

---

## DIVERSE FRÅGOR

### GEMENSAMMA INKÖP

**D**en gemensamhet järnvägsförvaltningarna åstadkommit genom bildandet av sin sammanslutning kom förklarligt nog snart att omfatta även de rent ekonomiska intressena, och bland dessa var även frågan om ett lämpligt ordnande av inköpen av för järnvägarna erforderliga förnödenheter tidigt föremål för föreningens intresse.

Frågan om upprättande av ett gemensamt formulärförråd var sålunda föremål för föreningens behandling redan den 28 mars 1877, varvid överdirektören vid Statens järnvägar HÄHR framhöll, att de vanliga formulären kunde erhållas från K. trafikstyrelsens formulärförråd mot erläggande av anskaffningskostnaden, vilket meddelande föranledde föreningen att tillsvidare lämna frågan oavgjord.

Vid föreningens oktobersammanträde 1884 diskuterades ånyo ett förslag om att föreningen skulle upprätta ett för sina medlemmar gemensamt formulärförråd, och en kommitté på tre personer utsågs att utreda detta uppslag. Vid marssammanträdet 1885 förelåg kommitténs förslag, innebärande bl. a., att alla formulär, som utan olägenhet kunde vara lika för ett flertal banor, måtte för tryckning utbjudas på entreprenad samt att föreningen, efter prövning av inkomna anbud, måtte besluta om antagande av en entreprenör. Kommittén, som genom förhandling med de olika järnvägsförvaltningarna sökt upprätta för vissa ändamål avsedda standardformulär, förklarade, då frågan vid julisammanträdet 1885 slutbehandlades av föreningen, att den skulle infordra anbud å leverans av de formulär, som förvaltningarna godkänt. Med anledning härav beslöt föreningen uttala att från dess sida vidare åtgärder i saken icke vore påkallade. Ett gemensamt formulärförråd

kom dock icke till stånd — föreningen som sådan saknade ju vid denna tid de härför erforderliga betingelserna — men vad kommittén utträttat för åstadkommande av enhetlighet av de vanligaste formulären var av bestående värde. De enskilda järnvägarna köpa emellertid vissa för person- och godssamtrafiken erforderliga blanketter sedan länge hos K. järnvägsstyrelsens Biljett- och blankettkontor, och vissa förvaltningar hava även etablerat gemensamma inköp av vissa trycksaker.

I samband med behandlingen vid föreningens oktobersammanträde år 1886 om åtgärder för bevarande åt den inhemska industrien av utförandet av sådana artiklar, som i stor utsträckning inköptes från utlandet, väcktes förslag om ordnande av gemensamma inköp av vissa för järnvägarna erforderliga materialier. Det utsågs vid detta tillfälle en kommitté, som fick i uppdrag att »dels insamla uppgifter över åtgången av åtskilliga för järnvägarna behövlige materialier, dels utreda, från vilka håll sådana materialier av bästa slag kunde till billigaste pris erhållas». Resultatet av denna kommitténs arbete blev, att föreningen år 1888 uppdrog åt trafikchefen vid Stockholm—Rimbo järnväg A. N. ALMLÖF att verka för ett ändamålsenligt ordnande av sådana uppköp, om vilka här var fråga. Uppdraget ifråga begränsades vid föreningens julisammanträde år 1888 till att trafikchefen ALMLÖF skulle insamla erforderliga prisuppgifter samt att meddela sådana uppgifter åt de banförvaltningar, som önskade dylika.

Nästa gång denna fråga förekommer i föreningens handlingar är femton år senare — eller år 1903 — då verkställande direktören meddelade föreningens medlemmar, att uppgifter å prisen för sådana större förbrukningsartiklar, som levererats till enskilda järnvägar eller till statsbanorna, komme, att i den mån de bleve föreningen tillgängliga, utsändas till föreningens medlemmar. Föreningens styrelse uppmanade också vid stämman i november 1908 förvaltningarna att insända uppgifter över inköpsprisen å förbrukningsartiklar, och dylika prisuppgifter delgavos därefter under en följd av år föreningens medlemmar.

Under år 1910 behandlade föreningens styrelse ett inom föreningen väckt förslag om vidtagande av åtgärder för gemensamma inköp av rullande materiell och förbrukningsartiklar för de enskilda järnvägarna. I sammanhang härmed diskuterades ett förslag av Sveriges enskilda järnvägars ingenjörsförbund, att detta skulle mot viss gottgörelse lämna föreningens medlemmar meddelanden om större inköp vid de enskilda järnvägarna. Härvid gjordes några principuttalanden i inköpsfrågan, vilka torde böra anföras såsom förklaring till den ut-

gång, denna fråga slutligen fick. Mot anordnande av gemensamma inköp anfördes sålunda, att åsikterna om lämpligaste och bästa kvalitéterna av olika förbrukningsartiklar liksom om de lämpligaste tiderna för inköpen verkställande vore väsentligt olika hos de olika förvaltningarna, varför några mera omfattande gemensamma inköp icke torde kunna åstadkommas. Å andra sidan framhölls att — om också sannolikheten av ett praktiskt resultat av de ifrågavarande åtgärderna vore ringa — de uppslag, som nu framkommit, vore så betydelsefulla, att styrelsen, innan ärendet definitivt avgjordes, borde låta verkställa en undersökning i allmänna drag, huruvida och i vad mån ett anordnande av gemensamma inköp hade någon utsikt att kunna genomföras till gagn för de enskilda järnvägarna. Med anledning av det senare uttalandet, uppdrog styrelsen åt en kommitté att utreda frågan om vidtagande av lämpliga åtgärder för gemensamma inköp av rullande materiell och förbrukningsartiklar för de enskilda järnvägarna. Kommittén, som avlämnade sitt utlåtande den 4 november 1912, uppskattade med ledning av från ett stort antal förvaltningar inhämtade uppgifter de enskilda järnvägarnas årliga utgifter för förbrukningsartiklar och inventarier till i runt tal 17 miljoner kronor. Vid en jämförelse med statsbanornas inköpspris hade de kommitterade kommit till det resultatet, att de enskilda järnvägarna genom en centralisering av inköpen skulle spara c:a 10 % av den nämnda summan. Angående formen för samarbetet ifråga, föreslog de kommitterade bildandet av en särskild förening med solidarisk ansvarighet. För den händelse inköpsverksamheten ansåges böra bedrivas av Svenska Järnvägsföreningen, hade ett förslag utarbetats till komplettering av föreningens stadgar, innebärande årligen återkommande val av tre ledamöter i en föreningens inköpskommission. Denna kommission skulle äga att pröva inkomna anbud samt att å samtliga i ett visst inköp deltagande föreningsmedlemmars vägnar underteckna leveranskontrakt. Sedan frågan underställts föreningens olika distrikt, beslöt styrelsen den 8 maj 1913 i anslutning till de åsikter, som gjort sig gällande vid distriktsammansättningarna, »att f. n. icke vidtaga annan åtgärd i frågan än att, med uttalande av sin sympati för den tanke, som låge till grund för det väckta förslaget, tillstyrka närliggande järnvägar att bilda sammanslutningar för åstadkommande av gemensamma inköp». Vissa järnvägsförvaltningar torde också använda detta sätt vid köp av viktigare konsumtionsartiklar och framför allt då det gäller stenkol, men i övrigt står frågan om gemensamma inköp fortfarande öppen.

## MOTORVAGNSFRÅGAN

Bland järnvägarnas många tekniska problem, av vilka dock endast några få här kunna göras till föremål för ett kortfattat omnämmande, hava de, som röra dragkraften för tågen, alltid intagit ett särskilt framträdande rum. De tekniska framstegen hava på detta område troget följt trafikens snabba utveckling eller hava, om man så vill, möjliggjort denna. Änglokomotivet, som ännu försvarar sin rangplats bland samfärdsmedlen, nådde från en blygsam början raskt en avsevärd storlek och dragkraft, ja det gick mångenstädes så, att den senare icke kom att stå i lämpligt förhållande till den trafik, som fanns att ombesörja. Man kom emellertid till insikt om detta missförhållande, och järnvägarnas målsmän sökte redan tidigt att rätta dragkraften efter de olika tågslagen, varvid nödvändigheten att begränsa driftkostnaderna för de små, kortväga persontågen även gjorde sig gällande.

Denna senare fråga, som i våra dagar blivit särskilt aktuell på grund av den konkurrens, järnvägarna i allt större utsträckning utsättas för från den motordrivna landsvägstrafiken, var redan år 1879 föremål för den nybildade föreningens intresse. I samband med frågan om det ekonomiskt lämpliga i att transportera gods och resande med samma eller särskilda tåg samt om vilken hastighet, som vore mest ekonomisk för godstågen, diskuterade nämligen föreningen å sitt juli-möte 1879 även spörsmålet om nedbringande av framdragningskostnaderna för tågen. Därvid förevisades ritningar å ett mindre lokomotiv liksom å en personångvagn — den s. k. Rowanska ångvagnen — en av föregångarna till våra dagars motorvagnar.

Vid mötet gjordes gällande, att båda dessa transportmedel voro lämpliga för personbefordringen å sådana kortare banor eller linjer, inom vilkas trafikområde befolkningen vore tillräckligt stor för att medgiva anordnande mot billiga avgifter av flera sådana tåg dagligen. Det betonades också, att en väsentlig minskning i slitningskostnaden för bana och materiell skulle vinnas, om de tunga godstågen genom insättande av lätta persontåg gjordes oberoende av persontrafiken och sålunda kunde framföras med lägre hastighet, än som i allmänhet vore fallet.

Då denna fråga ånyo behandlades vid föreningens möte i mars 1880, redogjorde trafikchefen vid Landskrona—Ängelholms järnväg, F. L. SCHAUMAN, för en lätt personångvagn, som för den nyssnämnda järnvägens räkning utförts vid Kockums mekaniska verkstad i Malmö och som provkörts å en del järnvägar i södra Sverige. Denna vagn, den s. k.

Belpairiska ångvagnen, som kom till användning å även några andra svenska enskilda järnvägar, hade konstruerats av generaldirektören vid de belgiska statsbanorna, BELPAIRE.

Följande uttalande av föreningen vid detta möte torde böra återgivas: »största hastighet för godståg, hvartill äfven räknas sådana blandade tåg, som hufvudsakligen föra gods, bör vara 1 1/2 mil i timmen å lättare räler och 2 mil i timmen å tyngre, och bör, när en större hastighet för persontrafik är nödvändig, denna besörjas medelst ångvagn eller vanliga personvagnar, dragna af särskilda för ändamålet konstruerade, lättare lokomotiv».

Frågan diskuterades vid följande sammanträden, och uppgifter å tågkostnaderna vid användning av »de mindre motorer», som voro i trafik vid vissa järnvägar, sammanställdes och utdelades under år 1882 till föreningens medlemmar. Vid oktobersammanträdet 1883 antog föreningen en formlig resolution rörande detta fortfarande så aktuella spörsmål. På frågan: »kunna små ångspårvagnar, exempelvis med 5 000 kilograms vikt och 9 hästkrafter, med fördel användas för persontrafik vid de till Mellersta Banföreningen hörande banorna och under hvilka villkor», gjorde föreningen nämligen, sedan ordföranden, trafikchefen MURRAY, redogjort för de tillfredsställande resultat, som vunnits vid användningen å Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg av en å denna järnvägs verkstad byggd ångvagn, följande uttalande: »Mellersta Banföreningen anser vagnar av här ifrågavarande slag vara synnerligen lämpliga för *ordinarie trafik* på kortare bansträckor samt *extratåg, inspektionsresor* och dylikt äfven på längre sträckor vid tjenlig väderlek.»

Sedan föreningen alltså i slutet av sjuttio- och början av åttioalet visat intresse för och tagit ställning till vad man redan då kunde kalla motorvagnsfrågan, dröjde det nästan fyrtio år innan föreningen som sådan åter upptog detta spörsmål till allmännare behandling. Under denna tid hade emellertid ett flertal förvaltningar infört motorvagnsdrift å sina banor, om än i mera begränsad omfattning, varvid man dock i vårt land ända fram till år 1912 endast hade ångdrivna vagnar att tillgå. Sedan explosionsmotorn utexperimenterats, kom emellertid denna till användning även för järnvägsdrift, och den första bensinmotorvagnen byggdes sålunda år 1898. Vad Sverige beträffar infördes motorvagnar, försedda med förbränningsmotor för bensin eller sprit och med elektrisk kraftöverföring, år 1912 vid Karlstad—Munkfors järnväg, och den 1 juli 1913 togs den första Diesel-elektriska

motorvagnen i vårt land i bruk på Mellersta Södermanlands järnväg.

Motorvagnsfrågan togs emellertid åter upp inom föreningen under världskriget. Svårigheten att erhålla för ånglokomotiven nödigt bränsle och den i samband därmed stående fortsatta stegringen av järnvägarnas driftkostnader liksom tillkomsten av nya motorvagnstyper föranledde verkställande direktören vid Vikbolandsbanan C. CARLSSON att i en skrivelse till föreningens styrelse den 4 mars 1918 föreslå, att motorvagnsproblemet måtte genom föreningens försorg göras till föremål för en allsidig utredning.

Styrelsen tillsatte också den 20 mars 1918 för detta ändamål en kommitté, vars uppdrag emellertid väsentligt försvårades och fördröjdes av de onormala förhållandena under krigsåren och tiden närmast efter dessa. Kommittén, verkställande direktörerna C. CARLSSON och majoren E. M. LINDGREN, trafikchefen P. KOCK samt maskiningenjörerna W. E. BETTS och K. A. PALLIN, avlämnade den 17 oktober 1921 sitt omfattande och intressanta betänkande, vilket återfinnes i föreningens tryckta handlingar för nämnda år.

Ett stort antal uppgifter angående motorvagnstrafiken hade insamlats från de järnvägar inom landet, där dylik drift förekom, och kommittén hade därjämte inhämtat sådana uppgifter från vissa järnvägar i utlandet. Sålunda återgav kommittén i sitt betänkande ett utförligt utlåtande från direktören SARMEZEY vid Arad-Csanád-järnvägen i Ungern, vid vilken järnväg man sedan många år haft ett stort antal motorvagnar i trafik och därför hade rik erfarenhet i denna fråga. Direktör S., känd såsom föregångsman på detta område av järnvägsdriften, framhöll i sitt synnerligen uttömmande och belysande uttalande bl. a., att svenska privatbanor varit bland de första, som riktigt uppfattat frågan angående motorvagnstrafiken, och gjorde gällande, »att motorvagnen i egenskap av den lätta järnvägs-trafikens fordon är ur ekonomisk synpunkt den, som rätteligen bör väljas».

Kommittén hemställde efter en utförlig motivering, att föreningens styrelse måtte söka utverka vissa lättnader i de gällande tekniska bestämmelserna för motorfordon samt att styrelsen måtte — för vinnande av nödig erfarenhet om den lämpligaste motorvagnstypen — genom utverkande av ett under tio år räntefritt statslån möjliggöra för någon därtill lämplig järnväg att helst i full utsträckning ombesörja sin trafik uteslutande med motorfordon.

Föreningens styrelse gjorde också år 1923 en dylik framställning till K. M:t, som emellertid resolverade, att densamma icke föranledde till någon K. M:ts åtgärd. Däremot hava väsentliga lättnader och förbättringar genomförts såväl beträffande den tekniska utrustningen av motorvagnarna som för dessas användning i trafiken. K. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelade alltså föreningen, genom en skrivelse den 11 februari 1924, en av K. styrelsens maskininspektör, L. WALD. STÅHLE, verkställd utredning angående vissa för motorvagnstrafikens underlättande lämpliga åtgärder, i vilken utredning bl. a. lämnades anvisningar för erhållande av ökat hjultryck och ökad hastighet för motordrivna tåg. Dessa lättnader hava haft till följd, att järnvägarna i ökad utsträckning börjat använda sig av motorfordon, vilket har sin alldeles särskilda betydelse i konkurrensen med den allt mera stegrade motordrivna landsvägstrafiken.

I samband med spörsmålet om förortstrafikens lämpliga avveckling var motorvagnsfrågan föremål för behandling vid en kongress i Bryssel år 1922. Föreningen representerades vid denna kongress av en av ledamöterna i 1918 års motorvagnskommitté, d. v. maskiningenjören K. A. PALLIN, en av föregångsmännen i vårt land på detta område.

Motorvagnsfrågan diskuterades därjämte ingående på föreningens höststämma 1923, varvid redogörelser lämnades för olika vagntyper och för den erfarenhet, som vunnits av dessa vid såväl statens som vissa enskilda järnvägar. Referat av de viktigare av de anföranden, som därvid höllos i denna fråga, återfinnas i föreningens tryckta handlingar för år 1923 och föreligga dessutom i separatträck. Detta senare är även fallet med ett inlägg i motorvagnsfrågan av trafikchefen TH. GEO. BETTS, som med anledning av ovan berörda diskussion verkställt en undersökning rörande olika motorvagnstypers prestationsförmåga, i vilken undersökning en jämförelse göres mellan ångdrivna motorvagnar och vagnar med explosionsmotor.

Föreningens styrelse uppdrog den 24 januari 1924 åt särskilda delegerade att verkställa utredning och avgiva förslag beträffande frågan om det lämpligaste ordnandet av järnvägarnas anskaffning av motorvagnar. Denna kommitté fann emellertid snart, att järnvägsförvaltningarna i regel ställde sig avvaktande till denna fråga och att anledningen härtill förnämligast vore, att nya motorvagnstyper alltjämt framkomme. Under sådana förhållanden hade kommittén måst begränsa sitt uppdrag till att förmedla ett samarbete mellan vissa förvaltningar och vederbörande leverantörer för anskaffning av motorvagnar.

Ett stort antal motorvagnar av olika typer är emellertid i trafik vid landets enskilda järnvägar, och denna fråga är alltjämt föremål för föreningens liksom för de olika järnvägsförvaltningarnas stora intresse.

## RÄLSFRÅGAN

Frågan om lämpliga räls typer för de olika järnvägarna var särskilt under åttio- och nittiotalen föremål för föreningens intresse. Vid avgörandet av hithörande spörsmål stodo vid nämnda tid järnvägarna liksom föreningen i livlig förbindelse med ingenjören C. P. SANDBERG, vilken ända till sin död 1913 var inspektör för den räls, som statsbanorna liksom flertalet enskilda järnvägar köpte i England.

SANDBERG var uppfinnare av olika rälskonstruktioner och en framgångsrik affärsman. Han lyckades därför få sina rälsmodeller antagna vid många järnvägar och spårvägar jorden runt och arbetade — väl även på grund av eget intresse — för att järnvägarna skulle använda tyngre räls och bättre skarvförbindningar, än som då var brukligt. Han gjorde emellertid de svenska järnvägarna under många år värdefulla tjänster genom att tillhandahålla dem ritningar å lämpliga rälssektioner samt prisuppgifter liksom andra meddelanden rörande utvecklingen på detta område. SANDBERG framhöll alltså i broschyrer och rapporter fördelen av att förstärka järnvägarnas överbyggnad. Sålunda föredrogos av S. verkställda utredningar i rälsfrågan vid föreningens sammanträden i juli 1886 och i mars 1898, i vilka lämnades ett flertal viktiga uppgifter och råd rörande rälsanskaffningen. I den sistnämnda utredningen utvecklade SANDBERG utförligt sina principer angående förstärkandet av järnvägarnas överbyggnad. Utredningen ifråga innehöll även en intressant tabell över den viktökning rälsen till 1898 undergått vid världens viktigare järnvägar samt över den betydande minskning, som inträtt i rälspriset, vilket 1862 var över 19 eng. pund men som 1898 gått ned till något över 4 pund per ton, medan däremot arbetslönerna för underhållet överallt blivit väsentligt högre.

Vid föreningens sammanträde i november 1899 tillsatte föreningen på förslag av ingenjör SANDBERG en kommitté för utredning av frågan om underlättande av inhemsk tillverkning av järnvägsväxlar genom fastställandet av standardtyper för sådana, vilket torde böra nämnas såsom ett av de första försöken att på detta område göra Sverige oberoende av utlandet. SANDBERG deltog såsom delegerad för vårt land i järnvägskongressen i Paris 1900, där bl. a. rälsfrågan diskuterades,

och han redogjorde därefter vid föreningens sammanträde den 21 november 1900 för vad därvid förekommit i denna sak. Med stöd av en tablå över rälsbrott gjorde SANDBERG då gällande, att den vid svenska järnvägar använda stålrälsen med en kolhalt av 0,42 % visat sig särskilt lämplig för svenska förhållanden.

Rörande rälsfrågan torde ytterligare böra nämnas, att genom föreningens försorg år 1904 upprättades en »uppgift å skenor med tillbehör vid enskilda järnvägar», innehållande mått å räls, skarvjärn, rälsspik och syllavstånd, som då användes vid landets enskilda järnvägar. En av professorn vid Tekniska Högskolan, J. MAGNELL, år 1906 företagen vetenskaplig undersökning av vid svenska enskilda järnvägar använd räls har också givit vid handen, att denna räls i regel överträffade de anspråk på hållbarhet, som kunde uppställas.

Som förut framhållits kan det stora antal tekniska frågor, som föreningen behandlat under sin femtioåriga verksamhet, icke här göras till föremål för en närmare skildring. Emellertid torde ett uppräknande av de viktigaste av dessa spörsmål kunna i viss mån giva en föreställning om föreningens insats på detta område. Sålunda har föreningen behandlat frågor rörande banbyggnadens utförande och underhåll, banans besiktning och bevakning, signal- och säkerhetsanläggningar, rullande materiellens utförande, underhåll och besiktning, angående den viktiga frågan om vagnarnas bromsutrustning, om elektrisk järnvägsdrift samt i samband därmed om sättet för elektriska kraftledningars framdragande inom eller i närheten av järnväg m. m.

## TIDTABELLSFRÅGOR

Föreningens verksamhet har under en lång följd av år även omfattat utgivandet av för allmänheten avsedda tidtabeller för järnvägstågen. Då denna verksamhet särskilt under åren 1887—1914 var av avsevärd omfattning, torde en kortfattad skildring av densamma böra lämnas här.

Under järnvägarnas första tid i vårt land kungjorde de få järnvägsföretagen var för sig sina tågtider genom anslag å stationerna, och dessa s. k. anslagstidtabeller tillhandahöllos även allmänheten genom vederbörande förvaltnings försorg. Vid tidtabellsskiften annonserades tågtiderna därjämte i ortens tidningar, vilka i många fall tryckte dessa tidtabeller separat och utdelade dem till sina läsare. Efter hand som järnvägsnätet utvecklades gjorde sig emellertid behovet av en

gemensam tidtabell för samtliga järnvägar gällande, och en sådan började också utgivas från och med juni månad 1862. Denna vår första samlade kommunikationstidtabell hette: »Vägvisaren för resande i Sverige». Den angavs å titelbladet innehålla fullständiga uppgifter rörande ångfartygs-, järnvägs- och diligenskommunikationerna jämte andra för resan nödiga upplysningar och var utrustad med en karta över de olika samfärdslederna. Priset å denna tidtabell var emellertid enligt den skildring av tidtabellsväsendet, som återfinnes i Statens järnvägars minnesskrift 1856—1906, så högt som en riksdaler riksmünt, och K. trafikstyrelsen ansåg därför enligt den åberopade källan nödvändigt att själv utgiva en billigare tidtabell för tågen å Statens järnvägar. Denna tidtabell benämndes: »Tidtabellen, officiell underrättelse om bantågens afgang från och ankomst till stationerna å Statens järnvägar» och tillhandahölls allmänheten till det låga priset av fem öre stycket. Den utgavs från år 1864 men upphörde i april 1867, då den ännu utkommande tidtabellspublikationen »Sveriges Kommunikationer» började utgivas. I denna publikation, vilken i likhet med »Vägvisaren» tillkom på enskilt initiativ, kunde järnvägsförvaltningarna nu införa sina tågtider och för allmänheten erforderliga uppgifter om biljettpris m. m., varför tidtabellernas annonsering i tidningarna vid tidtabellsskiften kunde inskränkas till en hänvisning till nämnda publikation.

Såsom ovan nämnts kungjorde järnvägarna sina tågtider från början medelst anslagstidtabeller å stationerna och häri inträdde ingen ändring genom tillkomsten av »Sveriges Kommunikationer». Emellertid anslogs efter hand först grannbanornas men senare även övriga järnvägars tidtabeller å stationerna. Detta sätt att bekantgöra tågtiderna medförde emellertid genom det stora antalet, till format och utseende olika tidtabeller, en del olägenheter, och föreningen upptog därför tidigt frågan om åstadkommande av en ändring på detta område. Vid marssammanträdet 1880 uppdrogs sålunda åt en kommitté att upprätta och trycka en provtabell, å vilken samtliga till föreningen hörande banors tidtabeller skulle sammanföras. En dylik tabell förevisades också vid julisammanträdet 1880, och det uppdrogs därvid åt sekreteraren att förhandla med »Sveriges Kommunikationer» om tryckning av densamma. Föreningen beslöt därefter vid oktobersammanträdet 1880 att från och med de tidtabeller, som trädde i kraft den 15 november 1880, sammanföra tidtabellerna för samtliga till föreningen hörande banor i en gemensam tabell, att i denna även skulle

meddelas uppgifter om avstånden mellan stationerna, om biljettprisen samt — »om så ansågs behöfligt» — om förbindelser med andra kommunikationsleder. Sekreteraren skulle ombesörja tabellernas tryckning och utsändning till föreningens medlemmar, och föreningen förskotterade kostnaderna. Föreningen beslöt därjämte uppmana landets samtliga enskilda järnvägsförvaltningar »att för framtiden låta sammanföra äfven sina banors tidtabeller å exempelvis 2:ne större tabeller, i hvilket fall blott 3:ne tabeller förutom statsbanans skulle behöfva å stationerna anslås, för att få bantågens gång å samtliga de svenska järnvägarna angifna». De järnvägsförvaltningar, som vid denna tid icke tillhörde föreningen, följde också detta råd och sålunda upprättades utom »Mellersta Banföreningens anslagstidtabell» en gemensam anslagstidtabell för södra Sveriges och en för Västergötlands enskilda järnvägar. Då allt flera förvaltningar efter hand slöto sig till föreningen, bestämdes å marsstämman 1881, att föreningens anslagstidtabell skulle utgivas i två eller tre blad i stället för i ett enda, alltför stort sådant. Rubriken å dessa tabeller ändrades senare till »Mellersta Sveriges Enskilda järnvägars anslagstidtabell».

Detta sätt att kungöra tågtiderna å järnvägarnas stationer praktiserades ända till år 1904. Emellertid måste tabellerna göras allt större till omfånget, beroende på att antalet banor och tåglägenheter väsentligt ökades, och man måste därför övergå till ett lämpligare förfaringssätt. Föreningen beslöt alltså i augusti 1903 att, i stället för anslagstidtabellerna, å stationerna uppsätta en karta över samtliga järnvägar, å vilken de olika banorna voro försedda med ett nummer, motsvarande dess nummer i en tidtabellsbok, som anbringades invid kartan. Anslagstidtabellen för den egna och för angränsande banors tåg uppsattes därjämte liksom förut, och detta sätt att kungöra tågtiderna tillämpas fortfarande.

Samtliga järnvägar annonserade såsom tidigare nämnts sina tågtider i den från den 27 april 1867 utkommande tidtabellspublikationen »Sveriges Kommunikationer». Denna tidtabell, som länge tillhålls allmänheten till ett pris av 10 öre exemplaret, var så gott som utan konkurrens, vilket medförde att järnvägarna måste erlægga ett enligt deras förmenande alltför högt annonspris. Föreningen diskuterade denna fråga vid sitt oktobersammanträde 1884, och det uppdrogs därvid åt sekreteraren samt trafikcheferna VON KRUSENSTIERNNA och LINDQUIST att söka åstadkomma skäligen nedsättning i kostnaden för annonsering av tidtabellerna. Kommittén framlade sitt betänkande i

frågan vid marssammanträdet 1885 och framhöll i detta, att den funnit järnvägarnas utgifter för annonsering av tidtabellerna »otillbörligt höga». Då detta av kommitterade framhållits för vederbörande i »Sveriges Kommunikationer», hade de fått det beskedet, att annonsavgifterna kunde nedsättas med 30 %, och redaktionen hade därjämte erbjudit sig att avgiftsfritt införa järnvägarnas annonser i den s. k. »Tidtabellen», en uteslutande för järnvägarna avsedd tidtabellspublikation, som utkom under åren 1876—1887. Kommitterade hade visserligen funnit denna prissänkning »i och för sig mycket betydlig» men ansågo densamma ändå icke vara tillfyllest och hade i övrigt funnit anordningen med tidtabellernas kungörande i »Sveriges Kommunikationer» mindre lämplig. Sedan kommitterade framhållit ett flertal skäl för denna sin uppfattning, föreslogo de, att en tidtabellsbok skulle utgivas för järnvägarnas räkning samt att K. trafikstyrelsens medverkan skulle sökas för genomförandet av detta förslag. Detta godkändes också av föreningen, som uttalade önskvärdheten av, »att i stället för nuvarande Sveriges Kommunikationer, utgäfves vintertiden hvarannan samt öfriga tider af året hvarje vecka en tidtabellsbok, omfattande allenast bantågens turer å samtliga svenska jernvägar, med korta anvisningar å till jernvägarne anslutande ångbåtslägenheter». Föreningen uppdrog därjämte åt de kommitterade att inleda förhandlingar med K. trafikstyrelsen om publicerande mot viss avgift i den föreslagna tidtabellsboken av Statens järnvägars tågtider.

I K. trafikstyrelsen ställde man sig emellertid till en början tveksam till förslaget. Överdirektören för trafikavdelningen, HÄHR, framhöll alltså i en skrivelse till föreningen den 30 oktober 1885, att han vid ärendets föredragning i Trafikstyrelsen »icke ansågo sig böra förorda det nuvarande annonseringssättets öfvergifvande med mindre än det efter föregången utredning visar sig, att allmänhetens anspråk på fullständiga underrättelser om landets kommunikationsväsen blifva genom det ifrågasatta nya sättet för annonsering lika väl tillgodosedda som för närvarande».

Då frågan ånyo förekom till behandling av föreningen å dess sammanträde den 29 mars 1886, kunde de kommitterade framlägga ett kostnadsförslag för den ifrågasatta tidtabellen, enligt vilket denna skulle kunna utgivas för mindre än hälften av den kostnad, som erlades till »Sveriges Kommunikationer». Med anledning härav beslöt föreningen, att annonseringen i nämnda publikation skulle upphöra med 1886 års utgång samt att föreningen i stället skulle från och med år

1887 utgiva den föreslagna tidtabellsboken. De kommitterade fingo i uppdrag att fortsätta förhandlingarna i frågan med K. trafikstyrelsen, och denna lät också sina betänkligheter fara, sedan det ordnats så med »Sveriges Kommunikationer», att järnvägarnas tidtabeller fortfarande skulle annonseras där, vad de enskilda banorna beträffar utan någon som helst kostnad för dessa.

Den nya publikationen erhöll, för att dess karaktär av järnvägstabell skulle betonas, namnet »Tågtidtabellen», och dess första nummer utkom den 1 april 1887. Den trycktes till en början på fint papper i formatet 16 × 10 cm. och tillhandahölls allmänheten då till ett pris av 50 öre stycket. Tågtidtabellen, som i början utkom en gång i månaden, senare 6 à 8 gånger årligen, innehöll tågtider och biljettpris för landets samtliga järnvägar och dessutom bl. a. sammandrag av de viktigaste tågförbindelserna till och från Stockholm, Göteborg och Malmö samt viktigare orter i utlandet, vissa ångbåtsförbindelser, utdrag av trafikreglementet och ordningsreglerna, annonser m. m. Tabellen var därjämte försedd med en karta i två färger.

Emellertid gick försäljningen av den nya tidtabellen, på grund av det i jämförelse med »Sveriges Kommunikationer» höga priset, icke enligt beräkning, varför föreningen vid julisammanträdet 1888 beslöt att även utgiva en »gottköpsupplaga» av densamma, vars pris — trots det att formatet ökades — sattes till 25 öre. Den dyrare upplagan visade sig därefter obehövlig och indrogs därför. Den avgift, som järnvägarna hade att erlægga för annonsering av tidtabellerna, bestämdes av föreningen till en början år från år och utgjorde under åren 1887—1892 för hel sida 50 kronor. För samtliga banor uppgick annonskostnaden nu till 4 000 kronor om året, då den förut uppgått till icke mindre än 11 000 kronor. Från och med år 1893 visade det sig emellertid nödvändigt att öka avgiften till 100 kronor för sida och år.

De två första åren gick tidtabellsaffären med en sammanlagd förlust av omkring 3 500 kronor, 1889 visade ett mindre överskott, 1890 blev det åter förlust, nu på 2 852 kronor, men därefter vände sig bladet, och vinsten uppgick sålunda för åren 1891—1895 till sammanlagt omkring 18 000 kronor och senare till omkring 6 000 kronor om året. Förlusten för år 1890 förklaras av de kostnader, vilka detta år nedlades på den omredigering av »Tågtidtabellen», som betingades av kommitténs beslut att utgiva separata upplagor av tabellen för mellersta och norra Sverige. Dessa separata tabeller visade sig emellertid icke vara

begärliga och indrogos därför snart, men järnvägarnas tidtabeller fördelades i Tågtidtabellen ända till 1899 på tre avdelningar, nämligen för norra, mellersta och södra Sverige. Den ursprungliga kommittén, VON KRUSENSTIERNA, LINDQUIST och föreningens sekreterare, BESKOW, fungerade, sedan tidtabellen börjat utgivas, en tid framåt såsom redaktionskommitté, men sekreteraren ansvarade dock närmast för det med tidtabellen förenade, högst avsevärda arbetet. Sekreteraren måste emellertid redan från början anlita sakkunnig hjälp med redigeringen och den omfattande skriftväxlingen liksom med expeditionen och den synnerligen besvärliga försäljningsorganisationen och redovisningen. Under en lång följd av år utfördes det förstnämnda arbetet av dåvarande bokhållaren å K. järnvägsstyrelsens trafikbyrå A. WAHLGREN och det senare av kontorsskrivaren i K. styrelsen, fröken M. ALLGULIN.

På grund av den besvärande konkurrensen från den varje vecka utkommande, äldre och billigare tidtabellspublikationen »Sveriges Kommunikationer», som genom sitt större format kunde ställa upp tidtabellerna, så att de verkade mera överskådliga och lättlästa, än som var möjligt i den till formatet betydligt mindre »Tågtidtabellen», blev denna icke den goda affär, som man hade beräknat och tänkt. Tågtidtabellen utsattes också vid olika tillfällen för kritik, första gången 1899, då den vid denna tid verksamma »Föreningen för södra Sveriges smalspåriga järnvägar» vid ett sammanträde den 5 augusti 1899 beslöt att i en skrivelse till Järnvägsföreningen hemställa, att denna måtte vidtaga åtgärder till rättelse av de förhållanden angående »Tågtidtabellen», som påtalades i skrivelsen. Frågan togs därefter upp vid föreningens sammanträde i Hälsingborg den 21 augusti 1899, där trafikchefen vid Mellersta Blekinge järnväg, BÄRNHEIM, ytterligare underströk de anmärkningar, som nämnda förening framfört. Med anledning härav uppdrog föreningen vid nämnda tillfälle åt en kommitté, bestående av trafikchefen BÄRNHEIM, direktören TRAPP och föreningens dåvarande sekreterare, LUNDBERG, att upprätta förslag till erforderliga ändringar rörande »Tågtidtabellen», och dessa kommitterade framlade också i sitt betänkande av den 11 november 1899 ett flertal anvisningar rörande tidtabellens redigering och uppställning.

Föreningen fortsatte trots en del därmed förenade olägenheter utgivandet av »Tågtidtabellen» ända till år 1915. I slutet av oktober 1912 förklarade emellertid K. järnvägsstyrelsen, att den hade under övervägande att utgiva en för allmänheten avsedd tidtabell för svenska

järnvägar och anhöll, att föreningen måtte genom ombud deltaga i den härför erforderliga utredningen. Snart därefter gjorde Förlagsaktiebolaget Sveriges Kommunikationer en framställning till föreningen angående offentliggörande av järnvägarnas tidtabeller, och föreningens styrelse uppdrog därför den 20 november 1912 åt verkställande direktören samt trafikcheferna, dåvarande kaptenen J. NYSTRÖM och R. WESTER att förhandla med K. järnvägsstyrelsen och nämnda förlagsaktiebolag i frågan.

Resultatet av förhandlingarna blev, att de kommitterade vid styrelsens sammanträde den 21 oktober 1914 framlade förslag till överenskommelse mellan K. järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen å ena sidan och förlagsaktiebolaget Sveriges Kommunikationer å den andra, angående offentliggörande i »Sveriges Kommunikationer» av statens och de enskilda järnvägarnas tidtabeller, dels ock mellan föreningen och nämnda förlagsaktiebolag, angående upphörande med utgivandet av publikationen »Tågtidtabellen», sedan dennas vinterupplaga 1914—1915 utkommit.

Då dessa förslag den 21 oktober 1918 föredrogos av verkställande direktören i föreningens styrelse, framhöll han bland annat, att järnvägarnas sammanlagda annonsavgifter till »Tågtidtabellen» per år utgjorde 13 852 kronor. Då föreningen enligt den föreslagna överenskommelsen årligen skulle erlägga 4 680 kronor för annonseringen i »Sveriges Kommunikationer», skulle den årliga behållningen alltså komma att uppgå till 9 172 kronor. Därtill skulle komma eventuell utdelning på de aktier i förlagsaktiebolaget å tillsammans 10 000 kronor, som föreningen skulle erhålla i vederlag för nedläggandet av »Tågtidtabellen». Då föreningens årliga behållning av »Tågtidtabellen» utgjorde omkring 6 000 kronor, så skulle alltså den föreslagna anordningen medföra ekonomisk fördel för föreningen.

Sedan föreningens styrelse behandlat och godkänt de framlagda förslagen biföllos desamma å novemberstämman 1914, och »Tågtidtabellen» upphörde därför som ovan nämnts att utkomma med utgången av vinterturerna 1914—1915.

Enligt överenskommelsen utser föreningen och K. järnvägsstyrelsen vardera en ledamot av förlagsaktiebolagets styrelse liksom föreningen en av dess revisorer.

Här torde också böra nämnas, att föreningen tidigare deltagit i de internationella, årligen återkommande tidtabellskonferenser, som hållas i olika länder. Föreningen har därvid i regel varit representerad genom

sin verkställande direktör. Numera deltaga emellertid i dessa konferenser endast sådana förvaltningar och sammanslutningar, som direkt utöva järnvägsdrift.

