

## DEN STATLIGA BUSSTRAFIKEN I SVERIGE.

Föredrag av byråchef *N G Lindskog*,  
Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Att ett statligt kommunikationsorgan bedriver busstrafik är som bekant icke något specifikt för Sverige, ty både i våra nordiska grannländer och i Tyskland, Schweiz och Ungern m. fl. länder förekommer sådan trafik.

Busstrafiken i vårt land, både den enskilda och statliga, räknar sin egentliga tillblivelse från åren närmast efter förra världskrigets slut. Det skall emellertid villigt erkännas, att den enskilda busstrafiken låg en god hästlängd före den statliga. Jag bortser då från den buss- trafik, som statens järnvägar igångsatte redan så tidigt som 1911 på den 6 km långa vägsträckan Tanum—Grebbevad i Bohuslän, en trafik, som, då både fordons- och vägtekniska förutsättningar för trafikens ekonomiska upprätthållande saknades, nedlades redan 1915. Det torde också finnas anledning att skänka ett tacksamt erkännande åt de enskilda bilmän, som med dåtidens bristfälliga resurser både beträffande vagnmateriel och vägförhållanden djärvt och beslutsamt gåvo sig i kast med att knyta land och stad närmare varandra. Å andra sidan finns det ingen anledning att förebrå järnvägarna för bristande intresse på denna punkt. En sådan förebråelse är oberättigad och i hög grad bemängd med efterklokhetens fadda krydda. Möjligheterna att medelst busstrafik förbättra kommunikationerna i de bygder, som saknade järnvägar, voro vid tiden omkring 1920 skäpligen små. Ingen trodde väl heller vid 1920-talets början, att busstrafiken skulle utveckla sig så blixtnabbt som skett, och bli en maktfaktor att räkna med. Det är också karakteristiskt, att när statens järnvägar något år efter förra världskriget tog busstrafiken i sin tjänst, så var det varken fruktan för besvärande konkurrens eller ytterst syftet att skapa bättre kommunikationer, som utgjorde anledningen till detta steg. Till den saken skall jag emellertid återkomma i den redogörelse, som jag nu går att lämna beträffande postverkets och statens järnvägars busstrafik, den enda statliga busstrafik, som bedrivs i vårt land.

Jag ber att få förutskicka, att med den knappa tid, som står till mitt förfogande, måste jag begränsa mig till en allmän orientering över denna trafiks utveckling och förhållanden i dag.

Eftersom postverket är äldre än statens järnvägar — dess busstrafik är dock yngre — torde artigheten kräva, att jag börjar med posten. Upphovet till postverkets busstrafik, som ju med hävd i god tradition

bär det romantiskt klingande namnet diligenstrafik, är, hur egendomligt det än må förefalla, att söka i den för motorfordon mindre goda vinterväghållning, som rådde i Norrland ända till 1920-talets början.

Den motoriserade landsvägstrafikens kraftiga utveckling i Sverige efter förra världskriget föranledde postverket att från 1919 i allt större omfattning anlita enskilda bilägare för ombesörjandet av postbefordringen på landsbygden. Ännu vid tiden omkring 1920 kunde emellertid biltrafiken i norra Sverige i regel upprätthållas endast under sommarhalvåret. Vintertiden kunde bilarna i allmänhet icke ta sig fram på de då för tiden icke motorplogade norrländska vägarna. Icke minst ur postverkets synpunkt innebar detta förhållande givetvis en olägenhet.

För att genom praktiska försök utröna om och på vad sätt det skulle vara möjligt att även i Norrland hålla biltrafiken igång året runt, igångsatte postverket omkring årsskiftet 1922/1923 på försök vintertrafik med egna motorfordon å den 82 km långa vägsträckan Lycksele—Tvärålund. De i denna försöksdrift använda bilarna voro specialbyggda och försedda med särskilt utexperimenterade anordningar för deras framförande i snö och dåligt väglag. För detta ändamål var det nödvändigt att begagna större och kraftigare vagnar än vad som eljest vore behövt för postens framforsling. För att utnyttja det övriga utrymmet byggdes dessa försöksfordon som omnibusar för kombinerad post- och personbefordran. Det är skäl att lägga märke till ordningsföljden *post-* och *person*befordran. Postbefordringen var alltså det primära. Kunde man därjämte ta med ett begränsat antal resenärer (platsantalet var maximum 12), var detta så mycket bättre både för postverket, vars kostnader för postbefordringen minskades, och för den resande allmänheten. Anordningen hade ju också gammal hävd i den betydelsefulla roll, som postdiligenserna före järnvägarnas tillkomst spelat som förmedlare av persontrafik.

Då försöksdriften visade sig slå väl ut, öppnades efter hand diligenstrafik på ytterligare vägsträckor. Linjenätet har så undan för undan, de senare åren kännetecknas dock av en viss stagnation, vidgats och omfattar i dag en vägsträcka om i runt tal 4 300 km.

Såsom redan tidigare nämnts är upprinnelsen till postdiligenstrafiken att söka i den då för tiden bristfälliga vinterväghållningen. För att praktiskt bidra till lösningen av det för Norrland ej minst ur postbefordringssynpunkt så betydelsefulla vinterväghållningsproblemet ansåg sig postverket böra på försök övertaga vinterväghållningen å vissa med diligenser trafikerade vägar. Postverket lyckades också fullgöra sitt åtagande och visade därmed, att det var möjligt att även under vidriga förhållanden hålla vinterväg för biltrafik. Det torde inte råda något tvivel om, att det pionjärarbete postverket utfört på detta område, varit av stor betydelse och i ej oväsentlig mån bidragit

till att en rationell vinterväghållning kommit till stånd på Norrlands viktigare vägar långt tidigare än eljest torde ha blivit förhållandet.

Jag skall nu i största korthet beröra diligensrörelsens organisation, taxor och tidtabeller.

Ledningen av postdiligenstrafiken ligger hos generalpoststyrelsen, medan den närmaste tillsynen över trafiken å vederbörande linje utövas av postmästaren vid det postkontor, linjen är underställd.

Den egentliga diligenspersonalen, c:a 170 funktionärer, är kollektivt anställd enligt avtal mellan generalpoststyrelsen och postmannaförbundet.

Beträffande taxorna kan det ha sitt intresse att nämna, att under den första försökstiden var avgiften för personbefordran 1: 50 per mil. Denna avgift sänktes 1924 till 1 kr. per mil men med bibehållande av den högre taxan (1: 50 per mil) under vintertiden. Det är inte utan, att systemet med en speciell, väl tilltagen vintertaxa framkallar sköna lustkänslor hos dem, som under de senare årens stränga och vidriga vintrar haft att kämpa med alla de svårigheter av skilda slag dessa vintrar tornat upp i busstrafikens stråk. Ett likformigt taxesystem infördes dock 1926. Den taxa, som tillämpas idag, sammanfaller praktiskt taget med den taxa, som gäller vid statens järnvägars busslinjer. I samband med taxan kan nämnas, att person- och godssamtrafik äger rum mellan postverket och statens järnvägar. Anordningen ligger ju nära till hands, eftersom huvudparten av postdiligensnätet utgör ett geografiskt sett naturligt komplement till de s. k. kulturbanorna i Norrlands inland.

Vid uppgörandet av postdiligenstrafikens tidtabeller har alltid den principen följts, att postdiligensrörelsens främsta uppgift är att sörja för postbefordringen och att därför de postala önskemålen i första hand skola tillgodoses. Denna princip har i viss mån hindrat verket från att i högre grad än som skett lägga an på person- och gods-befordran och att anpassa tidtabellerna därefter. I sin tur har detta lett till att i mera tätbefolkade trakter enskild trafik kunnat arbeta sig in och övertaga de ur trafiksynpunkt mera givande turerna.

Innan jag lämnar postdiligensrörelsen skall jag nämna ett par ord om en utredning, som nyligen verkställts beträffande möjligheterna för en överflyttning till statens järnvägar av postverkets diligenslinjer. Enligt denna utredning anses en överflyttning i och för sig icke medföra någon besparing för statsverket. Det är nämligen så, att driftkostnaderna per vagnkilometer vid postverkets och statens järnvägars busslinjer väga ungefärligen jämnt.

Inom sådana landsändar, där postverket och statens järnvägar samtidigt bedriva linjetrafik var för sig eller å angränsande sträckor, bör däremot vissa utgiftsbesparande rationaliseringar kunna genomföras. Huruvida någon överflyttning kommer att ske, är beroende på Kungl. Maj:ts prövning. Det kan dock nämnas, att verksstyrelserna avstyrkt

en omedelbar åtgärd och rekommenderat, att frågan tas upp till prövning, först när normala förhållanden inträtt.

Jag nämnde inledningsvis, att när statens järnvägar 1921 startade sin första egentliga busstrafik, var det närmaste upphovet till denna trafik ingen av de faktorer, som, företagarmässigt sett, eljest brukar ge anledning till anordnandet av dylik trafik.



Bild 1. Med denna 32-hästares buss av fabrikat Büssing startade SJ 1911 å sträckan Tanum-Grebbestad sin första busstrafik. När denna linje nedlades 1915, flyttades bussen till Malmö för att ersätta den hästomnibus, som dittills befordrat resenärer till och från Köpenhamnsfärjan.

Vid förra världskrigets utbrott i augusti 1914 blev den bohuslänska granitindustrin, som huvudsakligen arbetade på export, omedelbart lamslagen. För att lindra den nöd, som den inträffade arbetslösheten medförde bland stenarbetarna, igångsattes på statsmakternas tillskyndan och för statens räkning tillverkning av gatsten och dylikt. Då statsbeställningarna liksom behovet av gatsten hade sin begränsning och således icke förslogo att i tillräcklig utsträckning bringa avsedd hjälp, beslöto statsmakterna 1916 att igångsätta vägbyggnader i Bohuslän, varvid samtidigt förutsattes, att statens järnvägar framdeles skulle bedriva reguljär biltrafik på de sålunda byggda vägarna. — Den första etappen i detta linjenät, då kallat »statens järnvägars automobilinjer i Bohuslän», utgjordes av sträckan Dingle—Hunnebostrand. Till denna första trafikled lades successivt sträckorna Hunnebostrand—Gravarne, Dingle—Fjällbacka, Dingle—Medbön, Stenungsund—Hälleviksstrand.

Det bohuslänska linjenätet utgjorde under de första 10 åren statens järnvägars enda busslinjer. Först 1931 tillkom en ny linje uppe i Tornedalen med öppandet, eller rättare sagt med övertagande och utvidgning av den linjetrafik, som postverket bedrivit å den 116 km långa vägen mellan Övertorneå och Pajala. För ortsbefolkningen blev denna linje den trista verkligheten av många års sköna järnvägsdrömmar. I dag lär man nog välsigna, att järnvägen icke kom till, ty så goda förbindelser, som landsvägslinjen erbjuder, hade man icke kunnat få järnvägsledes. Som jag nämnde, tillkom linjen Övertorneå

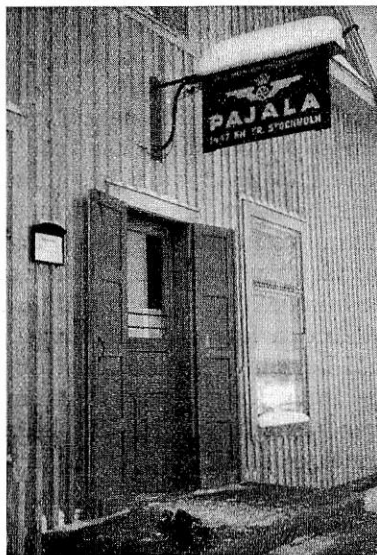


Bild 2. SJ nordligast belägna buss-  
trafik, Övertorneålinjen, har sin  
ändstation i Pajala inemot 100 km  
norr om polcirkeln och såsom sta-  
tionsskylten anger, 1447 km från  
Stockholm.

—Pajala som ett substitut för en järnväg. Linjen ingår också i taxehänseende som en del i statsbanenätet, den enda av statsbanornas busslinjer, där järnvägstaxan gäller.

Några år efter Övertorneålinjens tillkomst fick statsbanornas biltrafik ett nytt tillskott i de busslinjer, som ingingo i statsförvärvet av det s. k. ostkustbanekomplexet (järnvägarna Härnösand—Sollefteå, Ostkustbanan och Uppsala—Gävle).

Med år 1935 inträder en ny epok i statsbanornas billinjetrafik genom den då påbörjade *planmässiga* expansionen av linjenätet. — Med få undantag utgjordes statens järnvägars billinjer intill 1935 utslutande av typiska tillförsellinjer. Med de från och med våren 1935

påbörjade och sedermera fortsatta förvärven av enskilda trafikföretag tillhöriga linjer, belägna inom järnvägens trafikområde och med hänsyn härtill i större eller mindre grad konkurrerande med järnvägen, ha *tillförsellinjerna* kvantitativt sett fått träda i bakgrunden för vad man kallar *skyddslinjerna*.

Tanken att genom förvärv av i enskild ägo befintliga billinjer vinna avspänning i en på många håll till ytterlighet driven konkurrens och i stället söka tillvarataga de möjligheter till en samhällsekonomiskt sett förnuftig trafikordning, som en sammanslagning av de smärre enheterna till ett samlat och med järnvägen samverkande kommunikationssystem erbjuder, kom för järnvägsstyrelsens vidkommande till uttryck redan 1931 genom en av styrelsen då gjord framställning om rätt att för förvärv av bl. a. enskild biltrafik få disponera vissa fondmedel. Till positivt resultat ledde denna framställning icke, men målet vanns på annan väg i och med att 1935 års riksdag anvisade statens järnvägar ett anslag på 2 milj. kr. att användas till billinjeköp. Liknande och till beloppet lika stora anslag ha beviljats åren 1936—1939, alltså sammanlagt 10 milj. kr. Härefter har från styrelsens sida icke ifrågasatts ytterligare förvärvsmedel. Detta är icke liktydigt med att anledning skulle saknas att göra ytterligare förvärv. Under rådande förhållanden har det emellertid icke ansetts lämpligt att för dylikt ändamål belasta den hårt ansträngda kapitalbudgeten. Billinjenätet har icke förty kraftigt ökat genom de linjer, som tillförts statens järnvägar i samband med det sedan några år tillbaka pågående förstatligandet av enskilda järnvägar.

Med den blygsamma omfattning, som under många år karakteriserat statsbanornas busstrafik — efter tio år uppgick den befarna vägsträckan till endast 258 km, innefattande tvenne system, det ena anslutande till Bohusbanan, och det andra bestående av linjen Övertorneå—Pajala, var det en självfallen sak, att allt som angick den nya rörelsegrenen inrangerades i järnvägens organisationsapparat, både centralt och på distrikten. I princip existerar denna organisation alltså jämt. Den lavinartade utvidgningen, som kännetecknar statens järnvägars busstrafikrörelse, har emellertid framtingat vissa avvikelser och speciella organisatoriska åtgärder.

Den vid busslinjerna anställda arbetarpersonalen (förare samt verkstads- och garagepersonal), f. n. inemot 900 man, är kollektivt anställd enligt avtal mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsmannaförbundet.

Den rullande materielen och dess underhåll samt garage och verkstäder skulle, med hänsyn till den roll hithörande frågor spela, bl. a. i kostnadshänseende, vara värt sitt eget kapitel. Tiden medger emellertid icke någon djupgående utläggning av detta ämne.

Vår vagnpark i yrkesmässig trafik uppgår f. n. till i runt tal 530 fordon, varav 450 bussar och 80 lastbilar. Härtill kommer c:a 300 gengassläpvagnar och ett 60-tal vanliga godssläpvagnar.

Kostnaderna för vagnunderhållet är som bekant en bland de största utgiftsposterna, och torde normalt utgöra omkring 20 % av de samlade driftkostnaderna. I en driftsbudget av c:a 11 milj. kr., såsom fallet f. n. är i SJ biltrafik, är det följaktligen fråga om stora pengar, eller uttryckt på annat sätt, utgiftsposten är så stor, att varje i system satt åtgärd kan utlösa stora värden, antingen på vinst- eller förlustsidan. Det är alltså ganska självfallet, att vi ägnat denna fråga stor uppmärksamhet. På rekommendation av en för ändamålet tillsatt utredningsdelegation äro vi nu i färd med att införa ett planmässigt vagnunderhåll. Detta planmässiga underhåll, eller förebyggande service, vars detaljer jag här icke kan redogöra för, utgår från att en buss skall användas 9 år i ordinarie trafik och 2 år i reservtjänst med en genomsnittlig vagnkilometerprestation av minst 50 000 km per år. Under den 9-åriga användningstiden skall med 18 månaders tidsmellanrum utföras tre mindre och två större revisioner.

Vad man vill vinna med detta planmässiga underhåll är i första hand att få ner underhållskostnaderna. Därjämte räkna vi med ökad driftsäkerhet och avlägsnande av de högst kännbara driftstörningar, som ofta inträffa till följd av fel på vagnmaterielen. Att minskade driftstörningar i sin ordning skola medföra kostnadsbesparingar ligger i sakens natur.

Taxan kan väl knappast sägas utgöra något glädjeämne, vare sig för trafikanterna, vilka notoriskt finna taxan för hög, eller för trafikföretaget, som har att ta emot ovetit för detta förmenta förhållande. Det är kanske också så, att herrarna just nu före lunchdags icke finner ämnet nämnvärt stimulerande. Men några få ord måste likväl offras på denna all trafiks ekonomiska livsnerv.

Huvudparten av statens järnvägars busstrafik utgöres av sådan från enskilda företagare förvärvad. Detta innebär, att antalet taxor ända till den 1 april 1940, då taxorna underkastades en genomgripande revision, voro minst lika många som antalet linjeenheter, d. v. s. något hundratal. Så kom kriget och med detta prisförhöjningar å driftsförnödenheter, som nödvändiggjorde en allmän avgiftshöjning. Detta tillfälle utnyttjades så, att parallellt med avgiftshöjningen reviderades taxan och numerärt sett med det resultat, att av den hundrahövdade taxan blev fem normaltaxor. Av dessa taxor tillämpas i dag praktiskt taget endast de båda högsta, d. v. s. taxa IV och V.

I förhållande till statens järnvägars persontaxa ligger busstaxan högre, ungefär 10 % ifråga om taxa I, varefter differensen ökar. Den omständigheten att busstaxan är högre än järnvägstaxan medger, att mellan orter, som ha både järnvägs- och bussförbindelse, busstrafikanten alltefter lägenhet vid återresan kan välja mellan buss eller tåg.

Den statliga busstrafikens historia kan väl knappast anses märklig utom i det avseendet, att statsjärnvägarna sedan knappt ett tiotal år tillbaka tagit även busstrafiken i sin tjänst i en utsträckning, som i dag

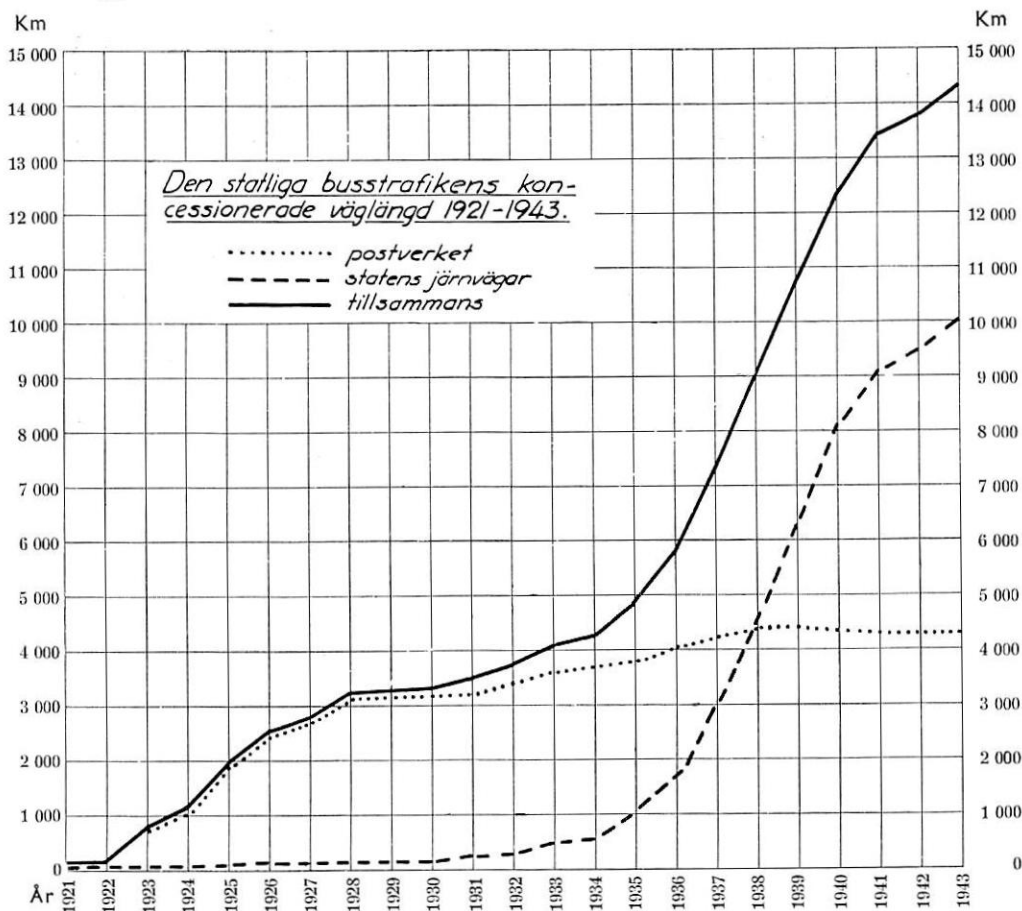


Bild 3.

icke lär kunna ge underlag för epitetet »busstrafikens fiende nummer 1», varmed vägtrafikens talesmän funno lämpligt ge uttryck åt sin harm över järnvägsledningens inställning till denna fråga.

Kurvan för den statliga busstrafikens utveckling har, såsom diagrammet visar, ett väsentligt olika förlopp under de omkring tjugo år trafiken fortgått. För posten har kurvan till en början en ganska snabb stigning för att därefter förbli praktiskt taget flack. För statens järnvägar är förhållandet rakt motsatt. Medan de första 10 åren kännetecknas av nära nog stillastående, stiger kurvan först sakta för att fr. o. m. 1935 övergå i en mycket brant stigning.

Den samlade statliga busstrafiken har idag en koncessionerad väglängd av c:a 14 300 km. När en gång samtliga enskilda järnvägars busstrafik förstatligats, torde denna siffra stiga till omkring 26 000. Med hur stor andel ingår då denna trafik i landets hela busstrafik?

Tyvär finnes det ingen fullt tillförlitlig uppgift härom. Jag skulle emellertid tro, att siffran ligger vid pass 25 %. Det kommer således alljämt att finnas ett stort och fritt fält för den enskilda verksamheten, vilket ju kan vara en tankeställare för dem, som ha för vana att då och då komma dragandes med monopolspöket. Förresten — monopol! Det ha vi ju redan i viss utsträckning vid statens järnvägars busstrafik. Inte har det blivit sämre för det? Jag är djärv nog påstå, att det blivit bättre. Allmänheten har, såvitt vi kunnat finna, accepterat ordningen och funnit, att det går precis lika bra att åka med statens buss som med Anderssons, ja, i många fall t. o. m. bättre. Och att ha monopol behöver icke med obönhörlig konsekvens betyda, att man för en monopolistisk politik. — Vår strävan och vårt mål är att ombesörja den trafik, vi tagit oss an, på sådant sätt, ätt den sedd från samhällelig synpunkt blir till största nytta.

---