

1941 - 1942.

Norrlandstrafiken åren 1938 - 1940 torde få anses ligga över föregående års normaltrafik. En jämförelse mellan dessa års trafik med trafiken 1941 visar en högst betydande ökning för sistnämnda år. 1941 års trafik utgör på flertalet större stationer på IV distriktet närmare en fördubbling av exempelvis 1939 års trafik. Under månaderna januari - mars 1942 var den verkligen fördubblad. Trafiken på den enkelspåriga linjen Ånge - Krylbo var då lika stor som den samtidiga sammanlagda trafiken på de båda dubbelspåriga linjerna Göteborg - Alingsås och Malmö - Håssleholm. De grafiska framställningar över antalet till- och avkopplade vagnar vid vissa större norrlandsstationer och på Inlandsbanan illustrerar tydligt ökningen.

Utgående tåg vid Ånge utgjorde pr dag 1938 22, men under den gångna vintern bortåt 50.

Inlandsbanan trafikeras såsom bekant enligt SÅS § 100, alltså med säkerhetsbestämmelser för trafiksvaga bandelar. Tågantalet där har sedan 1938 ökat med 50 %.

Redan trafikökningen i och för sig är följaktligen så betydande, att det måste anses såsom ett förnämligt organisatoriskt arbete, att trafiken avvecklas så störningsfritt som skett.

De förseningar, som persontrafiken under sista året utsatts för äro, sedda i samband med den explosionsartade trafikökningen visserligen beklagliga, men dock förklarliga ur många synpunkter. Förutom trafikökningen komma andra, för denna tidsperiod aktuella förteelser som påverkat avvecklingen: våra bangårdar ha icke varit tilltagna för trafiken, vi ha haft att göra med säregna transport-förhållanden, personalen har icke haft erforderlig vana, säkerhet och precision, väderleksförhållandena ha varit sällsynt vidriga, telefoneringskapaciteten har överskridits, lokbrist har uppstått, lokens dragkraft har måst nedsättas, bensins motståndskraft har minskats på sina håll o.s.v.

Om vi återgå till vagnantalet (v.g. se de grafiska framst.) och titta närmare på siffrorna för Ånge och Krylbo, så kunna vi göra högst överraskande jämförelser. Vagnantalet på dessa båda stationer äro ungefär like höga, men ett studium av del IV i GTF visar att rangeringsarbetet är betydligt större i Ånge än i Krylbo. En stor del av vagnantalet i Krylbo torde nämligen utgöras av grupper av vagnar. Hur ställer sig dessa båda stationers vagn- och spårantal i förhållande till ex. Tomtebodas, Hallebergs, Nässjö och Sävrens rangerbangårdas vagnantal, för dessa då räknat under normaltrafik?

Beträffande Sävrens rangerbangård, så utgör spårantalet där i bredd f.n. 22 varav från rgruppen helt skilda 4 tågspår. För tåg från övriga stationer /1

Göteborg, alltså västerifrån, finnas därjämte ytterligare 3 tågspår. Normalt vagnantal 1500 pr dygn.

Hallsberg är en bangård av helt annan typ, helt i lutning, så att växlingslok i stort sett är obehövt och har betydande resurser. Normalt vagnantal 2100 pr dygn.

En hastig jämförelse mellan olika bangårdar visar följande.

Tonteboda och Nässjöna helt nyligen omändrade bangårdar. Tonteboda med 6 tågspår och 29 rangerspår samt möjlighet till god växling i båda ändar. För tågrangering användes därjämte både Stockholm norra och Värten. Normalt vagnantal 2600 pr dygn. Nässjö har 4 tågspår och över 20 rangerspår. Bangården är konstruerad på för behövt skjutspassning lämpat sätt. Normalt vagnantal 1000 pr dygn.

Båda dessa bangårdar äro försedda med växlingsrygg, som låter särskilning av tåg ske på, lågt räknat, endast en tredjedel av den tid, som vanlig skjutsväxling kräver. Vid Änge finnas 6 tågspår, gemensamma för person- och godstrafiken och 16 rangerspår. Vid Krylbo 6 resp. 9. Växlingsvall saknas vid sistnämnda båda stationer.

Givetvis är trafikarbetet vid Tonteboda, Malmö och Sävrens rangerbangård med sina anslutande hamnbangårdar betydligt mera spårkrävande än vad uteslutande rena tågbildningsstationers arbete är. Men samtidigt äro exempelvis både Sävrens och Tontebodas bangårdar numera förnämligt konstruerade och av sådan längd att de tämligen obehindrat medgiva växling i båda ändar, över vall dock endast från ett håll. Hallsbergs arbete är av sådan natur, att varje tåg måste helt sonderdelas i en mängd grupper.

Änge och Krylbo bangårdar motsvara för närvarande icke alls - helt naturligt förresten - de krav man normalt ställer på en rangerbangård med en trafik, som här verkligen förelegat. Tvärtom skulle sannolikt varje bangårdsman tidigare bestämt förklarat, att en sådan trafikstorlek icke skulle kunnat avvecklas med sådant bangårdsutrymme (att den avvecklats i stort sett tillfredsställande är ett gott betyg för transport- och stationsledning).

Norrländstrafikens båda betydelsefullaste stationer Änge och Krylbo ha sålunda för närvarande icke bangårdar, som byggts för nuvarande trafik. Detta även om hänsyn togs till att de båda bangårdarna icke alls utföra en sådan finrangering av vagnar som de nämnda sydliga stationerna. Dylik rangering vore helt enkelt omöjlig. Detta gäller alldeles särskilt Krylbo med sina 9 rangeringspår.

Att emellertid Änge station i vinter överhuvudtaget kunnat utföra trafikens beror på att Kungl. Styrelsen förra sommaren lät utbyggas bangården till dess nuvarande skick och att särskild ingångslinje för godståg byggdes i ena änden.

Denna särskilda ingångslinje har i vinter varit värdefull för att i viss

mån kunna skilja person- och godstrafiken åt. Persontågsrörelsen vid Ånge har genom denna ingångslinje undsluppit många både stora och små förseningar, som eljest skulle vållats av godstågsrörelsen.

Det otillräckliga spårantalet i Ånge och Krylbo föranledde ofta uppställning av godståg dels utanför dessa stationer, dels på närgränsande mindre linjestationer. Dessa tågstopp och tåguppställningar ökades oroväckande under slutet av januari och början av februari.

Beträffande IV distriktets övriga större stationer (Krylbo är ju dock icke IV distriktets station) så gäller, att ingen av dem är utbyggd för en sådan toppbelastning som detta världskrig framkallat. Detta gäller exempelvis Bollnäs, Ljusdal, Sundsvall C, Långsele, Östersund C och Gävle

Vid Sundsvall C brukar vintermånadernas normala trafik lätt kunna avvecklas, enär sjötrafikens krav på spårutrymme då är borta. De kringliggande industrystationernas stora ankommande och avgående vedtrafik, den stora cellforutlastningen m.m., upptog emellertid stationens spårutrymme i sådan grad, att under flera veckor endast ett tågspår fanns disponibelt långa tider på dygnet. Under rådande vagnhopning och kyla hade stationen därför svåra problem att bemästra.

Vid Östersund C blev trafiken till och från Norge och Inlandsbanan så stor, att närbelägna stationer, särskilt då Brunflo, ofta måste användas för vagnuppställning på kvällarna och nätterna. De jämförelsevis goda spårutrymmena vid Brunflo, tillkomna vid inledandet av Inlandsbanan och före kriget starkt ifrågasatta till avsevärd minskning, räddade ofta tågrörelsen å 13 trafiksektionen från stockning.

I Gävle är spårsystemet opraktiskt ordnat för Ostkustbanans genomgående trafik och denna måste därför ordnas under minutiöst samarbete med I distriktet (1 trafiksektionen).

Se vi på transportföremålens och transporterens natur, så ha vi först och främst den allt överskuggande veden. Ved har denna vinter transporterats i en mängd som aldrig tidigare, både hushålls- och industrived. Båda slagen ha varit rätt besvärliga transportföremål. Särskilt under höst- och de tidiga vintermånaderna, då den icke lastades på rätt sätt. Det tog underligt nog - lång tid att låra stations- och lastningspersonal sådan lastning, att veden höll sig kvar på vagnen. På öppna vagnar lastades den icke med behörlig lutning och icke heller med bindande treve närmast gaveln. Följden blev, att man på rangerstationerna dagligen fick den ena vedlasten efter den andra nedrasad i spåren. Alla veta hur ytterligt besvärligt det är att under livlig trafik för det första ha transportföremål liggande mellan spåren, för det andra att avdela spår och vedlasterna skaffa personal för upplastning. På linjen vållade/då och då stopp ~~stopp~~ och hinder genom ras.

Den ved, som lastades i slutna vagnar, staplades oförståndigt och följden

blev ras, öfverbelastning, ofta sönderslagna gavelväggar och kvartagning av vagn för hinderfull onlastning.

Otorked ved lastades ofta i för stor mängd på vagnen och följden blev, att vägningsstationerna fick besvär med onlastning.

Andra transporter, som redan under normaltrafik kräva ökad personal äro militärtransporterna. Dessa äro tidsödande genom vagnutrustning, uppehåll för måltider o.s.v. Att norrlandslinjerna icke gått lottlösa för militärtransporter är bekant.

Vidare ha framgått vissa specialtåg, som på en del stationer krävt tidsödande vattning, kruttåg, som under hindrande uppställning måst bevakas m.m.

Personalen måste vid en så våldsamt trafikökning som denna ökas betydligt. Detta har, såsom framgår av personalkurvorna, också skett. Denna ökning har emellertid medfört en utspädning med okvalificerad personal, vars osäkerhet och ovana vållat många tågförseningar och oregelmässigheter i arbetet. Vad som särskilt visat sig olägligt har varit bristen på tränade tågklararare, vana växlingsledare och vagnupptagare och erfaren teknisk vagnpersonal. Tågklarararebehovet har givetvis ökat onormalt på grund av tidtabellens uttänjning över hela dygnet på ett stort antal stationer och på grund av att oöfvad körning måst borttagas på huvudlinjen.

Det stora antalet omläggningar i tidtabellen genom S-order, de ofta upprepade kvartagningarna av tåg eller avkoppling av vagnar på grund av lokskador m.m. ha icke kunnat bemästras på ett tillfredsställande sätt av de alltför unga tågklararare, som saknat vana och överblick av på inträffade situationer inverkan förhållanden.

Vagnupptagarna ha icke hunnit växa sig in i bangårdsarbetet och ha därför icke kunnat följa med tågbildningen under hand som denna fortskridit. Dess arbete har därför många gånger försenat tågen samtidigt som vagnslistor blivit felaktiga såväl beträffande både vikt- och bromsuppgifter som beträffande tåget medföljande vagnar.

Vagn teknisk personal har varit knapp och alltför oerfaren.

En annan grupp av bangårdspersonal, som är synnerligen viktig för stora ranger- och tågbildningsstationer, är lampstpersonalen. Tyvärr har utbildning av sådan eftersatts på de flesta större stationer och följderna härav ha vållat resp. stationsföreståndare verkliga bekymmer.

Väderleksförhållandena inverka ju på trafikavvecklingen i en oerhörd grad. Även om tidtabellen uppgöres med skäligen hänsyn till vinterns kyla och snö och mörker, som fördröja och försvåra arbetet, så är det dock så, att man vid tidtabellsarbetet icke vill ta fullt ut den hänsyn vintertrafikens natur egentligen kräver. Man vill både i järnvägens och trafikanternas intressen undvika den försämring av tidtabellen under nio månader, som köldperioden under tre

egentligen kräver. Skulle vintern då ett år sätta in med sådan arktisk sträng-  
het som skett innevarande vinter, så måste följderna för järnvägsdriften bli  
oerhört kännbara. I förbigående erinras om vinterns inverkan på keppel och  
koppling, bälger, brossystem, skjuts- och övriga växlingsörelser, dragkraften,  
personalens framkomstmöjligheter på bangårdar och linje, om arbetet med snö-  
röjning och plogning o.s.v. Tysk transitotrupp fällde en gång yttrandet, att  
svenskarne torde vara ensamma om att kunna sköta järnvägsdrift med så gott re-  
sultat, som trots "nordpolskölden" ägde rum.

Materielens hållbarhet sattes ju under stark kyla på hårda prov. Under de  
kallaste dyggen inträffade också ett stort antal avryckta keppel och dragstäng-  
er, brustna tappar och varmgångar, lokskador och ett rekoräartat stort antal  
rälsbrott. Till de många vagnskadorna bidrog den ökade användningen av till  
tjänstevagnar omlittererade och använda f.d. EJ vagnar.

För rapportering, ordergivning och kommunikation överhuvudtaget är ett  
gott telefonväsende ovärderligt. Järnvägens telefonanläggningar äro också av  
hög standard och rikligt tilltagna för normaltrafik. Under vinterns värsta  
kampanj voro emellertid telefonanläggningarna ansträngda till bristningsgrän-  
sen, trots att morsetelegraflinje även användes för förbindelse från Stockholm  
norrut. De ideligen pinglande telefonerna voro i vintrens verkliga plågoris, om  
man ser förhållandet från den enskilda tjänstemannens synpunkt. I sektions-  
expeditioner och större stationers tåg- och stinsexpeditioner rådde dygnet  
runt ett obeskrivligt högljutt telefonerande och samrådande rum.

Se vi närmare på vinterns svårigheter, så kunna vi rekapitulera följande.

I december till strax före jul inträffade så rikliga snöfall, att trafi-  
ken blev svårt hindrad. Exempelvis snöade det så kraftigt på stationerna väster  
om Järpen, d.w.s. på fjällinjen, att personalen i Åre, Duved, Ånn o.s.v. icke  
kunde erinra sig något liknande. På Inlandsbanan vräkte snön ner i mansjöjd.  
Tågen blevo stående på linjen, rälsbusstågen måste inställas eller om så kunde  
ske, utbytas mot loktåg, alle resurser för plogtåg måste tillgripas och järn-  
vägs- och även militärpersonal uttogs för snökottning i synnerligen stor ut-  
sträckning.

I stort sett samma inträffade på huvudlinjen från Ånge och norrut. Särskilt  
persontrafiken hindrades svårt denna tid. Godstrafiken blev emellertid också,  
särskilt veckan före jul, i betydande grad hindrad av snövädret. Ånge var under  
denna vecka svärmanövrerad och under några dagar ledde trafiken från Östersund  
söderut över Sveg - Orsa - Kristinehamn för att lätta på ångtrafiken.

Under december var tillastningen söderifrån till Norrland synnerligen  
kraftig ända upp till Narvik och Haparanda. Detta i förening med god tolvvagns-  
tillförsel gjorde att lastningen inom och från Norrland var kraftig ända in på

juldagarna. Även på den "trafiksvaga" Inlandsbanan med sine kvinnliga last-platsföreståndare tog rörelsen en omfattning som sannolikt aldrig tidigare.

Efter julhelgen satte trafiken igång redan efter trettonde-dagen. Vagnantalet i Ånge var redan den 8 uppe i 1500 och steg sedan dag för dag samtidigt som den förut starka kylan (16 - 20 gr.) ökades till 25 - 30 och ännu mera. Tåget började försenas i stegrad grad och detta medförde sådana rubbningar i stationsarbetet, att man i Ånge exempelvis söndagen den 25 januari icke såsom i regel tidigare under helgdagarna kunna så att säga hinna ifatt arbetet. Tidtabellersrubbningarna kvarstodo och antalet kvarstående vagnar med dessa. Lokbrist började uppstå. Det blev en växelverkan: tågförseningar-rubbningar i bangårdsarbetet-lokbrist.

Omkring Ånge och Krylbo samt Långsele blevo tågen kvarstående utanför stationerna i väntan på att intagas.

Spårutrymmet i Ånge var på grund av tågens bristade framkomstmöjligheter så hårt upptaget, att icke ens möjliga direktgodståg Östersund C - Göteborg kunde mottagas och förbiköras.

Då stockningarna började uppträda, förlorades i stor utsträckning erforderlig kontakt mellan bangårdspersonal och tågklarare å ena sidan och tågledare å den andra. Följden blev att tågen icke uppställdes på lämpliga mera av-sides liggande stationer utan släpptes fram så nära Krylbo/och Långsele, att man saknade möjlighet att ställa upp vagnarna utan måste hålla både lok och vagnar på de mindre stationerna i avvaktan på intagning i "de stora depåerna".

Dessa uppehåll blevo avsevärda, A-klassare blevo i vissa fall kvarstående och loken kunde icke användas för sina vänd- eller gehomgångsturer. Lokturlistan trasades härigenom sönder. De förseningar som på detta sätt uppstodo, voro svåra att få bort, trots att Distriktschefen snart ingrep med direktiv för systematisering av vagnanmälningar och härigenom i tid vunnit överblick över stationsresurserna. Förseningarna ökades nu genom kylan, som formligen bromsade upp trafiken. På mindre stationer uppställda vagnar fröso fast, och hämtningen av dessa blev tidsödande. Loken fingo icke tillräcklig översyn och blevo utsatta för skador, som drogo dem ur trafik i avskräckande mängd. Exempelvis på 15 maskinsektionen voro tidvis 20 % av loken avställda för rep. Skadorna berodde mestadels på överslag. En hel del tappskador hade emellertid också konstaterats. Tågförseningarna under köldperioden blevo å linjen Ånge - Krylbo så omfattande, att enligt beräkning (sannolikt i underkant) tre loks arbete slukades pr dygn av förseningar. Lokpersonalens övertidstjänstgöring uppskattades per dygn till omkring 30 man. Denna personal blev härigenom utsatt för verkligt vådliga tjänstgöringsprestationer. I mindre grad gällde detta också konduktörspersonalen å lokalgodstågen, vilka tåg av tågledningen blevo undanstoppade här och var.

Stockningar uppstodo vid ifrågasvarande tidsperiod även söderut, exempelvis på 1 och 3 trafiksektionerna, ehuru icke blott på grund av förhållandena vid Krylbo och Gävle utan även på grund av kyla och dylikt i södra Sverige.

Tågförseeningarna medförde ett sådant tågledningsarbete, att 3 tågledare tjänstgjorde dygnet runt samtidigt på 15 trafiksektionen, 2 och stundom 3 på 14 och 1 på 13 trafiksektionen. Tågledningstelffonerna gingo i ett utan uppehåll och intet tåg gick tidtabellsenligt. För varje dygn användes nytt blad av grafiska tidtabellen, på vilken de nya tåglägena successivt inritades med blyerts. Alla moten och förbigångar voro omlagda. Tåg måste inställas och vagnarna kördes i andra lägen. Ständiga omkastningar måste företas. Varje tåg fick hela lass av B-order. Förseeningar för ordergivning uppstodo givetvis i en mycket stor omfattning och signalen tre korta blåstes av tågen på de flesta stationer. Det var emellertid högst förunderligt att allt gick bra ur säkerhetsynpunkt.

På grund av kylan blevo påfrestningarna på loken så stora, att även vagnvikten för Dg-lok måste nedsättas till 700, ibland ända till 500, ton. Detta ökade givetvis vagnstockningen.

KK-bromsningen utsattes för stora besvärligheter. Hårtill bidrog ökat läckage i ledningen på grund av gummipackningarnas av kylan frambragta hårdhet. Minskning av vagnantalet och härav föranledda avkopplingar fördröjde ytterligare bromsproven, varigenom tågförseeningarna och stockningen ökades.

Kopplen kunde till stort antal på grund av kyla och tidigare otillräcklig rengöring icke skruvas. Detta gällde i alldeles särskilt hög grad de utländska vagnarna. Tåg med "långa" koppel - och hur långa! - gingo därför i oroande stor utsträckning. Det hade varit intressant få visa fotografi av ett fisktåg från Narvik till Tyskland. Smältvattnet från fisken hade nämligen runnit ut genom golv och dörrar, så att vagnsunderredena verkade vara helt av is. Att bromsordningarna å detta tåg fungerade var besynnerligt. Det är enbart glädjande, att inga olyckshändelser uppstodo på grund av oregelmässigheter med tågbildningen.

En besvärande lokbrist uppstod alltså. För IV distriktets del torde den delvis ökets genom att lok, som framfört extratåg, enligt tidtabellen anordnade tills vidare, icke kommit med i lokledningens tabeller och därför fått fortsätta söder om Krylbo utan att motsvarande lok stundom erhöles i stället.

Då de båda gränstationerna Ånge och Krylbo icke kunde uppställa några vagnar, måste såsom nyss nämnts uppställningen ske på mellanstationer, ofta i sådan utsträckning, att endast tvenne spår voro disponibla för tågrörelsen på dessa stationer. Härigenom fick tågledningen nya vanskligheter.

Utom kylan kom den 27 och 28 januari ett synnerligen kraftigt snöfall utefter ostkusten och på linjen Bollnäs - Krylbo med sidolinjer. Trafiken på Ostkust-

banan blev fullständigt stoppad och på södra delen av 15 trafiksektionens huvudlinje var situationen hotande. Ett par dagar utdör och efter snöfallet måste så gott som samtliga ånglok avdelas för plogning och under några dagar kunde inga rälsbussar framföras utan måste ersättas av ångtåg i den mån lok kunde anskaffas.

Den 28 och följande dagar uppstodo ett stort antal rälsbrott på både 14 och 15 trafiksektionerna. Mest utsatt var linjen Ånge - Långsele, där antalet en dag var uppe i över 90. Sth å långa sträckor av denna linje måste därför i flera dagar nedsättas till 10 km/tim.

I förbigående kan ju nämnas, att antalet rälsbrott å SJ lär ha utgjort 1915 - omkring 100, 1917 - omkring 600, därefter årligen t.o.m. 1939 200-500, men 1940 - 2000. Slag i hjul konstaterades 1936 på 106 vagnar, 1940 på omkring 1100.

Kylan utsatte personalen på hela distriktet för så starka påfrestningar, att en synnerligen stor procent insjuknade. På grund härav ökades särskilt bristen på värlings-, konduktörs- och lokpersonal. I exempelvis Ånge, Östersund och Sundsvall blev situationen sådan, att värlingslag vissa dagar leddes av helt unga, relativt otränade e.o. stationskarlar med aspiranter till medhjälpare. Tillbeordring av äldre personal från annat distrikt hade även om den varit möjlig, icke medfört stor nytta, enär sådan personal saknat erforderlig lokalkännedom. Eftersläpning i arbetet med försening av tåg blev givetvis följderna av att personalen ifråga icke var vuxen sina åligganden. Vid flera tillfällen fanns lok, men ej lokpersonal.

För tågklararerna i allmänhet men särskilt på ordergivningsstationerna blev arbetet alldeles särskilt påfrestande. På sådana stationer måste på tågexpeditionerna i regel särskild orderskrivare och särskild telefonvakt avdelas.

Då oöväntad körning indragits å hela sträckan Långsele - Krylbo och då tågklararerna måste vara i tjänst dygnet runt å samtliga stationer, svälde tågklararerstammen ut betydligt. De utplacerade tågklararerna voro unga med relativt ringa erfarenhet i järnvägstjänsten och helt naturligt vidtogo de därför ibland åtgärder av tågförsenande karaktär.

Stationsledningen å de större stationerna blev överhopad med arbete och hade icke tillräckligt med kunniga underbefälhavare för det ökade och viktiga organisatoriska arbete, som trafikförhållandena skapade. Vissa brister i effektiviteten kunde därför icke elimineras snabbt och i erforderlig grad.

Lokledningen måste arbeta så gott som utan lokturlista, enär den ordinarie listan blev oanvändbar på grund av tåggrubningarna. Turerna fingo ordnas från fall till fall. Lokledarna, särskilt i Ånge och Bollnäs, hade påringningar var och varannan minut dygnet om och hade ett påfrestande arbete.

Svårigheterna för vinterns trafik ha således varit betydande. Man frågar



sig då: vad gjordes för att nedbringa den? Åtskilliga åtgärder vidtoges och bland dessa kunne nämnas följande:

- 1) Så snart stockningen började göra sig kännbar, anordnades daglig rapportering till Distriktschefen av kvarstående tontal i olika riktningar från 13, 14 och 15 trafiksektionerna. Distriktschefen samordnade genom sin transportledning de olika avdelningarna och höll ständig kontakt med Kungl. Järnvägsstyrelsen och närgränsande distrikt.
- 2) Order om ytterligare påskyndande av lokreparationer utgavs av Distriktschefen.
- 3) Order utfärdades till tågledare och stationsbefäl om sådant samarbete och till stationsföreståndarna om sådan bangårdsledning, att överblick genom vagnanmälningarna i god tid i förväg erhöles för eventuell uppställning av tågsätt på lämpliga stationer, så att loket ensamt ev. kunde fortsätta till slutstationen för annan planeällig användning. Direktiv utfärdades om noggrann granskning av uppställda vagnars befordringsklass och, i möjlig mån, innehåll, så att angelägna och ömtåliga vagnar icke blevo kvarstående för länge.
- 4) Inlandsbanans trafik från Storuman till Eoting leddes under omkring en vecka över Inlandsbanan ända till Kristinehamn i stället för över Långsele. Flera direkta tåg Göteborg över Kristinehamn kunde t.o.m. anordnas från 13 trafiksektionen. Två till fyra ex. tåg pr dag kördes från Östersund under denna tid över Inlandsbanan. Tyvärr kan tågvikten ej bli högre på denna linje än 400 ton.
- 5) Ostkustbanans sydgående trafik kördes via Gävle - Tomtebodas i stället för över huvudlinjen. Detta pågick ända till den 27 mars. 5 till 7 tåg på sydgång kördes vissa dagar denna linje i stället för på huvudlinjen.
- 6) Distriktschefen anbefalldes lokinventering och dessutom daglig lokkontroll i Långsele och Krylbo.
- 7) Kungl. Styrelsen tillbeordrade lok från II och III distriktena samt Of-lok från V distriktet.
- 8) Tågvikten i tåg Ånge - Långsele, som begränsats på grund av förhållanden å V distriktet, höjdes, sedan V distriktet körde med Of-lok.
- 9) Tillbeordringen av tomvagnar stoppades av Godstrafikbyrån några dagar och
- 10) likaledes lastningen till stationer norr om Krylbo från södra Sverige.
- 11) Vissa sido- och grusspår plogades vid stockningens början för uppställning av vagnar på dessa i stället för på tågspår.
- 12) Vissa lokala persontåg å linjen Krylbo - Östersund C utnyttjades för gods- vagnsdragning de dagar, lokbristen var mest kännbar.
- 13) Distriktschefen föreslog i telegram till Kungl. Styrelsen undersökning om indragning av tågen 23 och 24 å sträckan Ånge - Stockholm C och av vissa å linjen Krylbo - Ånge dels för hävande av lokbristen, dels för att få bättre tåg-

föring genom ökad plats i tidtabell för godståg.

14) Lokpersonal inlämnades till IV distriktet från annat håll.

15) Ånge erhöll order att i vidgad utsträckning söka växla dgt förbi Krylbo.

Den 8 februari var ställningen på distriktet åter normal. Störningarna hade då pågått i större eller mindre omfattning sedan den 20 januari.

Det är intressant att göra jämförelser mellan stockningars orsak och förlopp

Under förra världskriget under min tjänstgöring som vagafördelare i Ånge var förloppet av vintertrafiken 1917 - 1918 ungefär följande: tungrodda säkerhetsbestämmelser, ångdrift med små tågvikter, skruvbromsning, ingen sektionstelefon utan enbart telegraf, tågbefälhavare å alla tåg, oljebelysning i signalväsendet på sina håll, ännu mindre bangårdar o.s.v. Stockningar förgrenade sig därför med uppställning icke endast i dagar utan veckovis och för uppställning utnyttjades även sidolinjerna. Rapportsystemet var tämligen ineffektivt och transportererna fördröjdes därför oerhört.

En stockning som ligger närmare i tiden, men på sätt och vis av annan art är den som uppstod på Göteborgs hamnstationer vintern 1939 - 1940. Tyskarna minerade ju då så nära svenska kusten som 7 km och på grund härav stäppades hela vår östersjöfart ut på världshavet. Trafiken måste därför leda över Göteborg. Vagntillförseln dit blev ~~äro~~ så stor, att tidvis omkring 1500 vagnar kvarstodo olossade på hamnstationerna. Sträng vinter rådde även då.

Följder: 1) Brist på rangerspår.

2) Omfattande utsorterningar flera gånger om dygnet av uppställda vagnar, vars innehåll skulle utgöra bottenlast eller lastas i följd alltefter båtens lossningsplatser. Redan i vanliga fall är detta ett omständligt, tidsödande arbete,

3) Svårigheter få ut tomvagnar för samtidig lossning från båtar, som i långa rader lågo i hamnan och på redden på "turn", som fackuttrycket lyder.

4) Besvär och trassel följde med trafikanterna, som vid försenad eller utebliven omväxling fingo stå för dryga kostnader i form av liggedagspengar, kranavgifter, löner till stuveripersonalen o.s.v.

#### Lärdomar av stockningar.

Vederbörande stationer, som mest varit utsatta för rubbningarna böra göra anteckningar om vad som förevarit bl.a. med hänsyn till

1) spårordningars event. förändring (obs. fördelarna vid all trafik av stort spårantal och särskilt vid topptrafik för samling, uppställning och vidgad rangering.

2) tidtabellen

3) transportplaner

4) turlistan

- 5) personaluppsättningen
- 6) personalutbildningen
- 7) tågattiralj och handsignaler
- 8) telefonväsendet

Detta för avgivande av eventuella förslag.

Beträffande personal är det särskilt viktigt, att uppövning sker av tågklarerare, växlingspersonal, vagnupptagare, lampister och vagnpersonal. Givetvis även av lokpersonal. Tillräcklig konduktörsreserv bör finnas, examinerad i personvagnarna. beträffande KK-broms samt värme- och belysningsanordningar/ Ordentliga arbetsordningar för insatta förstärkningsturer böra finnas och alltför mycket improviserade turer bör undvikas. På våra stora rangerstationer är nödvändigt använda för bangårdstjänst särskilt lämpliga stationsskrivare i den yttre övervakningen. Dessa måste tillsammans med bangårdsföreståndaren hålla trådarna i sin hand och vara i trägen förbindelse med tågklareraren och tågledaren.

De större stationernas organisation måste vara fast uppbyggd med för varje tidtabell utgiven fyllig arbetsordning, helst i bokform, så att var och en av personalen på fritid kan studera de olika turernas åligganden. (Anslag om olika tjänsteåligganden är i för riklig form förkastligt). Är stationen icke ordentligt organiserad för normal trafik medför en högtrafik

att personalökningar ej kunna effektivt tillgodogöras,

att ordersystemet brister,

att sammanhållning saknas o.s.v.