

## IV. Persontrafiken.

Den starka stegring i persontrafiken, som utmärker år 1916, torde ha sina väsentligaste orsaker i landets växande penningtillgång och näringslivets på många områden forcerade utveckling ävensom i den ökade transitotrafiken till och från Finland och Ryssland. Den största trafikökningen kommer på snälltågen, och man kan uppskatta ökningen av snälltågsresande till minst 25 % i jämförelse med år 1915.

Persontrafikens växande omfattning har vållat en tidvis kännbar brist på personvagnar. Framförandet i rätt tid av de personförande tågen har vidare särskilt å de långa enkelspåriga linjerna mött stora svårigheter, dels till följd av den intensiva samtidigt pågående godstrafiken och det sämre lokomotivbränslet, dels därför att lokomotiven icke hunnit i önskelig utsträckning underkastas revision och reparation.

På grund av den stegrade inländska persontrafiken ha de indragningar av tåg och vagnsklasser, direkta vagnar m. m., som företogos vid krigsutbrottet, och som sedan delvis under år 1914, delvis under år 1915 återgingo, under år 1916 fullständigt upphävt. Undantag har gjorts endast för vissa direkta vagnar till och från utlandet, vilka även under år 1916 varit indragna.

Här nedan redogöres för viktigare ändringar dels i tidtabellerna för personförande tåg, dels i dessas sammansättning.

### A. Viktigare ändringar i tidtabellen från och med den 1 maj 1916.

Det har länge varit ett önskemål, att tidtabellsskifte skulle äga rum blott en gång om året och ej som hittills två gånger, med en sommartidtabell gällande maj—september och en vintertidtabell gällande oktober—april. Med tidtabell 112 infördes denna nya ordning, i det att ifrågavarande tidtabell fastställdes att gälla från och med den 1 maj 1916 till och med den 30 april 1917.

På grund av att de enskilda järnvägarna ändrade sina tidtabeller även den 1 oktober, måste emellertid för anslutningstidernas skull nytryckning av anslagstidtabellen då äga rum. Dessutom företogs fr. o. m. den 1 oktober, såsom närmare framgår av efterföljande, en del större tidtabellsändringar å 13 och 15 trafiksektionerna, varför dessa sektioners grafiska tidtabeller även måste nytryckas.

### Väsentliga tidtabellsändringar.

#### Stockholm—Malmö.

För att delvis befria tågen 301 och 302 från ilgods samt för att minska dessa tågs förseningar ha ilgodstågen 1367 och 1368 inlagts Nässjö—Malmö resp. Malmö—Mjölby: tåg 1367 med avgång från Nässjö 9.46 och ankomst till Malmö 6<sup>20</sup> samt tåg 1368 med avgång från Malmö 2.00 och ankomst till Mjölby 12<sup>36</sup>. Mellan Stockholm C. och Nässjö resp. Mjölby och Stockholm C. framfördes ilgodsvagnarna fortfarande i tågen 301 och 302.

I början av december var dubbelspåret Mjölby—Linköping klart att trafikerats, varigenom tågrörelsen särskilt under jultrafiken betydligt underlättades.

#### Stockholm—Göteborg.

Tågen 13 och 14, som föregående år anordnats blott under sommarhögtrafiken, inlades till följd av den stegrade trafiken såsom ordinarie dagliga tåg under hela tidtabellsperioden.

Tåg 162 mellan Hallsberg och Katrineholm indrogs. I stället lades tåg 56 att utgå från Hallsberg, med avgång därifrån kl. 6<sup>08</sup>, varigenom direkt eftermiddagsförbindelse till stationerna å sträckan Valla—Stockholm erhöles jämväl från stationerna å bandelen Hallsberg—Katrineholm.

#### Göteborg—Malmö.

Enär tågen 1401 och 1402 ansetts böra befrias från persontrafik söder om Halmstad, inlades ett nytt persontågspår, nr 2042 och 2043, mellan Hälsingborg F. och Halmstad, med avgång från Hälsingborg F. kl. 7.33 och ankomst till Halmstad kl. 11.56 samt med avgång från Halmstad kl. 3.42 och ankomst till Hälsingborg F. kl. 6<sup>26</sup>.

#### Göteborg—Strömstad.

För att även under sommaren kunna bibehålla förbindelsen mellan tågen 213 Falköping R.—Göteborg och 232 Göteborg—Strömstad hava de för badortstrafiken avsedda sommartaügen å sträckan Göteborg—Uddevalla delvis omlagts.

### Stockholm—Krylbo.

Då tillfredsställande förbindelser över Södra Dalarnes järnväg icke kunde åvägbringas till och från tågen 103 och 104, och då dessa icke erfordrades norr om Uppsala för den lokala trafiken, indrogos desamma å sträckan Krylbo—Uppsala. Förbindelsen Stockholm—Dalarna över Krylbo, som intill den 30 april förmedlades av sistnämnda tågpar, överflyttades fr. o. m. den 1 maj på tågen 101 och 102.

### Krylbo—norrut.

De tåg, n:ris 491 och 492, vilka å linjen Storvik—Bollnäs framförts endast sön- och helgdagar, hava för att tillgodose det ökade trafikbehovet förändrats till dagliga tåg å hela sträckan Hallsberg—Bollnäs, och har i samband härmed ett nytt tågpar inlagts å linjen Bollnäs—Stugsund.

Till förbättrande av förbindelserna mellan östra Jämtland och Östersund har ett nytt tågpar, n:ris 2151 och 2152, insatts å linjen Bräcke—Östersund. I samband härmed hava godstågen 1563 och 1564 omlagts å sträckan Långsele—Bräcke. Genom dessa tidtabellsändringar och andra i sammanhang härmed gjorda tågomläggningar har bl. a. vunnits, att resande från stationer å linjen Långsele—Bräcke kunna komma till Östersund och åter på dagen ävensom att förbindelserna söderifrån till Östersund samt från Östersund till Ånge och till linjen Bräcke—Långsele förbättrats.

Förbindelserna ifråga före och fr. o. m. den 1 maj framgå av nedanstående tablå:

### Förbindelserna mellan Långsele, Sundsvall m. fl. stationer å ena samt Östersund å andra sidan och tvärtom.

#### Före 1 maj 1916.

8.38	3.52	↘	Från Långsele	till	↑	1.21	904		
11.41	5.37	↘	» Ragunda	»	↑	11.40	630		
2.45	800	↘	till Bräcke	från	↑	9.22	2.52		
3.53	1010	↘	från »	till	↑	7.16	12.44		
740	1141	↘	till Östersund	från	↑	545	9.56		
-----									
525	10.00	↘	Från Sundsvall	till	↑	10.52	700	1138	
550	10.26	↘	» Ljusdal	»	↑	10.54	641	1145	
8.23	2.20	↘	» Ånge	»	↑	8.05	2.08	906	
9.02	3.27	↘	till Bräcke	från	↑	7.30	1.11	831	
9.20	3.53	↘	från »	till	↑	7.16	12.44	811	
10.45	740	↘	till Östersund	från	↑	545	9.56	646	

## Från och med 1 maj 1916.

<u>500</u>	8.38	3.16	↘	Från Långsele	till	↑	1.38	<u>905</u>
6.38	11.53	5.04	↓	» Ragunda	»	↑	11.50	<u>647</u>
9.05	3.55	<u>800</u>	↓	till Bräcke	från	↑	9.22	4.05
9.20	4.15	<u>1010</u>	↓	från »	till	↑	7.16	3.45
10.45	5.49	<u>1141</u>	↓	till Östersund	från	↑	<u>545</u>	2.10

<u>525</u>	10.00	608	↘	Från Sundsvall	till	↑	10.52	<u>700</u>	1138
<u>550</u>	10.26	642	↓	» Ljusdal	»	↑	10.54	<u>641</u>	1143
8.23	2.20	<u>921</u>	↓	» Ånge	»	↑	8.05	2.08	<u>906</u>
9.02	3.27	<u>1000</u>	↓	till Bräcke	från	↑	7.30	1.11	<u>831</u>
9.20	4.15	<u>1010</u>	↓	från »	till	↑	7.16	12.44	<u>811</u>
10.45	5.49	<u>1141</u>	↓	till Östersund	från	↑	<u>545</u>	9.56	<u>646</u>

Under tidtabellsperioden ha dessutom en hel del förändringar inträtt, av vilka må nämnas följande.

Den 1 juni öppnades för allmän trafik bandelen Fjärås—Lygnern, och inlades å denna bandel två tågpar i förbindelse med Lygnerns Trafikaktiebolags båtar å sjön Lygnern.

Bandelen Brunflo—Hackås öppnades för allmän trafik den 15 december, och upptar tidtabellen för bandelen ifråga ett ordinarie tåg dagligen i vardera riktningen.

Från och med den 1 oktober ökades hastigheten för persontågen å sträckan Boden—Haparanda. Tidtabellen för desamma ävensom å den anslutande linjen Karungi—Övertorneå företer sålunda en del ändringar från sagda dag. Samtidigt ändrades även tidtabellen å sträckan Boden—Luleå.

Genom nådig skrivelse av den 30 juni 1916 meddelade Kungl. Maj:t, att beslut om inköp av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelar m. m. fr. o. m. 1 januari 1917 fattats av 1916 års riksdag.

I samband med övertagandet av ifrågavarande bandelar hade Kungl. Styrelsen för avsikt att vidtaga vissa tidtabellsförbättringar å desamma. Dessa kunde emellertid icke helt genomföras, om icke en del mindre rubbningar av en del anslutande banors tåg vidtoges. På grund härav hölls ett tidtabellssammanträde i Göteborg den 31 juli med berörda banors representanter. Innan tidtabellen fastställdes, vilket skedde den 8 december, utlyste Kungl. Styrelsen särskilda sammanträden för inhämtande av ortsbefolkningens önskemål. Den nya tidtabellens viktigare förbättringar i jämförelse med den gamla framgå av nedanstående.

Vad persontrafiken beträffar, har antalet tåg fördubblats såväl mellan Mora och Kristinehamn som å sidolinjen Brintbodarne—Limesforsen. Tiderna för huvudlinjens tåg vid de viktigare stationerna äro följande:



## I riktning till Kristinehamn.

						Skd.	S.o.H.
Avg. Mora .....	—	6.35	—	1.06	—	6 <u>00</u>	6 <u>43</u>
» Vansbro .....	—	8.43	—	3.24	2.10	10 <u>33</u>	9 <u>50</u>
						ank.	ank.
» Persberg .....	7.05	11.24	1.00	6 <u>11</u>	9 <u>32</u>		
						ank.	
ank. Filipstad .....	—	11.49	—	6 <u>36</u>			
» Kristinehamn .....	9.00	1.13	5.27	8 <u>03</u>			

## I riktning från Kristinehamn.

Avg. Kristinehamn .....	5 <u>43</u>	—	—	9.22	4.20	6 <u>25</u>	
» Filipstad .....	—	—	—	10.47	5.43	—	
» Persberg .....	9.43	—	6 20	11.20	6 <u>14</u>	8 <u>23</u>	
	ank.					ank.	
» Vansbro .....	—	6.53	1 <u>07</u>	2.25	9 <u>02</u>		
			ank.				
ank. Mora .....	—	10.58	—	4.23	10 <u>58</u>		

Tågen hava gjort uppehåll vid alla mellanliggande stationer.

De två tågparen å linjen Brintbodarne—Limesforsen hava i Brintbodarne haft anslutning med morgon- och middagstågen å huvudlinjen.

Mellan Nyhyttan och Finnsbyttan hava tåg gått i förbindelse med samtliga huvudlinjens tåg, som beröra Nyhyttan.

Genom inläggandet av de nya tågen mellan Mora och Kristinehamn (morgontåget från och kvällståget till Mora) vunnos avsevärt förbättrade förbindelser mellan orterna vid denna linje och övriga delar av landet, främst Stockholm och Göteborg, i det att de nya tågen ha direkt förbindelse i Vansbro och Herrhult med snälltågen till och från Stockholm och Göteborg, ävensom skapats väsentligt bättre förbindelser mellan järnvägens egna stationer. Hittills har det t. ex. icke varit möjligt att från den mellersta eller övre delen av banan göra en resa till närmaste stad, Filipstad, utan att nödgas övernatta därstädes. Såsom av ovanstående tågplan framgår, kan man däremot efter den 1 januari 1917 ända från Mora resa både till Filipstad och Kristinehamn och hinna tillbaka på dagen och ändå få vara i Filipstad omkring 6 och i Kristinehamn 3 timmar.

Vad angår godstrafiken, ha de ordinarie godstågen ökats och väsentligt omlagts, varförutom extra godståg, avsedda att anordnas, om så skulle visa sig erforderligt, inlagts i tidtabellen.

## Genomgående vagnar, sovvagnar m. m.

Den genomgående I och II klass sov- samt II klass sittvagn, som förut gått å sträckan Göteborg—Storvik i tågen 4/492 och 491/3, framfördes fr. o. m. den 1 maj till resp från Bollnäs.

I tågen 13 och 14 insattes III klass sovvagn å sträckan Stockholm—Kristiania.

Den genomgående II och III klass sittvagnen Stockholm—Krylbo—Rättvik och restaurantvagnen Stockholm—Krylbo, vilka förut framförts i tågen 103 och 104, överflyttades i samband med dessa tågs indragning å sträckan Uppsala—Krylbo till tågen 101 och 102, i samband varmed restaurantvagnen framfördes även å sträckan Krylbo—Storvik.

## B. Utlandsförbindelserna.

Kriget har under år 1916 i likhet med föregående krigsår i hög grad influerat å persontrafiken med utlandet.

De gamla resvägarna, som med krigsutbrottet stängdes eller gjordes svårtrafikabla, hava under sistförflutna år fortfarande legat nere, och de nya trafikleder, som år 1914 upprättades, hava bibehållits även under 1916.

### Persontrafiken över Sverige med Finland och Ryssland.

Statens järnvägars betydelse såsom transitoled mellan Ryssland (Finland) och västra Europa har under 1916 ytterligare ökats. Sedan bandelen Karungi—Haparanda i mitten av år 1915 öppnats för provisorisk trafik och då osäkerhetstillståndet i Bottniska viken väsentligt ökats, har persontrafiken uteslutande framförts landvägen kring Bottniska viken. För dess besörjande har hela året erfordrats — utom det ordinarie snälltågsparet 21/22 Stockholm C.—Haparanda — ett dagligt supplementstågpar å sträckorna Stockholm C.—Bräcke och Boden—Haparanda. Mellan Bräcke och Boden ha dessa vagnar framförts i tågen 501 och 502.

Resandeströmmen från och till Ryssland till och från västra Europa har fördelat sig på vägarna över Danmark och på routen Charlottenberg—Kristiania eller Bergen, ehuru i mindre omfattning på routerna Storlien—Trondhjem och Riksgränsen—Narvik. Till de resandes bekvämlighet hava insatts direkta sovvagnar mellan Bergen och Haparanda samt direkt sittvagn mellan Kristiania och Krylbo.

Bergen—Haparandavagnen framfördes första gången från Bergen den 1 maj och var sedan rekvirerad varje vecka under tiden maj—september. Vagnen, som i början endast framfördes i förbindelse från Det Bergenske Dampskibsselskabets ångare Jupiter, kunde emellertid icke på grund av den starka inhemska trafiken framföras mer än 14 gånger. Fr. o. m. den 25 september insattes vagnen regelbundet och framfördes nu en gång i veckan i vardera riktningen å dagar, som passade samman med ångaren Jupiters ankomst till och avgång från Bergen. För vagnens framförande uttogs i

början vanlig abonnemangsavgift, men fr. o. m. den 25 december gick vagnen såsom vanlig kursvagn, i mån av utrymme tillgänglig för alla resande med direkta biljetter, under förutsättning att en särskild tilläggsbiljett löstes. Den direkta vagnen Kristiania—Krylbo utgjordes av vagn litt. BCo och framfördes fr. o. m. den 4 september dagligen.

Genom utgivande av broschyrer, anställande av guide m. m. har Styrelsen sökt lätta resans besvärligheter för främlingar.

### **Persontrafiken å routerna Trälleborg—Sassnitz och Malmö— Köpenhamn.**

Antalet resande mellan Sverige och Tyskland över Trälleborg—Sassnitz har nedgått från 97,000 år 1913 till endast 27,000 år 1916. Nedgången i resandeantal är även anmärkningsvärd i jämförelse med år 1915, då resandeantalet var inemot 37 tusen. Svenska färjor hava under året ombesörjt persontrafiken med en tur dagligen, förlagd till tid, då dagsljus rått. Inga direkta personvagnar Sverige—Tyskland hava framförts. Do-vagnen har emellertid som förut framförts mellan Stockholm C. och Berlin.

Dessa färjeförbindelser hava i olikhet med år 1915 utförts utan avbrott på grund av minfara eller annan dylik orsak.

Med Danmark hava persontrafikförbindelserna uppehållits på övligt sätt, dock har ångfärjeförbindelsen Malmö—Köpenhamn varit avbruten under ett fåtal dagar i december på grund av den risk, som uppstått genom kringdrivande, av storm lösslitna minor i Öresund. Antalet resande mellan Sverige och Danmark över Malmö—Köpenhamn har under året uppgått till 56,100, utvisande en ökning av 11,000 resande sedan år 1915. Då resandeantalet under år 1913 uppgick till 68,800, är sålunda även 1916 års trafik underlägsen den normala resefrekvensen å ifrågavarande ångfärjeled.

### **Persontrafiken över Hälsingborg—Helsingör samt över gränsen till Norge.**

Beträffande ångfärjeförbindelsen Hälsingborg—Helsingör har resandefrafiken under hela året varit särdeles livlig och nådde sin höjdpunkt under månaderna juli och augusti. För att tillgodose den utomordentliga stegringen i sovvagnstrafiken hava förutom de ordinarie sovvagnarna mer än 800 extra sovvagnar insatts i Hälsingborg eller Kristiania, och hava dessa sovvagnar i allmänhet varit fullt utnyttjade. Minsta antalet sovvagnsresande kom på januari månad, under det att maximum nåddes under månaderna juli—september. Mängden av resgods har i motsvarande grad ökats och i runt tal utgjort 15,000 kolli.

## Dansk-tyska förbindelser.

Vad beträffar Sveriges förbindelser med kontinenten via Danmark hava routerna Korsör—Kiel hela året och Gjedser—Warnemünde tidtals varit stängda. Direkt förbindelse mellan Sverige och kontinenten över Gjedser—Warnemünde har endast oregelbundet kunnat erhållas. Wamdrup-routen har hela året varit öppen, men har på grund av den långa restiden denna väg ej varit anlitad i nämnvärd utsträckning.

## C. Helgtrafiken under år 1916.

För besörjandet av helgtrafiken vid påsk, pingst och midsommar under år 1916 har Järnvägsstyrelsen i stort sett bibehållit de principer, som följdes under år 1915. För jultrafikens besörjande vidtogos en del särskilda undersökningar, för vilka närmare redogöres här nedan.

### Påsktrafiken.

Genom bihangsorder 87/1916 utfärdade Styrelsen bestämmelser angående påsktrafikens besörjande, och framgår det av distriktsförvaltningarnas rapporter över trafikens förlopp, att de av Styrelsen vidtagna anordningarna varit lämpliga och ändamålsenliga. Ehuru persontrafiken på sina ställen varit avsevärt stor, kunde den besörjas utan anmärkningsvärda tågförse-ningar. De såsom störst antecknade tågförse-ningarna voro: tåg 46 den 19 april 1 t. 30 min. sent till Krylbo, vilken förse-ning hade sin grund i lok-skador, samt tåg 37 den 19 och 20 april 1 t. 16 resp. 1 t. 47 min. försenat från Göteborg B:s, vilka förse-ningar berodde på resp. anslutningstågs från Bergslagens järnvägar försenade ankomst till Göteborg B:s.

I förutnämnda bihangsorder hade Styrelsen anbefallt, att i anslags-tidtabellen icke upptagna godståg skulle i största möjliga utsträckning in-ställas. Till följd av synnerligen livlig godstrafik kunde detta emellertid icke äga rum i önskvärd utsträckning, och i de fall godståg inställdes, måste extra godståg till undvikande av stockningar i trafiken anordnas i stället. Transporterna av vid påskhelgen tillåter militärer inverka icke störande på den civila trafiken. Den enda olägenhet av den militära trafi-ken, som rapporterats, var brist på personvagnar å 5 trafiksektionen, de dagar, då militärtransporterna ägde rum å sektionen.

### Pingst- och midsommartrafiken.

Liksom fallet var beträffande påsktrafiken, visade sig de av Styrelsen i bihangsorder 160/1916 utfärdade bestämmelserna för pingst- och midsom-

martrafikens besörjande lämpliga och väl avvägda. Av distriktsförvaltningarnas rapporter framgår, att persontrafiken vid pingst på vissa trafiksektioner icke varit av väntad omfattning, men att persontrafiken vid midsommar däremot varit synnerligen stor å de flesta trafiksektioner. Vid båda högtiderna har trafiken avvecklats på ett tillfredsställande sätt, utan några avsevärda tågrubbingar, trots många tåg och brist å personvagnar vid midsommarhelgen. På grund av livlig trafik vid midsommar måste en del supplementståg å vissa trafiksektioner anordnas utöver dem, som enligt ovan nämnda bihangsorder skulle gå. Godståg hava under sagda helger icke kunnat inställas i önskvärd utsträckning, utan hava tvärtom en stor del extra godståg ytterligare anordnats.

### Jultrafiken.

För att så mycket som möjligt nedbringa de stora, årligen återkommande förseningarna vid julen igångsatte Styrelsen en utredning, huruvida det icke vore möjligt, att under jultrafiken tillämpa en särskild tidtabell med bland annat väsentligt ökade gångtider, uppehåll och övergångstider för de långgående snäll- och persontågen. Efter vad utredningen gav vid handen, fann Styrelsen emellertid skäl uppgiva planen på särskild tidtabell under jultrafiken.

Genom bihangsorder 414/1916 utfärdade Styrelsen därför bestämmelser för besörjandet av jultrafiken i stort sett enligt samma principer, som legat till grund för ordnandet av trafiken vid pingst- och midsommarhelgerna samma år. Antalet supplementståg hade dock avsevärt ökats, och uppgick antalet av Styrelsen anordnade till icke mindre än 68 mot 41 vid pingst- och midsommar.

Dessutom bestämde Styrelsen de viktigare tågens sammansättning, varvid bl. a. sovvagnsutrymmet blev fixerat, och fick det sålunda bestämda utrymmet icke ökas. Avvikelse från den av Styrelsen fastställda tågsammansättningen i övrigt finge göras endast tillfälligtvis, i de fall att föreskriven vagn typ icke kunde anskaffas eller resandeantalet nödvändiggjorde större utrymme än planen upptog. Vid förstärkning skulle emellertid alltid iakttagas, att tåget icke gjordes större, än att detsamma ända till slutstationen kunde framföras med de tidtabellsenliga gångtiderna. För den skull uppgjordes en särskild tablå, angivande högsta axelantalet, som fick framföras i de viktigare tågen med angiven loktyp. Vid större axelantal måste koppling äga rum.



Ovannämnda bihangsorder innehöll därjämte en av Styrelsen för första gången utfärdad »särskild väntetabell», i vilken Styrelsen lämnade direktiv i avseende å de viktigaste tågens väntetider.

Enligt distriktsförvaltningarnas rapporter över jultrafikens förlopp har persontrafiken å de flesta linjerna varit avsevärt större än under föregående år. Vid Stockholm C. var densamma den största, som hittills förekommit, vilket närmare framgår av nedanstående siffror.

1) *Resandeantalet* under tiden 18—25 december utgjorde 50,502 st. mot 43,019 föregående år, 45,788 år 1914 och 42,120 år 1913.

2) *Antalet sovagnar*, som utrustades under tiden 18—23 december, var 226 st. mot 166 föregående år.

3) *Antalet ankommande och avgående tåg* under tiden 18—24 december utgjorde 2,337 st. mot 2,089 föregående år. Högsta antalet tåg under jultrafiken 1913, 1914 och 1915 förekom den 23 och under 1916 den 22 december samt uppgick till resp. 276, 294, 324 och 355.

4) *Antalet avsända resgods* utgjorde under tiden 18—24 december 22,417 kollen mot 20,636 år 1915, 19,903 år 1914 och 18,059 år 1913.

Tågförseningarna å de båda norrlandsdistrikten voro stora, huvudsakligen beroende på ovanligt stark kyla under hela den tid, jultrafiken pågick.

Å övriga linjer förekommo tågförseningar i mindre grad under tiden t. o. m. den 23 december. Den 24 december tilltogo de däremot, beroende främst på snöstorm och stark kyla.

Den otjänliga väderleken medförde en avsevärd del tekniska fel, såsom oregelbundenheter i vacuumbromsarnas funktion, frusna värmeledningar, frusna koppel, trög ångbildning m. m., och åstadkommo dessa i sin tur förseningar i ganska stor utsträckning.

Dragkraftens ansträngning och det mindre lämpliga bränslet ha mycket ofta förorsakat utsträckt tid för lokomotivskötsel, vilket antecknats såsom orsak till ett flertal förseningar.

Styrelsens anvisningar i bihangsorder 414 att i tågledningshänseende uppdelat sektionerna i flera delar för att möjliggöra större snabbhet vid insändandet av tågrapporter och utgivandet av tågorder visade sig ändamålsenliga. På grund av telegraf- och telefonlinjernas otillräcklighet uppstodo emellertid på vissa linjer fortfarande förseningar i följd av väntan på order.

Följande tablå utvisar de viktigare tågens förseningar vid begynnelse- och slutstationerna.

Tåg No	Från station	Försening i minuter den						Till station*	Försening i minuter den*							Anmärk- ningar	
		21	22	23	24	25	26		27	21*	22*	23*	24*	25*	26*		27*
1	Stockholm C.	—	—	—	—	—	10	20	Malmö	86	79	43	—	—	—	8	
7	»	3	7	5	—	—	10	5	»	42	78	42	6	7	25	98	
11	»	4	4	—	6	—	3	27	»	100	113	48	12	—	68	21	
17	»	—	6	5	2	—	39	2	»	40	36	51	9	—	118	32	
27	»	9	—	—	—	—	—	—	»	—	85	38	—	—	—	—	
301	»	4	9	10	—	65	79	12	»	83	66	50	35	—	188	87	
449	»	3	—	6	—	—	64	—	»	46	64	47	—	—	34	—	
2	Malmö	13	—	—	—	9	—	—	Stockholm C.	43	37	29	13	27	40	6	
6	»	—	—	—	—	—	—	—	»	54	61	51	131	—	19	51	
8	»	—	17	—	—	—	—	—	»	66	65	88	140	52	65	78	
12	»	18	12	—	4	16	5	6	»	86	66	81	36	29	110	55	
16	»	—	11	—	—	—	—	—	»	137	143	110	—	—	66	18	
302	»	—	14	—	—	—	—	—	»	48	25	—	2	3	20	68	
3	Stockholm C.	3	8	6	8	—	77	17	Göteborg	34	69	—	24	—	—	96	
9	»	—	—	3	—	—	—	7	»	21	21	50	34	38	82	64	
15	»	4	—	10	—	—	6	—	»	48	64	52	—	—	3	—	
19	»	—	—	—	—	—	—	—	»	25	18	33	34	—	59	27	
29	»	6	—	—	—	—	9	—	»	—	—	—	—	—	—	—	
51	»	—	22	—	1	6	54	—	»	—	56	30	48	21	51	73	
4	Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	Stockholm C.	51	40	66	16	67	44	89	
10	»	—	—	—	—	—	—	—	»	60	34	37	101	53	75	82	
20	»	—	—	—	—	—	—	—	»	55	34	28	111	—	27	40	
30	»	—	—	—	—	—	—	—	»	53	69	59	—	—	73	87	
52	»	—	—	—	24	—	—	—	»	—	8	34	113	67	77	—	
514	»	—	—	—	—	—	—	—	»	9	18	35	104	—	23	39	
13	Stockholm C.	—	—	—	—	—	46	31	Laxå	19	22	—	31	4	23	5	
35	»	—	—	—	—	—	—	—	»	28	23	39	—	—	—	—	
14	Laxå	43	33	36	—	—	35	—	Stockholm C.	11	66	57	49	10	—	51	
34	»	37	37	20	84	—	69	28	»	54	59	82	97	—	118	59	
516	»	16	22	16	38	—	23	13	»	53	38	50	130	—	126	53	
513	Katrineholm	—	37	—	—	—	—	—	Göteborg	—	17	23	—	—	—	—	
517	Stockholm C.	25	13	12	12	—	—	18	Katrineholm	40	38	23	34	—	53	60	
37	Göteborg	25	29	53	—	—	—	32	Malmö	7	15	95	67	—	—	—	
39	»	—	—	—	—	—	—	—	»	—	7	13	6	—	—	—	
41	»	—	—	—	—	—	—	—	»	27	10	—	—	10	3	4	
43	»	—	4	—	—	—	—	—	»	7	27	9	4	—	2	—	

\* Datum avser ankomstdagen till stationen ifråga.

Tåg N:o	Från station	Försening i minuter den							Till station*	Försening i minuter den*							Anmärk- ningar
		21	22	23	24	25	26	27		21*	22*	23*	24*	25*	26*	27*	
38	Malmö	5	10	8	26	13	2	—	Göteborg	80	1	16	72	—	8	—	
42	»	17	5	4	—	4	—	—	»	—	—	—	—	—	—	—	
44	»	—	—	—	—	—	—	—	»	8	6	25	6	—	—	—	
21	Haparanda	43	33	40	11	23	19	16	Stockholm C.	196	449	264	230	139	127	365	
3049	»	102	45	39	—	—	—	—	»	—	110	68	25	36	—	—	Den 19 fr. Bdn 145; d. 20 103
3043/49	Bräcke	182	112	3	73	—	—	77	»	168	298	181	41	—	—	325	
47	»	—	—	—	—	—	—	—	»	63	93	86	70	—	—	—	
23	Ånge	44	29	50	36	—	—	—	»	25	49	23	50	42	56	57	
101	Östersund	—	—	—	—	—	—	—	»	31	111	32	94	5	26	83	
22	Stockholm C.	—	4	—	5	—	37	—	Haparanda	169	126	40	156	116	181	135	
46	»	2	5	2	—	—	—	—	Boden	212	139	87	—	—	—	—	Den 19 till Bdn 178; d. 20 200.
3044	»	2	4	—	9	4	32	—	»	135	97	37	—	—	190	582	Den 20 till Bdn 133.
48	»	5	8	14	—	—	17	—	Bräcke	—	—	—	—	—	—	—	
24	»	—	—	—	—	—	19	18	Ånge	33	27	40	42	35	59	83	
102	»	22	15	14	—	—	48	—	Östersund	123	167	69	121	30	105	127	

\* Datum avser ankomstdagen till stationen ifråga.

Genom bihangsorder 454/1916 utfärdade bestämmelser angående in-  
skränkningar i vagnslasttrafiken ävensom inskränkningar i tiden för gods-  
expeditionernas öppethållande hava visat sig välbetänkta och högst betyd-  
ligt underlättat persontrafikens förlopp.

Ehuru på grund av för tågens framförande ogynnsamma väderleks-  
förhållanden svårigheter förefunnits att följa den gällande tidtabellen, hava  
dock de av Styrelsen i bihangsorder 414 utfärdade bestämmelserna i hu-  
vudsak visat sig lämpliga och ändamålsenliga.

## D. Särskilda anordningar för trafikens besörjande m. m.

### Bestämmelser angående tågens gång i anledning av sommartiden.

Genom nådig kungörelse av den 12 maj 1916 infördes sommartiden  
i Sverige, enligt vilken kungörelse den 15 maj 1916 ansågs börja en timme  
tidigare än enligt vanliga tidsberäkningen och den 30 september 1916 an-  
sågs sluta en timme senare än enligt den i kungörelsen föreskrivna tids-  
beräkningen.

### Sommartidens införande.

Sommartidsberäkningen tog sin början kl. 11 e. m. söndagen den 14  
maj. Alla klockor framflyttades alltså vid denna tidpunkt till 12.

På grund härav utfärdades följande bestämmelser för tågens gång:

1) Alla ordinarie tåg, vilka enligt tidtabellen skulle utgå från utgångs-  
stationen före kl. 11 e. m. den 14 maj, skulle därest de icke vid nämnda

tidpunkt framkommit till slutstationen, efter densamma fortsätta såsom försenade tåg fram till slutstationen, för så vitt icke den förlorade tiden kunde under vägen återtagas.

2) De tidtabellsenliga anslutningarna från under 1) angivna tåg skulle upprätthållas enligt vanliga grunder utom beträffande vissa tåg, för vilka särskilda bestämmelser utfärdades.

3) Ifråga om de ordinarie tåg, vilka enligt gällande tidtabell skulle avgå från utgångsstationen mellan kl. 11 00—12 59 natten mellan den 14 och 15 maj utfärdades särskilda bestämmelser.

4) De ordinarie tåg, som enligt gällande tidtabell skulle avgå från utgångsstationen *efter kl. 1 f. m.*, skulle avgå därifrån efter den nya tidsberäkningen och om möjligt i rätt tid. Anslutningståg skulle emellertid i viss utsträckning få försenas genom inväntan av anslutande tåg.

I Danmark infördes sommartiden samtidigt som i Sverige. I Norge däremot infördes sommartiden först fr. o. m. den 22 maj. Under tiden 15—22 maj måste således tågen från Sverige till Norge uppehållas å gränstationerna en timme, under det att tågen från Norge måste avgå från gränstationerna en timme försenade, och den förlorade tiden i möjligaste mån sedan återtagas.

### Sommartidens upphörande.

Enligt bestämmelserna i ovannämnda kungörelse skulle den 30 september 1916 anses sluta först kl. 1 00 (sommartid) natten till den 1 oktober och klockorna alltså kl. 1 00 ändras till 12 00.

På grund härav utfärdades följande bestämmelser för tågens gång:

1) Tåg, som enligt den fastställda tidtabellen skulle utgå från utgångsstationen före kl. 11 59 den 30 september, skulle för så vitt det icke kl. 12 59 (sommartid) natten till den 1 oktober framkommit till slutstationen, vid den station, vid vilken det vid sistnämnda klockslog eventuellt befunne sig, eller till vilken det efter samma tidpunkt *först* ankomme, uppehållas intill den tidtabellsenliga avgångstiden enligt mellaneuropeisk tid. Uppehåll vid ifrågavarande station skulle alltså göras, även om tåget enligt tidtabellen skulle passera. — Vore tåget en timme eller därutöver försenat, skulle det givetvis fortsätta utan att göra här ifrågavarande uppehåll.

Trafikinspektör ägde att, om så ansågs lämpligt, låta här ifrågavarande tåg framgå över viss sträcka enligt extra tidtabell utan att alltså göra ovan nämnt uppehåll.

2) Tåg, som enligt tidtabellen skulle avgå från utgångsstationen mellan 12 00 och 1 00 natten mellan den 30 september och den 1 oktober, skulle avgå därifrån enligt mellaneuropeisk tid (d. v. s. andra gången, avgångstiden inträffade.)

3) Varje station, där tåg gjorde här bestämt uppehåll, skulle, så snart ske kunde, därom telegrafiskt underrätta trafikinspektören, varvid även tågets ankomsttid skulle uppgivas.

4) Enär timmen 12<sup>00</sup>—1<sup>00</sup> ifrågavarande natt förekom 2 gånger, första gången såsom sista timmen den 30 september och andra gången såsom första timmen den 1 oktober, skulle densamma den 30 september betecknas A 12<sup>00</sup>—A 1<sup>00</sup> och den 1 oktober B 12<sup>00</sup>—B 1<sup>00</sup>. Kl. A 12<sup>20</sup> t. ex. avsåg alltså den 30 september och B 12<sup>20</sup> den 1 oktober.

### Resor.

Under året har antalet studie-, sällskaps- och andra resor, anordnade av föreningar o. d. vuxit, och har genom Styrelsen ordnats icke mindre än omkring 130 dylika. Dessutom har omkring ett nittiotal resor av kungliga personer ordnats genom Styrelsen. Av de förstnämnda må nämnas:

- 1) O. D. sångarfärd i juni;
- 2) Kvartettsällskapets i Hälsingborg resor 9—15 juli;
- 3) Riksdagsmännens studieresor i Norrland;
- 4) Tyska, österrikisk-ungerska, turkiska och bulgariska legationernas i Bukarest medlemmar m. fl. resor Haparanda—Trälleborg F. i september samt
- 5) Extratågen till invigningen av Trollhätte kanals ombyggnad i oktober.

### Trafiken från bad- och kurorterna.

För besörjande av den ökade trafik till Stockholm, som väntades under den senare delen av sommaren från bad- och kurorterna särskilt från västkusten, vidtoges följande särskilda anordningar:

1) Tåg 30 Göteborg—Stockholm C. anordnades dagligen under tiden 14 augusti—2 september. Tåget, som avgick från Göteborg 10<sup>20</sup> och ankom till Stockholm C. 8.05, medförde företrädesvis sovvagnsresande. De genomgående vagnarna till Stockkolm C. från (Ängelholm), Hälsingborg, Lysekil och Strömstad framfördes i detsamma, varemot Göteborg—Bollnäs-vagnen fortfarande framgick i tåg 4.

2) Tåg 34 Laxå—Stockholm C. anordnades dagligen under tiden 15 augusti—3 september. Tåget, som avgick från Laxå 5.08 och ankom Stockholm C. 9<sup>31</sup>, medförde de direkta vagnarna till Stockholm från Kristiania och Örebro samt dessutom restaurantvagn. Restaurantvagnen till tåget nedgick i tåg 51, och ägde därvid servering rum i densamma. I de fall övergångsresande från tåg 34 funnos till tågen 173, 176 och 2073 skulle desamma invänta i Hallsberg resp. Katrineholm.

3) Tåg 6 anordnades å linjen Mjölby—Stockholm C. under tiden 21—26 augusti och å linjen Linköping—Stockholm C. under tiden 27 augusti—2 september.

4) Tåg 47 anordnades Ange—Stockholm C. 8—12, 16 augusti, 1, 2 och 8 september, huvudsakligast på grund av stort antal resande från Jämtlands kurorter.



A västkustbanan har trafiken från bad- och kurorterna icke erfordrat någon dubbling av de ordinarie tågen.

### Särskilda åtgärder med anledning av bromsarstrejken.

För att till en del ersätta bromsare under bromsarstrejken, som utbröt den 5 augusti, bestämdes, att boggivagnar skulle insättas främst i godstågen såsom bromsvagnar. Dessutom uppställdes personvagnar å vissa stationer att användas såsom logis för bromsare, kvarvarande och nyantagna.

Antalet vagnar, som härvid togos i anspråk varierade, beroende på i huru stor utsträckning ny personal kunde anskaffas, och framgår deras användning av nedanstående tablå för den 27 september och 6 november.

Dag	Å t s	Bromsvagnar													Logis för bromsare					
		Antal och littera													B	Bo				
		ABo	ABCo1	AFo2	Bo1	Bo2	Bo3	BCo1	BFo	Co1	Co2	Co3	Co4	Co5			CFo1	CFo2	CI	Suma
27/9 16	St.....										1					1	2			
	1.....	1		1				2	1						1		6			
	2.....							3						2			5			
	3.....								2				1		1		4			
	4.....								1	2		1	2	3			9	1		
	5.....						2										2			
	7.....				2	1		1	1	3		1	3				12	1	1	
	8.....									1							1			
	9.....		1		1	1		1	1								5	5	1	
	11.....				1				1								2			
	12.....						1		1								2			
	17.....		1			1				1			2				5	1		
	Summa	1	2	1	2	4	4	1	6	8	7	1	2	8	5	2	1	55	8	2
6/11 16	4.....																		1	
	5.....						2										2			
	7.....							1		1		1					3			
	8.....								2	1						1	4			
	9.....	1			1	1								2	1		6			
	11.....				1		1										2			
	12.....						1		1								2			
	17.....				1		1	1		1							4			
	Summa	1			3	1	5	1	1	3	3		1	2		1	1	23	1	

## Tidtabellskonferenser.

Under året har Styrelsen inbjudits till tidtabellskonferenser: i Wien den 9 och 11 februari för sommartidtabellen 1916, i Stuttgart den 18 och 19 juli för vintertidtabellen 1916—1917 samt i Budapest den 12 och 13 december för sommartidtabellen 1917, av vilka den sistnämnda sedermera blev inställd. Styrelsen har emellertid icke låtit sig representeras vid vare sig Wien eller Stuttgart konferensen. På grund av konferensens i Budapest inställande, å vilken Styrelsen från början hade för avsikt avhandla förbindelserna med Norge över Storlien i anledning av tågens 23 och 24 planerade om läggning fr. o. m. 1 maj 1917, anordnades ett tidtabellsmöte Kristiania den 12 januari 1917 för frågans behandling.

### E. Antalet av de ordinarie tågen genomlupna tågkilometer i medeltal per dag under de olika tidtabellerna för år 1916.

Trafiksektion	Tidtabell	Antal tågkilometer för							Summa tågkilometer
		snälltåg	person-tåg	blandade tåg	godståg	växlings-tåg	malmtåg	ångfärjor	
1	111	1 428	3 284	—	1 552	44	—	—	6 308
	112	1 826	3 403	—	1 560	44	—	—	6 833
2	111	644	2 686	—	943	141	—	—	4 414
	112	644	2 506	—	924	239	—	—	4 313
3	111	—	2 011	773	2 080	11	—	—	4 875
	112	—	2 069	748	2 288	13	—	—	5 118
16	111	898	3 287	14	1 245	—	—	—	5 444
	112	898	3 358	14	1 498	—	—	—	5 768
4	111	456	1 545	—	1 010	6	—	—	3 017
	112	456	1 646	—	1 446	6	—	—	3 554
5	111	580	2 250	—	1 892	16	—	—	4 738
	112	640	2 263	—	2 285	18	—	—	5 206
6	111	406	1 340	301	708	13	—	—	2 768
	112	406	1 341	299	951	15	—	—	3 012
17	111	906	2 636	600	969	19	—	—	5 130
	112	906	2 692	530	918	42	—	—	5 088
7	111	685	2 818	—	1 053	27	—	394	4 977
	112	851	2 624	—	1 219	27	—	364	5 085