

VERKSAMHETEN UNDER KRIGET

1914—1918

Då världskriget bröt ut i början av augusti 1914 hade den allmänna rörelsen i vårt land sedan länge varit stadd i en jämn utveckling, kännetecknad bl. a. av industriens kraftiga tillväxt samt av en fortsatt ökning av varuomsättningen och samfärdseln. Järnvägarnas trafik stegrades alltså år från år och till följd härav förbättrades efter hand dess trafikanordningar, vilket, särskilt under åren närmast före kriget, tog sig uttryck i utvidgningar av bangårdar, nyanskaffning av rullande materiell liksom i ökning av antalet tåglägenheter.

Krigsutbrottet medförde emellertid en genomgripande förändring i denna normala utveckling. Farhågorna för att vårt land skulle bli indraget i kriget förlamade väl under de närmaste månaderna handeln och näringarna, och järnvägstrafiken minskades därvid avsevärt. Sedan emellertid den uppfattningen hunnit stadga sig, att vårt land skulle kunna upprätthålla sin neutralitet, kom den allmänna rörelsen snart åter igång. Under oktober månad 1914 började järnvägarna få känning härav, och nu inträdde en trafikstegring, som varade under de tre första krigsåren och som efter hand bringade upp järnvägarnas rörelse till en dittills ouppnådd höjd.

Nedanstående tablå över trafikens omfattning å de enskilda järnvägarna under åren 1909 och 1913 samt under de egentliga krigsåren 1914—1918 torde belysa detta förhållande:

År	1909	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Resor milj.	35,6	42,5	42,6	43,5	46,5	45,9	47,1
Personkm. »	679	822	842	889	953	941	948
Gods, ton. »	19,3	27,0	24,9	30,4	34,4	31,6	27,7
Tonkm. »	838	1,288	1,215	1,667	1,958	1,652	1,354

Godstrafiken nådde som synes sin kulmen under år 1916 men har därefter gått tillbaka och utgjorde år 1925 blott 21,5 milj. ton. Persontrafiken fortsatte däremot att stiga även efter kriget och nådde år 1920 sin höjdpunkt med 52,2 milj. resor, men har sedan sjunkit till — för år 1925 — 37,5 milj. resor.

Åren 1915 och 1916 ökades alltså trafiken vid flertalet järnvägar hastigt och oavbrutet. Dessa år kännetecknas vidare av otillräcklig tillgång på rullande materiell, av knapphet på bränsle för lokomotiven samt av en betydande stegring i driftkostnaderna och därav föranledda taxehöjningar.

Under år 1917 förvärrades svårigheterna att anskaffa lokomotivbränsle, vartill kom en brist på smörjolja, som hotade att lamslå trafiken. Detta medförde att ett stort antal tåg måste inställas samt att väsentliga inskränkningar måste företagas i godstrafiken, som detta år minskades med icke mindre än nära tre milj. ton, jämfört med år 1916. Driftkostnaderna — särskilt för personallöner och bränsle — fortsatte att stiga och krävde förnyade taxeförhöjningar.

Under år 1918 blev bränsletillgången bättre, varemot bristen på smörjolja fortfarande beredde järnvägarna stora olägenheter. De under år 1917 företagna inskränkningarna i person- och godstrafiken kunde emellertid till större delen upphävas under detta år. Driftkostnaderna stego emellertid fortfarande och föranledde ytterligare förhöjningar av taxorna.

Efter denna sammanfattning av världskrigets inverkan på de enskilda järnvägarnas förhållanden, lämnas i fortsättningen en kortfattad skildring av de viktigare detaljerna i den synnerligen omfattande verksamhet, som Svenska Järnvägsföreningen genom sin styrelse och förvaltning utvecklade under kriget och tiden närmast efter detta.

I styrelseberättelserna för dessa år omnämnas endast helt ytligt vissa av de åtgärder, som föranleddes av kriget, men det framgår så mycket tydligare av protokollen från styrelsens sammanträden, hurusom de ändrade förhållandena krävde styrelsens och särskilt verkställande direktörens ingripande i en högst betydande utsträckning och därtill i frågor, som dittills icke handlagts av dessa föreningens organ.

Det första med krigsutbrottet sammanhängande spörsmål, som styrelsen hade att taga ståndpunkt till, var en framställning av den 31 augusti 1914 från Statens Industrikommission om fraktlindring för export- och importvaror. Kommissionen framhöll, att industrien, som under de ändrade förhållandena måste söka nya vägar för såväl export

som import, behövde stöd från de enskilda järnvägarna, varför dessa borde till allmänt gagn uppehålla sin drift och samtidigt bereda industrien de lättnader, som voro möjliga.

Vädjandet till järnvägarna att uppehålla driften förorsakades av den tillfälliga minskning av tågantalet, som gjordes under senare delen av augusti månad 1914. Denna fråga löstes därigenom, att den växande trafiken föranledde återinsättande av förut indragna tåg. Ifråga om de begärda fraktlindringarna beslöt styrelsen tillstyrka förvaltningsgarna att efter undersökning i varje särskilt fall ställa sig tillmötesgående, men nedsättningarna borde enligt styrelsens mening endast beviljas tillsvidare och med kort frist. Att detta senare råd var välbetänt skulle en snar framtid visa, ty inom kort stego järnvägarnas driftkostnader så, att taxorna måste höjas, vilket emellertid sammanföll med den högkonjunktur, som kriget medförde för så gott som samtliga industrigrenar.

Under de första månaderna av år 1915 började svårigheter visa sig att anskaffa lokomotivbränsle, och man ifrågasatte därför, att föreningen borde ingripa för att underlätta för järnvägarna att erhålla stenkol. Föreningen förhandlade också i mars 1915 med K. järnvägsstyrelsen i bränslefrågan, och K. styrelsen ställde i utsikt att under vissa betingelser lämna bränsle från Statens järnvägars förråd. En del järnvägar erhöles också under kriget hjälp från nämnda förråd med bränsle liksom med vissa smörjolja.

En fråga, som blev aktuell under kriget, var den som rörde det redan år 1912 väckta förslaget om uppläggande av en för de enskilda järnvägarna erforderlig stenkolsreserv. Föreningens styrelse hade i mars månad nämnda år uppdragit åt särskilda delegerade att utreda denna fråga, och delegationens förslag behandlades och godkändes i princip vid styrelsens sammanträde den 19 maj 1915. Förslaget innebar, att kolreserven under fredstid borde motsvara tre månaders förbrukning, och då årsåtgången av lokomotivbränsle vid de enskilda järnvägarna uppginge till omkring 400 tusen ton, borde alltså reservförrådet hållas vid 100 tusen ton. Med hänsyn till de svårigheter, som bränslebristen under kriget redan förorsakat järnvägarna, framhöles emellertid de kommitterade, att järnvägarna borde vara försedda med stenkol för ett år. Den del av kolreserven, som överstege ovannämnda 100 tusen ton, borde, såsom tillhörande den militära krigsberedskapen, betalas av staten. Delegationen framhöll också, att de enskilda järnvägarnas årsbehov av olika smörjolja sammanlagt uppginge till

2 283 000 kilogram, representerande ett värde av 470 tusen kronor. Även i detta fall borde enligt de delegerades mening reservförråd uppläggas på sätt, som föreslagits rörande lokomotivbränslet.

Förhandlingar kommo också till stånd med vederbörande myndigheter angående de enskilda järnvägarnas bränslefråga, och kontrakt, avsedda att träda i tillämpning efter yrkande därom från statens sida, upprättades också mellan K. M:t och järnvägsbolagen. Enligt dessa kontrakt, vilka dock icke trätt i kraft, förbundo sig de senare att på egen bekostnad upplägga ett för viss tid beräknat reservförråd av lokomotivbränsle. Därjämte förklarade sig flertalet förvaltningar villiga att på statens bekostnad eller mot erhållande av räntefria lån hålla en ytterligare kolreserv.

Bestämmelser om kol- och smörjoljereserv för ett år hava emellertid införts i senare lämnade järnvägskoncessioner.

Frågan om föreningens medverkan för anskaffande av lokomotivbränsle togs åter upp i slutet av år 1915, då ett flertal förvaltningar vände sig till föreningens verkställande direktör med framställning härom. Anbud om leverans av stenkol infordrades och erhöles därefter från Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat i Hamburg. Detta syndikat fordrade emellertid, att kontrakt om kolleveranser till de olika enskilda järnvägarna skulle upprättas med Svenska Järnvägsföreningen, och då anbudet endast stod fast med viss kort frist, avslöt verkställande direktören på eget bevåg den 15 februari 1916 det första bränsleköpet för föreningens räkning. Denna affär omfattade 51 tusen ton stenkolsbriketter samt 4 200 ton lokomotivkoks och priset varierade mellan 32 à 34 kronor per 1 000 kilogram för leverans fritt ombord under tiden februari—juni 1916. Emellertid lade de tyska statsmyndigheterna vissa hinder i vägen för fullgörandet av denna leverans med påföljd, att priset blev några kronor högre per ton för den del av leveransen, som skeppades under juni månad. Sedan de gemensamma inköpen sålunda väl inlets, fortsatte verkställande direktören på begäran av föreningens styrelse till i början av februari 1917 att på detta sätt bistå järnvägsförvaltningarna med inköp av kolbränsle liksom med detsamma skeppning, försäkring och fördelning.

Införseln av stenkol försvårades emellertid alltmera i fortsättningen av kriget men var dock aldrig helt omöjliggjord. Även om det vissa tider var synnerligen svårt att erhålla stenkol från England, kunde dock sådana erhållas från annat håll såsom Tyskland och Amerika. Det importerade bränslet blev emellertid ända till 10 à 15 gånger dyrare

än före kriget, beroende bl. a. på de högt uppdrivna frakterna samt en del extra kostnader. Järnvägarna blevo därför nödsakade att dryga ut sina kolförråd genom att till lokomotivbränsle även använda ved, torv och — särskilt på en del sydsvenska banor — skånska stenkol, det senare bränslet i större utsträckning än tidigare.

Till en början kunde ved upphandlas till rimligt pris i fria marknaden, men den 14 augusti 1916 utfärdade K. M:t förbud för kommunikationsverken att utan särskilt tillstånd använda ved till lokomotiveldning.

Sedan bränslefrågan blivit än mera allvarsam för landet, tillsatte K. M:t den 16 april 1917 den s. k. 1917 års Bränslekommission, vars uppgift bl. a. var att sörja för tillgodoseende av transportmedlens behov av bränsle. De enskilda järnvägarna erhöilo sålunda genom kommissionens försorg under år 1917 omkring 10 tusen ton tyska kol och koks i månaden, utgörande ungefär en fjärdedel av hela behovet av kolbränsle före kriget. Det bränsle, som erhöils, var emellertid ofta av synnerligen dålig beskaffenhet; briketterna bestodo sålunda i en del fall av koksgrus, och värmeeffekten av detta bränsle var givetvis låg. Man gjorde den jämförelsen, att det behövdes tre ton tyska kol för att uppväga ett ton engelska, vilka — då sådana överhuvudtaget kunde erhållas — vid denna tid icke heller voro alltför goda, och man klagade livligt över att till högt pris nödgas köpa »den tyska fosterjorden».

Det gällde emellertid också att genom Handelskommissionen anskaffa den kompensation av andra varor, som Tyskland fordrade för att medgiva export av kolbränsle till de svenska järnvägarna. Dessa löpte å andra sidan den risken att bliva uppförda på de »svarta listor», som ententeländerna upprättade över de företag, som inlät sig i affärer med deras fiender, och detta hade sin stora betydelse på grund av det beroende vårt land stod uti till de länder, från vilka det måste importera oljor.

Även om bränslefrågan alltså beredde järnvägarna avsevärda svårigheter, blev dock bristen på alla slags oljor under åren 1917 och 1918 långt värre att bemästra. Då de krigförande länderna införde utförsel förbud för oljor, blev vårt land hänvisat till redan befintliga förråd samt till vad som kunde erhållas i utbyte mot andra varor. Järnvägarnas oljeförråd voro med några undantag icke beräknade för någon längre tids förbrukning, vartill kom, att förråden anlidades synnerligen starkt på grund av den oerhört uppdrivna trafiken under de första krigsåren. Från senare hälften av år 1917 och under hela år 1918 stodo flertalet järnvägsförvaltningar därför inför den ständigt

överhängande risken att icke kunna fortsätta den ändock under denna tid väsentligt inskränkta driften.

Då man före kriget kommit därhän att använda allt bättre och renare smörjolja, måste man nu under den värsta tiden för smörjning av vagnslagren nöja sig med rå gasverks- och trätjära. Emellertid började man snart framställa olja ur dessa tjäror, och under år 1917 kunde man ännu blanda upp tjäroljan med andra oljor, men sedan staten lagt beslag på landets oljeförråd till allmän fördelning bland förbrukarna, blev ställningen än svårare. Tjäroljan avsatte beck i lagren å lokomotiv och vagnar, och det saknades sprit eller bensin, varmed becket kunde lösas upp, varför varmgång hörde till ordningen för dagen. För smörjning av lokomotivens cylindrar och överhettningssapparater använde man till en början en blandning av maskin- och cylinderolja, men detta förbjöds senare av myndigheterna. Utom tjärolja använde man å vissa banor ett ersättningsmedel, som framställdes ur sulfitulut från trämassfabrikerna, och denna s. k. hartsolja visade sig vara fullt användbar för smörjning av godsvagnarna. Till cylinderolja använde man på vissa håll s. k. hästolja, vilken framställdes genom urkokning av hästkroppar. Man samlade på många håll invid järnvägsspåret upp sådant grus, som i någon avsevärd grad indränkts med spillolja från lokomotiv och vagnar, varefter detta grus »destillerades», så att oljan kunde tillvaratagas. Vad som verksamt hjälpte järnvägarna genom de värsta svårigheterna i detta avseende var även, att en avfallsprodukt — goudron — kunde importeras från de österrikiska oljefälten samt att destillationsverk för framställande av användbara tjäroljor — om ock i allmänhet för sent — omsider kommo till stånd.

Några järnvägar kunde också en tid såsom bytesobjekt för utförandet av vissa transporter utverka åt sig leveranser från utlandet av såväl stenkol som olja.

Efter överenskommelse med Industrikommissionen övertog föreningen den 6 november 1917 genom sin verkställande direktör och förvaltningsexpedition distributionen av de smörjolja, som kommissionen ställde till de enskilda järnvägarnas förfogande. Denna fördelning fortsatte sedan ända till den 19 februari 1919 och omfattade icke mindre än 650 823 kilogram olika smörjolja. Sistnämnda dag kunde verkställande direktören emellertid sända förvaltningarna det glädjande budskapet, att inköp av oljor åter kunde ske direkt hos vederbörande leverantör.

Den tilldelning av smörjoljor, som föreningen erhöll, var emellertid så knapp, att en ytterst noggrann ransonering måste införas, varjämte förvaltningarna — liksom förut skett ifråga om lokomotivbränsle — uppmanades att bistå varandra. Många gånger kunde järnvägarna endast erhålla ett enda fat olja, och detta måste i regel sändas såsom ilgods för att hinna fram i så god tid, att trafiken å järnvägen ifråga kunde uppehållas. Läget var så ömtåligt för flertalet av järnvägarna, att myndigheterna liksom föreningen nästan dagligen bestormades med de mest vädjande framställningar om tilldelning av oljor. En förvaltning, som vid ett tillfälle lyckats erhålla några fat olja, förklarade sig »med stor glädje hava mottagit denna i dubbel bemärkelse värdefulla sändning», ett uttalande, som får sin rätta förklaring, då man erinras om, att vanlig maskinolja redan i oktober 1917 betingade ett pris av 13 à 14 kronor per kilogram.

I slutet av år 1917 och början av 1918 fingo ett antal järnvägar låna olika smörjoljor från Statens järnvägars förråd, ett lån som senare i regel återgäldades kontant. Verkställande direktören hade samtidigt lyckats förmedla inköp av ett parti oljor på 92 tusen kilogram, men myndigheterna medgävo ej att föreningen fick disponera denna olja. Föreningen vädjade till K. M:t, men detta medförde ingen ändring, och järnvägarna kunde icke tillföras ett enda fat olja av detta parti.

Det lyckades dock att förse järnvägarna med det nödvändigaste behovet av smörjoljor, men de ledo även brist på oljor för belysning och signalering liksom för underhåll av den rullande materielen och husbyggnaderna. Belysningen å stationer och tåg måste länge inskränkas väsentligt, ja det gick så långt, att endast en av signallykterna på lokomotiven kunde hållas brinnande.

Denna brist på brännolja medförde emellertid, att elektrisk belysning infördes överallt, där möjlighet härtill fanns, och att på andra håll dis-sousgas — AGA — och karbidbelysning anordnades. De banor, som infört motordrift och alltså voro beroende av tillgång till brännolja här-för kunde under lång tid icke hålla sina motorvagnar i trafik. En förvaltning klagade över, att den icke ens hade en enda liter bensin till sina inspektionsdressiner.

Inköpen och distributionen av det lokomotivbränsle och de smörj-oljor, som sålunda ombesörjdes av verkställande direktören och hans expedition, krävde under de i övrigt synnerligen fördrande krigsåren ett intensivt och påfrestande arbete. Utom de besvärliga och tidsödande förhandlingarna med en mångfald myndigheter, medförde kol- och

oljeförmedlingen en högst betydande skriftväxling med leverantörer, rederier och de många olika järnvägsförvaltningarna. Det antal skrivelser och telegram, som härför utväxlades, uppgick till icke mindre än omkring 7 000 stycken, något, som är ägnat att belysa föreningens medverkan till upprätthållandet av järnvägarnas trafik i den omfattning, som var möjlig under de i flera avseenden vanskliga krigsåren.

Såsom ovan skildrats hade järnvägarna under åren närmast före världskrigets utbrott på grund av den stigande trafiken väsentligt utökat antalet av tåglägenheterna, inrättat direkta personvagnar i samtrafik med angränsande banor och på annat sätt underlättat särskilt persontrafiken. Redan i mitten av augusti månad 1914 genomförde emellertid ett flertal järnvägsförvaltningar inskränkningar i tågdriften, dels på grund av den betydande nedgång i trafiken, som gjorde sig gällande i början av kriget, dels av hänsyn till de i regel knappa kolförråden. Efter hand som trafiken återhämtade sig insattes ånyo en del av dessa tåg, så att tågantalet i maj 1915 å många banor till en tid var i det närmaste detsamma som vid krigsutbrottet.

Omsider tvingades järnvägarna emellertid av svårigheterna att anskaffa tillräckligt med bränsle och oljor att åter minska tågantalet, och i början av år 1917 kom det första ingripandet i denna fråga från vederbörande statsmyndighet. I en skrivelse av den 1 februari 1917 till föreningen framhöll nämligen statsrådet och chefen för civildepartementet nödvändigheten av, att järnvägarna i god tid måtte söka minska bränsleåtgången och att därför inskränkningar i den sedan länge enormt uppdrivna järnvägstrafiken snarast måtte vidtagas. Det framhölls vidare, att dylika åtgärder borde genomföras beträffande persontrafiken, under det att man i fråga om godstrafiken — med hänsyn till det intima beroende, vari landets hela närings- och ekonomiska liv stode till denna trafik — borde avvakta, huru förhållandena kunde komma att utveckla sig.

I det svar, som föreningen den 22 februari 1917 lämnade å denna skrivelse, framhölls, att järnvägsförvaltningarna redan dragit in eller komme att draga in så många tåg, att den härigenom vunna kolbesparingen komme att uppgå till omkring 4 000 ton per månad, d. v. s. ungefär 10 % av fulla förbrukningen. Föreningen gjorde emellertid gällande, att ett verksamt medel för att åstadkomma kolbesparing vid järnvägarna låge i att tillåta järnvägarna att, i den utsträckning som de önskade, elda lokomotiven med ved — en framställning, som emellertid icke blev bifallen.

Emellertid hade K. järnvägsstyrelsen, på grund av befarad bränsle- och oljebrist, den 10 april 1917 hemställt hos Konungen om utfärdande av förbud för transport å Statens järnvägar i vagnslaster av vissa angivna varuslag, såsom trävaror, stenkol, träkol, malmer, tegel, järn och stål m. m. Transporttillstånd skulle emellertid kunna lämnas efter anmälan och prövning i varje särskilt fall och dylikt medgivande skulle lämnas av K. styrelsen samt av vederbörande trafikinspektör efter hörande, för K. styrelsens vidkommande, av ett för ändamålet inrättat trafikråd, representerande det allmänna samt handeln och näringsarna, varjämte två trafik konsulenter skulle utses såsom rådgivande åt var och en av trafikinspektörerna. K. M:t biföll den 4 maj 1917 denna framställning, och de för Statens järnvägar föreslagna trafikföreskrifterna trädde i kraft den 21 maj 1917.

Med anledning av dessa trafikinskränkningar, vilka även gällde den *samtrafik*, som berörde Statens järnvägar, anmodade statsrådet och chefen för civildepartementet i skrivelse den 11 april 1917 styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen att inkomma med yttrande och förslag rörande motsvarande åtgärder beträffande de enskilda järnvägarna. Styrelsen föreslog med anledning härav i sitt den 23 april 1917 daterade svar, att de föreskrivna trafikinskränkningarna skulle gälla även för samtrafiken mellan enbart enskilda järnvägar, men att transportmedgivande i denna trafik skulle, sedan övriga av sändningarna berörda banor hörts rörande transporten ifråga, beviljas av trafikchefen vid avsändningsbanan. Beträffande transporter i lokaltrafik föreslog styrelsen, att de enskilda järnvägarnas förvaltningar skulle lämnas rätt att var i sin stad vid behov vägra att till befordran i vagnslaster mottaga ovannämnda varuslag.

K. M:t utfärdade också den 12 juni 1917 de av styrelsen föreslagna föreskrifterna, som därefter trädde i kraft den 25 juni 1917. Därjämte föreskrev K. M:t, att — i likhet med vad som förordnats för Statens järnvägar — två trafik konsulenter skulle från den 20 juni 1917 till vidare finnas anställda vid de järnvägar eller grupper av sådana, som till ett antal av trettio voro uppräknade i K. brevet. Besvär över meddelat beslut angående vägrat transporttillstånd skulle av klaganden ingivas till Svenska Järnvägsföreningen samt avgöras av ett trafikutskott, sammansatt av föreningens ordförande och dess verkställande direktör — ordförande resp. vice ordförande i utskottet — samt av ytterligare tre av K. M:t utsedda ledamöter. Dessa tre ledamöter valdes bland medlemmarna i det trafikråd, som förordnats att biträda K.

järnvägsstyrelsen med dessa ärenden. De närmare bestämmelser angående sättet för genomförandet av inskränkningarna i godstrafiken, som fastställts för Statens järnvägar, skulle även gälla vid de enskilda järnvägarna. Förvaltningarna delgavos därefter dessa bestämmelser av föreningen den 22 juni 1917.

Grunden för trafikminskningarna var, att man skulle söka återföra godstransporterna från de långa, såsom onaturliga betecknade vägar, vilka — på grund av svårigheterna för sjötrafiken — anlåtats under de första krigsåren, till de vägar, som tidigare använts. Det gällde alltså att återföra en del av vagnslasterna till transport sjöledes, men inskränkningarna borde icke drabba det gods, som anmäldes till transport på tidigare vanliga vägar.

Dessa riktlinjer för trafikinskränkningarna lämpade sig emellertid — avsedda som de från början voro endast för statsbanorna — mindre väl för flertalet av de enskilda järnvägarna. Det torde därför kunna sägas, att denna anordning — oaktat att bestämmelserna senare skärptes och att allt flera varuslag underkastades trafikinskränkning — för de enskilda järnvägarna icke medförde det beräknade resultatet.

Det visade sig också snart nödvändigt att tillgripa kraftigare åtgärder för att kunna säkerställa den mest nödvändiga trafiken. Under senare hälften av år 1917 ökades nämligen svårigheterna för järnvägarna att erhålla smörjoljor, varför ytterligare inskränkningar i järnvägarnas drift ansågos ofrånkomliga. Sedan K. M:t underställt föreningen denna fråga för yttrande rörande de enskilda järnvägarna, lämnades förvaltningarna i september 1917 tillfälle att själva föreslå de åtgärder, som voro erforderliga härför. Förslag upprättades med anledning härav till nya inskränkningar i såväl person- som godstrafiken, och man beräknade härigenom kunna minska smörjmedelsförbrukningen under vintern 1917—1918 med omkring 30 % i jämförelse med närmast föregående vinter.

K. M:t föreskrev därefter den 9 november 1917, att de föreslagna driftinskränkningarna skulle genomföras, men gav samtidigt föreningen befogenhet att lämna tillstånd till sådan mindre väsentlig utvidgning av tidtabellerna, som kunde befinnas erforderlig för att minska uppkommande svårigheter för persontrafiken.

Då nya driftinskränkningar samtidigt vidtogos å Statens järnvägar, å vilka bl. a. ett flertal persontåg inställdes, blev det nödvändigt att gemensamt ordna trafiken efter de ändrade förhållandena. Av denna anledning inrättades i K. järnvägsstyrelsen en särskild avdelning för

detta ändamål, och föreningens verkställande direktör åtog sig att fungera såsom chef för densamma för de enskilda järnvägarnas vidkommande.

Den väsentliga minskning av antalet tåglägenheter, som från och med november månad 1917 genomfördes å landets samtliga järnvägar, återförde tidtabellerna till den omfattning de hade under järnvägarnas första år. Detta förorsakade givetvis allmänheten, som under lång tid åtnjutit fördelarna av de täta tåglägenheterna före kriget, allvarliga olägenheter och föranledde framställningar i mängd från kommuner och enskilda med begäran om förbättring av persontrafiken. Sålunda klagade i januari 1918 sockenborna i Korsberga: »vi hava ej vidare glädje av vår järnväg, ty förbindelserna med Hvetlanda, som av ålder är vår avsättningsort, är borta, och kunna vi lika gärna göra vår resa till Stockholm, enär båda resorna kräva lika lång tid».

I en del särskilt ömmande fall kunde visserligen medgivande erhållas till någon förbättring av tidtabellen, men de upprepade, allmänna klagomålen föranledde slutligen föreningen att i början av år 1918 hemställa hos K. M:t om lättnader i de påbjudna trafikinskränkningarna. Dessa upphävdes emellertid för de enskilda järnvägarnas vidkommande först genom K. M:ts brev till Svenska Järnvägsföreningen den 13 december 1918, vilket delgavs förvaltningarna den 28 i samma månad.

Järnvägarna kunde alltså från år 1919 börja återgå till mera normala trafikförhållanden, men förvaltningarna uppmanades i den rundskrivelse, genom vilken verkställande direktören kungjorde inskränkningarnas upphörande, att icke genomföra någon större ökning i tågtrafiken förrän importen av stenkol hunnit bli ordnad.

Sedan bränsle- och oljetillgången omsider säkerstälts, kunde järnvägsdriften åter upptagas i den omfattning, som de återvändande normala förhållandena betingade, och järnvägarna hade alltså lyckats att till landets båtnad bemästra de största svårigheter, som bjudits dem allt från deras tillkomst.

En annan angelägenhet av stor betydelse för det allmänna liksom för järnvägarna själva, vilken särskilt under krigsåren krävde stor omsorg samt ofta återkommande utredningar och förhandlingar, var järnvägarnas taxefråga. Då den verksamhet, föreningens styrelse och verkställande direktör utvecklade under kriget på detta viktiga område, närmare berörts i annat sammanhang, bringas densamma endast här i erinran.

Även om den skildring, som här lämnats av föreningens verksamhet

under de på mångahanda sätt prövande krigsåren måst bliva ofullständig, giver den dock vid handen, att Svenska Järnvägsföreningen visat sig hava varit sina medlemmar, de enskilda järnvägarnas förvaltningar, till verksam hjälp och värdefullt stöd under de av kriget förorsakade kritiska förhållandena.

