

Till

Trafikinspektören vid 13 trafiksektionen.

-42

Rapport om kontrollresa med tågen 10224 och 10323-10223, den 11-15 augusti.

Särskild uppmärksamhet skulle enligt Kungl. Styrelsens direktiv ägnas åt städning, rengöring och vattenförsörjning. Planenligt skall rengöring ske i Östersund, Arvidsjaur och Gällivare både på uppgång och nedgång. De båda förstnämnda stationerna fullgöra sina åligganden under tåguppehållet medan Gällivare använder tågstäderska, som reser emot 10324 resp. 10224 med 10323. I intet fall var det något att anmärka på stationernas arbete i detta hänseende. Samma stationer ha också vattningsskyldighet, vilket på uppgång vid behov även åvilar Vilhelmina med avseende på köksvagnen och Storlien med avseende på hela tåget. Östersund skall ej fylla köksvagnen utan, som nämnts, skall det om behövt ske i Vilhelmina. Där är emellertid tåget vid en sådan tid på dygnet, att det är förenat med betydligt större olägenheter att fylla vatten där än i Östersund, varför Östersund alltid fyller även denna vagn, och vattnet då räcker till Arvidsjaur. Även vattenfyllningen utfördes ordentligt av alla stationer med undantag av Arvidsjaur. Där slarvades nämligen med karaffinerna i de svenska och norska vagnarna. SJ BCo hade full uppsättning av karaffiner medan däremot alla de norska vagnarna innehöll karaffiner men ej till fullt antal. Arvidsjaur fyllde emellertid ej de karaffiner, som funnos utan lämnade en del ofyllda, både norska och svenska. Cisternerna i de norska vagnarna äro i allmänhet ganska små vartill kommer, att en del äro bristfälliga, t.ex. läcker eller ej gå att fylla ordentligt, och på nattsträckorna visade det sig att vattnet i de flesta vagnarna tog slut innan nästa vattningsstation uppnåddes, Arvidsjaur resp. Östersund kl. 9.27.

Anslagen i de vagnar, som gingo i dessa tåg voro i flera fall i ganska dåligt skick och i stor utsträckning saknades anslaget "Achtung! Waldbrandgefahr!" I förbigående må nämnas att ordet "Zündhölzer" på detta anslag stavats med "s" för sista väsljudet, vilket tydligen uppmärksammats och på ett ställe hade ändrats till "z".

Anslagen "Während des Aufenthaltes" äro i toaletterna uppsatta på diverse olika sätt i allmänhet blott hängda eller fastklämda på någon plats. De borde fästas på väggen likformigt i alla toaletter. Anslagen i vagnavdelningarna hängde i många fall blott fast med något enda eller ett par häftstift, vilket medför att de lättare skadas och smutsas ner. Ett formulär som fanns i full utsträckning, men vars närvaro inte finnes föreskriven, var de vanliga svenska järnvägskartorna i de svenska BCo-vagnarna (var 1352 kompletterades vid ankomsten Ös till att omfatta 1 BCo, 1 Col). Resan genom

Sverige är så lång och medför så många möjligheter till just så olämpligt studium av vårt land, att det inte behöver underlättas av oss själva genom tillhandahållande av kartor. I samråd med den svenske kontrollofficeren, som var av samma mening, föranstaltade jag om deras borttagande under en nattsträcka. De voro för övrigt betydligt mer uppmärksammade i dessa tåg än de vanligen äro i svenska tåg.

1957

Samma stationer äro utsedda till rastställen både på uppgång och nedgång och i allmänhet äro de väl valda. Reservation i detta hänseende måste dock på nedgång ske för Ulriksfors, dit ankomsten sker kl 5.35 och avgången kl 5.58. Uppehållet användes för kol- och vattentagning men för rastning lär det ej användas på grund av den tidiga timmen. Dagens första rastuppehåll blir därför i verkligheten i Täng kl 10.39.

I Jk har det hänt, då 10324 och 10323 där ha uppehåll samtidigt, att rastande medföljt fel tåg men det bör gå att undvika genom att ej låta rastningen ske mellan tågen utan till vänster om dem i ~~resp~~ farriktning. Rastningen är ju förlagd till sådana ställen där ingen större åskådarmängd är att befara och där sålunda bevakningen ej behöver vara så stor med hänsyn till nödvändigheten att hålla obehöriga på avstånd. På större orter är detta dock vanligen behövt även fastän stationerna ej äro raststationer. I Östersund t.ex. är det alltid militär, som avspärrar stationens område. Det visade sig emellertid ej vara fallet i Gällivare. Tre poliser hade där hand om bevakningen men allmänheten syntes ha fritt tillträde till plattformarna, vilket kanske var nödvändigt vid 10224 uppehåll med hänsyn till att de hade ett tåg till Malmberget på spår två, men då uppstår frågan om det är nödvändigt att disponera spåren så som skedde. - Då 10323 är inne på stationen kommer tåg 21 dit, men detta ingår på spår 3 och 10323 står bakom på spår 4 och är således skymt för insyn från stationen. I Gv sade de sig också med hänsyn till uppehållets längd hysa farhågor för expedieringen av 10323 under den annalkande värmeperioden. För närvarande består tåget vid avgång från Gv av Nrvdelen-Hpdelen med F-vagnen sist. De menade dock att denna sammansättning kommer att förorsaka långa uppehåll i Gv för ångans genomgång (denna resa överskreds uppehållstiden, fast värme ej behövdes, med 11 min., 5 min. för tidig ankomst och 6 min. för sen avgång). Nästan alla vagnar i Nrvdelen sakna ju elvärme och uppvärmas därför med ångfinka, varför deras ångsystem således äro varma. Hpdelens två svenska psv uppvärmas däremot elektriskt från Bdn, varför deras ångsystem äro kalla. När de med smala rör försedda norska vagnarna placeras närmast loket tager det därför längre tid att få igenom ångan i de svenska vagnarna sist i tåget, än det skulle taga, om de gingo främst. Med ändrad sammanväxling bordedärför den svenska F-vagnen i Hpdelen gå närmast lok. Efter Hpdelen skulle följa den svenska köksvagnen och den norska kantinvagnen, jämte övriga Nrvvagnar. från Narvik skulle alltså vara placerad närmast efter psv och blott ha eventuell/gv efter sig, vilka givetvis Gv skulle växla om. För närvarande lär kantinvagnen gå på olika ställen varje gång och för att få denna vagn

växla ut kantinvagnen, dela på Nrvdelen och sätta in dem i denna, en ganska tidsödande växling. Vid 10224 ankomst till Gv är nog emellertid den nuvarande sammansättningen den lämpligaste: lok, psv Hp, köksv Gv, psv Nrv med kantinvagn främst, gv Nrv och gv Hp. I Nrv skulle alltså kantinvagnen omväxlas och i Hp F-vagnen. I Tnd skulle omväxling ske av Hp gruppen jämte kantinvagnen, så att Hp-delen kommer främst (med F närmast lok) varefter följer kantinvagnen. Även uppehållet i Arvidsjaur ansågs vara för kort för 10323. Den åsikten fanns, att 10223 borde gå i stället för 10323 norr om Arvidsjaur, men dels tillvaratages inte tiden ordentligt dels finns det ett entimmesuppehåll i Sorsele att taga in tid på. Med det förstnämnda uttalandet syftar jag på att tåget tages in på spår 3 men några minuter före avgångstid växlas det över på spår 4 för att bereda plats för en buss på spår 3. Vattningen är då vanligen ej färdig utan måste avbrytas för flyttningens skull och sedan fortsätta, då tåget växlas ned på spår 4, en så vitt jag kunnat se alldeles onödig rörelse. Säkerhetsanläggningen är ej av den beskaffenheten att den hindrar tågs intagande på spår 3.

Under resan till Östersund hoppade en tysk soldat av tåget och förmodligen skedde det i en stigning där farten var mycket långsam, vilket ofta är fallet. Speciellt nattetid föreligger möjligheten att osedd kunna avvika. Kontrollpersonal och bevakningspolis skulle därför kunna åläggas att på dylika ställen av banan skärpa uppmärksamheten och ge akt på linjen och på att ingen söker lämna tåget.

Östersund den 20 augusti 1942

K. S. Svante Jönsson

STATENS JÄRNVÄGAR
13 trafiksektionen
Trafikinspektören

Om 49/42

Överl. Distriktschefen vid IV distriktet.

E.o. sts.	Be. H. 128/40
15 AUG 1942	

Anmärkningen beträffande anslagen skall beaktas.

Påpekandet angående rastuppehåll för tåg 10223 anses icke böra föranleda någon ändring av tidtabellen. Rastuppehållet i Håmojokk 8.00-8.15 exempelvis lär icke användas, enär man tycker det är för tidigt på dagen. Det torde därför vara tillräckligt med rastuppehåll i Tång å 13 trafiksektionen på nedgående.

Östersund den 24 augusti 1942.

M. Jönsson
1/9 1942
KUNGL. JÄRNVÄGARNAS STYRELSEN
LITANBYRÅN
(Om 12/42)

STATENS JÄRNVÄGAR
Distriktschefen
ÖSTERSUND

U t d r a g.

"I Jokkmokk har det hänt, då 10324 och 10323 där ha uppehåll samtidigt, att rastande medföljt ^{fel} tåg, men det bör gå att undvika genom att ej låta rastningen ske mellan tågen utan till vänster om dem i fartriktningen.
.....
I Östersund t.ex. är det alltid militär, som avspärrar stationens område. De visade sig emellertid ej vara fallet i Gällivare. Tre poliser hade där hand om bevakningen, men allmänheten syntes ha fritt tillträde till plattformarna
.....

Under resan till Östersund hoppade en tysk soldat av tåget och förmodligen skedde det i en stigning, där farten var mycket långsam. Speciellt nattetid föreligger möjligheten att osedd kunna avvika. Kontrollpersonal och bevakningspolis skulle därför åläggas att på dylika ställen av banan skärpa uppmärksamheten och ge akt på linjen och på att ingen söker lämna tåget.
.....

Bestyrkes å
tjänstens vägnar:

R. Kautilius

