
bröllopgäster	—	—	—	—	—	—
konfirmander till och från konfirmation	—	—	1	1	1	1
deltagare i hemvärns-, luftskydds- och liknande övningar	2	1	1	1	3	2
värnpliktiga i samband med permission	10	9	12	11	22	20
barn och ungdom till och från skollovskolonier	6	1	4	1	10	2
pensionärer å ålderdomshem, sjuka eller gamla personer till och från kyrkliga sammankomster e. dyl.	5	4	3	1	8	5
arbetare till och från arbetsplatser	20	20	7	6	27	26
bärplockare (även generellt för vissa län)	—	—	9	9	9	9
badresor	3	2	6	2	9	4
studieresor för korporationer	139	64	50	21	189	85
folkteater, musikkårer, sångföreningar, religiösa och politiska sammanslutningar m. fl.	204	89	85	42	289	131
idrotts- och fotbolls- samt simklubbar.....	53	16	16	3	69	19
Summa	442	206	194	98	636	304

Ifrågarvarande undantagstillstånd i beställningstrafik hava förekommit i en betydande omfattning och öva uppenbarligen ett betydande inflytande på driftshushållningen.

Tillstånden hava givits i stort sett efter principen att körning fått ske mellan orter, dit reguljär busslinje eller järnväg ej fört eller där järnväglägenheter legat alltför olämpligt till i tid eller där reguljär busslinje ej haft erforderlig befordringskapacitet.

Tillståndens antal visa en, kanske dock bara normalt för reselivets säsong, avtagande tendens redan från kristidsförfattningens första tillämpningsmånad juni till den andra, för närvarande statistiskt kända,

juli månad — och antagligt är väl, att deras antal i varje fall kommer mot hösten och vintern att efterhand avtaga alltmera av sig självt. — Vad som för företagare och trafikanter kan te sig som skärpta restriktioner mot beställningstrafiken följer ock av att trafikkommissionen — sin plikt likmätigt när den skall instruktionsenligt följa trafikens utveckling — måste verka för att tillämpningen i praktiken av undantagsbestämmelserna i länsstyrelsernas instans skall efter hand bringas till att bli allt mer likformig de olika länsstyrelsernas verksamhetsområde emellan. Detta såväl i den tvungna transporthushållningens tecken som för att komma till rättvisa de berörda befolkningsgrupperna emellan. Men, som jag nyss antydde, härutöver måste man nog för beställningstrafikens del räkna med att den mot hösten och vintern kan få komma i åtnjutande endast av ett relativt allt mindre antal särskilda trafiktillstånd.

Av länsstyrelserna beviljade särskilda trafiktillstånd för omnibus i yrkesmässig trafik under juni och juli månader 1941.

	Beviljade under		
	Juni	Juli	Summa
1. Tillstånd beviljat enligt cirkulärskrivelse n:r 2 för befordran av:			
a. anhöriga och gäster vid begravning st.	506	456	962
b. bröllopsgäster. »	112	44	156
c. konfirmander till och från konfirmation »	56	13	69
d. deltagare i hemvärns-, luftskydds- och liknande övningar »	56	37	93
e. värnpliktiga i samband med permission »	274	95	369
f. barn och ungdom till och från skollovskolonier »	189	45	234
g. pensionärer å ålderdomshem, sjuka eller gamla personer till och från kyrkliga sammankomster eller dylikt »	97	68	165
2. Tillstånd att bruka omnibus i yrkesmässig trafik i särskilda och brådska fall »	70	58	128
Summa	1 360	816	2 176

Jag har varit ombedd att här idag ge Eder ärade förening en prognos angående

»Utsiktarna till upprätthållande av den *lokala* busstrafiken under vintern 1941—1942.»

Jag har vidgat frågeställningen till att avse hela den yrkesmässiga busstrafikens område. Prognosen är ju ej helt glad och förhoppningsfull. Men det har kunnat vara värre och det kan bli värre. Jag får sluta med en lyckönskan till det förra och en förhoppning om en möjligast god utgång beträffande det senare. Ni tjäna en utomordentlig viktig samhällsuppgift — mina önsknningar och förhoppningar få därför ock föras långt ut över Eder krets.