

14/5

Tbr

.11.55

2088

Brc Tbr:

Generaldirektören

Förslag vid Saltsjöbadskonferensen 21-22.5.55

Vid Järnvägarnas Samarbetsnämnds konferens i Saltsjöbaden den 21-22 maj diskuterades vissa förslag, som berörde "Sveriges Kommunikationer", såsom:

- A) Minskning av antalet utgåvor pr år till 4
- B) Trevligare omslag
- C) Ökning av antalet föreläsningsställen
- D) Utgivning av ett koncentrerat sammandrag av de viktigare förbindelserna (något i stil med "Tag tåget")

Beträffande möjligheten att realisera de framförda förslagen vill jag framhålla följande:

A. Minskning av antalet utgåvor

Förslag härom har vid olika tillfällen framförts och varit föremål för undersökning, bl a i det av dåvarande byrådirektören på Tbr, Henning Lundh, den 23.12.49 till Järnvägsstyrelsen överlämnade "Utredning och förslag angående redigeringen av Statens Järnvägars anlagstidtabell och Sveriges Kommunikationer". Fördelarna av ett minskat antal utgåvor har av Förlags AB hittills icke

ansetts uppväga nackdelarna, varför ändring icke skett.

Med anledning av uttalandena vid Saltsjöbadskonferensen har Tbr gjort förnyad undersökning beträffande den järnvägstekniska sidan av saken. För SJ del, i egen-<sup>x)</sup>skap av annonsör i Sveriges Kommunikationer, skulle numera följande nummer kunna slopas, nämligen augusti, november, december, februari-april (~~och ev även maj~~), alltså en minskning av sex, ev sju utgåvor pr år.

Frågan har emellertid en mycket stor ekonomisk räckvidd för Förlags AB, som det tillkommer att väga för- och nackdelar mot förslaget samt att fatta det slutliga avgörandet. Tbr har i skrivelse till Förlags AB, här bifogad i avskrift, meddelat sin inställning till förslaget. ,/.

#### B. Omslaget

Detta kommer att få ett nytt och mera tilltalande utseende (i samband med "SJ 100 år") fr o m januariutgåvan 1956. Att slopa annonseringen på dess första sida, ett förslag som ofta framförts, anser sig Förlags AB, enligt vad som under hand inhämtats med hänsyn till det stora inkomstbortfallet icke kunna gå med på utan att kompensation i motsvarande grad erhålles på annat sätt.

#### C. Ökning av antalet försäljningsställena

Frågan faller helt under Förlags AB avgörande. Oberoende av uttalanden vid Saltsjöbadskonferensen pågår för närvarande, enligt under hand erhållna upplysning från Förlags AB, undersökningar om en utökning av försäljningsställena, något som sammanhänger med provisionsvillkoren och returrätten för osålda exemplar.

x) som annonser räknas bl a alla järnvägs-, buss- och båttabeller

*Handwritten notes:*  
Här bör vara  
annonsörerna  
Biljetter  
Sj  
Bl

Av erhållna upplysningar at döma synes goda skäl finnas för en ökning av antalet försäljningsställen.

**D. Utgivning av ett koncentrerat sammandrag  
av de viktigare förbindelserna**

Frågan har ingående diskuterats på Tbr, varvid man enades om följande synpunkter:

- a) Trots allt som sagt till förmån för ett dylikt koncentrat är vi på Tbr av den uppfattningen att behovet icke är så stort som man gör gällande. Publikationen måste bli relativt dyr därför att upplagan är liten.
- b) Om Förlags AB åtager sig att ge ut densamma som ett supplement, vilket är det naturliga, så måste man räkna med en fördyring av Sveriges Kommunikationer, enär ett försålt supplement i stort sett kommer att betyda ett försålt exemplar mindre av Sveriges Kommunikationer, för vilket Förlaget måste kompenseras.
- c) Naturligtvis står det oss fritt att hänvända oss till annat tryckeri för att få det tryckt, men kvar står att varje försålt exemplar betyder ett exemplar mindre av Sveriges Kommunikationer, vilket vi har allt intresse av att motverka.
- d) Även om vi bortser från det moraliska förhållandet med Sveriges Kommunikationer, kvarstår enligt all erfarenhet de stora svårigheter, som förefinnes, att få fram de nödvändiga tidtabellspublikationerna i tid.

Det finns åtskilliga exempel på tdt-publikationer, som måst läggas ned just därför att tryckerierna inte kunnat färdigställa dem inom rimlig tid. "Tag tåget" har heller inte kunnat färdigställas i så god tid som varit önskvärt. Själva har vi haft betydande svårigheter med att få fram Sveriges Kommunikationer i tid före tdt-skiftena och klagomål har heller inte saknats. Just nu inriktar vi oss på att genom speciella åtgärder söka säkerställa Juni-utgåvan 1956 av Sveriges Kommunikationer i någorlunda god tid. Jag anser det därför oklokt att tillskapa denna nya publikationen, som är ytterst tidskrävande för såväl Tbr som tryckeriet och med tvivelaktigt värde, innan en varaktig förbättring i färdigställandet av Juni- och September-utgåvorna kunnat åstadkommas.

- e) Det är föga troligt att något tryckeri vill åtaga sig att till viss utsatt dag leverera publikationen såvida icke ett fullt färdigt manus samtidigt föreligger.

Anser Generaldirektören, att vi trots nu anförda synpunkter skall fortsätta arbetet med det ifrågasatta koncentratet, måste vi göra upp ett detaljerat förslag, vilket kommer att bli ytterst arbetskrävande och medföra ett betydande övertidsarbete. Det eventuella förslaget kommer därvid o första hand att föreläggas Förlags AB (Svenska Tryckeri AB) och i andra hand annat tryckeri.

# GENOMBLAGSKOPIA

Brdt/Kop Tbr-Tk

Tbr 50365  
Sgr 6424/1050

Stockholm 13.7.55

2075

Centrala företagsnämnden  
Kungl Järnvägsstyrelsen  
STOCKHOLM

/Su

Cfn 5026/670 den 25.1.55

Utmärkande av postförande tåg i Sv.Kom i  
förelag från lokf Claesson, N101by.

Redaktionen för Sv.Kom får helt naturligt ta emot en mångfald förelag och önskemål om hur publikationen skall redigeras och ett av de oftast återkommande är just detta, att i publikationen skall angivas vilka tåg, som är postförande.

Sista gången denna fråga var föremål för en mer ingående undersökning var år 1949, då byrådirektören H.Lundh, Pbr, på järnvägsstyrelsens uppdrag utarbetade ett betänkande angående redigeringen av SJ anlagstidtabell och Sv.Kom. Med stöd av bl a en i Generalpoststyrelsen utarbetad promemoria i ärendet avstyrkte utredningsmannen förelaget.

Förelaget, som ur allmänhetens synvinkel oskilligen har vissa förtjänster, skulle innebära en betydande komplicering av arbetet med publikationens redigering och därmed också avsevärt öka de redan nu mycket stora svårigheterna att få fram publikationen i tid till tidtabellsäskiftena. Det kan därför tyvärr icke föranleda någon åtgärd.

I den danska motsvarigheten till Sv.Kom slopade man för en del år sedan uppgifterna om postförande tåg.

I den norska publikationen finnes dessa uppgifter alltjämt och därtill ganska långt specificerade. Denna utges emellertid av gammalt under officiell medverkan av postväsendet och tjänar, eller gjorde i varje fall så år 1949, som tjänstetidtabell för postfunktionärerna. Det norska järnvägsnätet är ju dessutom av betydligt mindre omfattning än det svenska.

Gösta Holvid

tjlf

P M

ang. införande av uppgifter om postförande tåg i Sveriges  
Kommunikationer.

Det förekommer då och då att förfrågningar göras hos såväl generalpoststyrelsen som järnvägsstyrelsen, huruvida det inte skulle vara möjligt att i Sveriges Kommunikationer på ett eller annat sätt utmärka de tåg, som äro postförande.

Tidigare har funnits ett stadgande att anslag angående posternas avfärdande m.m. skulle finnas uppsatta vid postkontoren. Dessa anslag indrogs emellertid i samband med ikraftträdandet av 1918 års allmänna poststadga. I handlingarna från förarbetena till 1918 års upplaga av Allmänna poststadgan finnes ingenting utsagt om anledningen till anslagens indragande. Man torde dock kunna antaga, att krigsårens osäkra och svårbenästrade tidtabeller varit åtminstone en bidragande orsak härtill.

Inom Stockholms distrikt har under ett antal år å brevlådorna funnits uppsatt ett anslag, varå lämnats vissa upplysningar om vidareexpedition av i brevlådan nedlagda försändelser. Detta anslag indrogs i början av andra världskriget och har sedan ej återinförts.

Å generalpoststyrelsens trafikavdelning utgives årligen en publikation, Tidtabeller för järnvägsposterna m.m. bil. 1, vari alla tåg, som av postverket anlitas för postbefordran, äro upptagna. Denna publikation, som försäljes genom postverkets bibliotek till ett pris av f.n. 2 kronor, är det enda förefintliga hjälpmedlet för den, som på egen hand vill undersöka en postförsändelses befordran från avsändningsort till adressort. Tidtabellerna äro emellertid främst avsedda för postverkets egna funktionärer. Anvisningarna å sidan 6 i denna publikation äro därför ej tillräckligt fullständiga för att kunna förstås av lekmannen, utan måste för att kunna helt förstås först kompletteras med de bestämmelser och föreskrifter, som finnas intagna i Allmänna poststadgan och Postreglemente I.

Beträffande möjligheterna <sup>av</sup> att på något sätt i Sveriges Kommunikationer ange de befordringsanordningar, som postverket insatt i vissa tåg, kan det måhända vara av intresse att först undersöka om det i något annat lands järnvägstidtabeller finns uppgifter om postbefordringen.

Danska statsbanornas Rejseliste for Kongeriget Danmark innehåller enligt uppgift på första sidan "Officiella Meddelser om Jernbanekjøreplaner, Skibs-

og Luftruter med Biletpriser, Post- og Automobilruter, Postbefordring med Jernbaner, Skibe og andre Postruter, Postomdelningstider, Posttakster, Telegram- og Telefontakster". På sidan 2 finnes förklaring på de tecken, som användas i tabellernas tågkolumner för att ange i vilken utsträckning post befordras med tågen. Sålunda betyder ett posthorn, att med tåget befordras all slags post utom vanliga paket och vissa veckotidningar, ett inramat "T" att all slags post befordras, ett inramat "V" att vanliga och rekommenderade brev-försändelser, tidningar samt vanliga och assurerade paket befordras, ett inramat "B" att vanliga brev-försändelser, tidningar, vanliga paket samt rekommenderade expressförsändelser befordras. Ett inramat "o" anger, att tåget uppsamlar vanliga brev-försändelser, tidningar och vanliga paket; den uppsamlade posten avlämnas till postanstalten vid ändstationen. För att utmärka att postbefordran äger rum samtliga veckodagar - även söndagar - tillföres ett "s" efter ovannämnda posttecken. Vidare förklaras på sidan 2 att som regel deltagar i postutväxlingen alla de postanstalter, där tågen göra uppehåll. När tåget medför post på endast en del av strökan, har detta angivits genom att tågbe-teckningen utan posttecken upprepats efter den station, där postbefordran upphör, eller genom att hänvisning gjorts till not nedtill å tabellsidan.

Som synes har man i anvisningarna ej använt postanordningarnas benämningar, såsom postkupé, fack, tidningsväska etc., utan försökt få teckenförklaringarna så enkla, att de skola förstås även av lekmannen. För den brevsorterande post-tjänstemannen torde Rejselistan vara opraktisk, då det är svårt att bland alla de icke postförande tågen snabbt kunna finna de olika postanordningarna. Danska postverket utarbetar därför särskilda listor till ledning för sorteringspersonalen å varje tjänsteställe.

Postfunktionärerna i Norge använder sig däremot uteslutande av Rutebok for Norge, som utges av statsbanorna, postverket och vägväsendet gemensamt. I denna tidtabellsamling användas endast två tecken för att utmärka postförande tåg. Uppgifter om postbefordringsanordningar och veckodagar samt dirigeringshänvisningar lämnas i noter under varje tabell. För den korresponderande allmänheten torde det vara en fördel med så få tecken som möjligt, däremot måste tabellerna med sina många nothänvisningar vara mycket tidsödande för de norska postsorterarna.

I Schweiz m.fl. länder använda postverken de av resp. statsbanor utgivna tidtabellerna. Dessa tryckas visserligen för statsbanornas räkning utan postala uppgifter, men den del av upplagan, som postverken erhåller, kompletteras genom övertryck i rätt med postala befordringsanordningar.

För svenska postverkets vidkommande torde det ej vara möjligt att förse Sveriges Kommunikationer med sådana uppgifter om postanordningar att denna publikation kan ersätta Tidtabeller för järnvägsposterna m.m. I den sistnämnda

tabellsamlingen äro endast sju slag av befordringsanordningar omnämnda men beträffande användandet av dessa gälla en mängd undantagsbestämmelser såväl beträffande den post, som befordras, som beträffande antalet veckodagar, då befordran och postutväxling äger rum. Postverket anlitar dessutom för postbefordran godståg, som ej finnas intagna i Sveriges Kommunikationer.

Såsom ett exempel på hur skiftande postbefordringen med ett enda tåg kan vara nämnes tåg 1556 i kolumnen längst till höger å tab. 101 sid. 61 i Tidtabeller för järnvägsposterna m.m. (bil. 1). Med detta tåg befordras från Göteborg å vardagar all slags post utom assurerade försändelser. I Lillhagen och Säve avlämnas endast tidningspost. I Kungälv Ytterby avlämnas för vidare befordran landsvägsledes till Marstrand och Kungälv all slags post utom assurerade försändelser, medan postanstalten i Kungälv Ytterby endast erhåller tidningspost. I Skårby äger ingen postutväxling rum. Kode, Jörlanda, Stora Höga, Ödsnål och Svenshögen erhålla tidningspost, medan Stenungsund endast mottager och avsänder vanlig post, dvs. ej värdepost och paket. Ljungskile, Grohed och Uddevalla erhålla under sommaren ej någon post med detta tåg. Under övriga delen av året avlämnas och mottages vanlig post i Ljungskile; Resteröd har ingen postutväxling, Grohed erhåller endast tidningspost och Uddevalla mottager all slags post utom assurerade försändelser och paket.

Det tåg, som här tagits som exempel, fortsätter till Strömstad, men det torde vara tillräckligt med den redan genomgångna sträckan för att visa hur invecklad postbefordringen med ett visst tåg kan vara. I detta fall befordras all slags post utom värdepost. Med andra postförande tåg förekomma vanligtvis post av nedanstående slag eller kombinationer:

Endast brevpost.

Endast tidningspost.

Endast paketpost (ej ilpaket eller assurerade paket).

Brev- och tidningspost.

Tidnings-, korebands- och paketpost.

All slags post utom försändelser assurerade för mer än 500 kr.

" " " " " " " " " 1000 "

" " " " assurerade försändelser.

" " " " paket.

" " " , paketpost dock endast i slutna kollin.

" " " utom andra tidningar än nyhetstidningar.

Genom de många inskränkningarna i postutväxlingen med de olika postanstalterna såväl beträffande den post, som mottages och avlämnas, som jämväl beträffande de veckodagar, då postutväxling äger rum, försvåras postdirigeringen. I avsikt att minska såväl transport- som personalkostnader är det generalpost-



styrelsens strävan att avpassa postbefordran och postutväxling efter den befordrade postmängdens storlek. De inskränkningar, som företagas, avse därför huvudsakligen posttrafiken vid sön- och helgdagar. Fr.o.m. den 9 maj 1948 finnes i Tidtabeller för järnvägsposterna även vissa uppgifter om inskränkningar i järnvägspostbefordringen, vilka endast avse sön- och helgdag före sön- och helgdag samt sön- och helgdag efter sön- och helgdag.

För att kunna komma underfund med en försändelses befordringsväg mellan två orter, måste man alltså taga hänsyn till dels om ifrågavarande försändelse kan befordras med en viss postanordning, dels om postanordningen är i verksamhet den veckodag, som avses. En brev försändelse går dessutom ej alltid den närmaste och kortaste vägen utan dirigeras, så att den snabbast skall nå sin bestämmelseort. Därvid kan det t.ex. förekomma, att försändelsen passerar bestämmelseorten för att sedan återbefordras till denna med ett annat tåg. Post mellan två orter, t.ex. Stockholm och Örebro, kan vidare befordras olika vägar, såsom över Västerås, Hallsberg eller Mjölby, beroende på vid vilken tidpunkt på dagen posten avlämnats till befordran och om den utgöres av brevpost eller paketpost. Det kan i detta sammanhang nämnas, att eleverna vid postverkets undervisningsanstalt erhålla ca 25 timmars undervisning för att lära sig rätt använda Tidtabeller för järnvägsposterna n.m.. Det säger sig självt, att en utomstående med ledning av denna publikation ej har någon större möjlighet att på egen hand korrekt kunna avgöra en postförsändelses dirigering mellan olika orter.

Därest det skulle vara tekniskt möjligt - vilket dock betvivlas - att i Sveriges Kommunikationer åstadkomma ett fullständigt klarläggande av postbefordringen på järnvägarna genom anmärkningar vid de olika tabellerna, så skulle dessa postala tillägg avsevärt försvåra redigeringen. Det lär redan nu vara svårt att i tid få ut Sveriges Kommunikationer från trycket på grund av den mängd uppgifter, som måste infordras från olika håll. Det torde även med hänsyn till papperaransöningen för närvarande vara omöjligt att tillmötesgå önskemål om fullständiga postala dirigeringsuppgifter i denna publikation.

Det skulle också kunna tänkas, att de postala dirigeringsuppgifterna ej gjordes så fullständiga, utan att endast tecken infördes för de postförande tågen med olika tecken för olika slag av post och postkombinationer. Denna åtgärd skulle dock ej tillfredsställa dem, som hoppas på att medelst Sveriges Kommunikationer kunna undersöka en postförsändelses befordran, då det ej samtidigt lämnas uppgifter om med vilka postanstalter och å vilka veckodagar post utväxlas.

Stockholm, generalpoststyrelsens trafikavdelning, den 9 mars 1949.

Stockholm 29.6.56

Telefon 2088

Herr Jan-Eric Nordling

Lundvägen 11  
STRÄNGNÄS

Edert brev

30.5.56

Dnr

Tbr 61819

Sgr 6424

I Sveriges Kommunikationer liksom i flertalet övriga europeiska tidtabellspublikationer av liknande slag tillämpar man, för att utmärka att en förbindelse inte finnes alla dagar, den praxisen, att tecknet för denna tidsinskränkning som regel endast utsättes vid huvudtåget. Vid de kursiverade anslutningstiderna utsättes tecknet endast i de fall, då anslutningståget går färre dagar eller delvis andra dagar än huvudtåget. Att som av Eder föreslås, upprepa detta tecken vid samtliga berörda anslutningstider skulle föra med sig en kraftig ansvällning av antalet tecken i publikationen med ty åtföljande ökat arbete och ökade kostnader och allt detta till mycket ringa nytta. Visserligen skulle förfarandet eliminera vissa risker vid vårdslös läsning men å andra sidan skulle det öppna möjligheter till felläsning av annat slag. Över huvud taget är det inte möjligt att med rimliga medel och till rimliga kostnader redigera en publikation av detta slag så att felläsning under alla förhållanden möjliggöres. Det har för övrigt icke tidigare kommit till vår kännedom att denna praxis skulle föranleda feltolkningar och vi tillåter oss betvivla att just felläsning av Sveriges Kommunikationer skulle vara anledningen till de av Eder omnämnda regelbundet återkommande malörerna. Är det inte snarare så att man vet, att det brukar gå ett tåg vid den tiden och sedan tar man för givet, att detta tåg går alla dagar utan att närmare kontrollera saken.

Att trycka de tidsinskränkta tågen i särskild färg skulle säkerligen minska riskerna för felläsningar och det är en åtgärd som vi själva vid olika tillfällen haft uppe till diskussion. Saken är emellertid den, att flerfärgstryck inte endast ställer sig betydligt dyrare än vanligt svarttryck utan även skulle avsevärt förlänga den tid, som åtgår för publikationens framställning. Som det

redan nu är mycket svårt att få ut det omfattarika verket i tid till tidtabellsskiftet på försommaren, kan vi, även om allmänheten skulle acceptera prisförhöjningen, omöjligen tänka oss att lägga in några nya tidskrävande moment i framställningsproceduren.

Det kan vara flera anledningar till att man på de mindre stationerna ibland hänvisar kunderna till Sveriges Kommunikationer i stället för att själv lämna begärda tågtidsupplysningar. Småstationerna är många gånger enbemannade, innebärande, att en man skall sköta alla med tågexpedieringen förenade arbetsuppgifter, och det gör, att vederbörande, när dessa arbetsuppgifter hopar sig, inte hinner fördjupa sig i Sveriges Kommunikationer. Det kan tyvärr också vara så att personalen på småstationerna så sällan har anledning syssla med tidtabellerna för andra linjer, än den eller de närmast stationen liggande, att man känner på sig, att man saknar den rutin som onekligen erfordras för att kunna lämna tillförlitliga svar på mer komplicerade tågtidsförfrågningar. Som vi hoppas Ni förstår, är detta inte en ursäkt för den mindre goda service som Ni påtalat utan endast ett försök att förklara densamma.

Högaktningsfullt

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Enligt uppdrag

Nils-Olof Deurell

Tfn 2088

Centrala Företagsnämnden  
STOCKHOLM

10.11.59

dnr Cfn 9410  
sgr 6424

13.10.59

6425/1050 Tbr 92768

Ficktidtabell över snälltåg

Frågan om en fjärrtågstidtabell i en eller annan form har varit uppe till diskussion flerfaldiga gånger. För några år sedan togs den även upp av ett arbetsutskott inom Järnvägarnas samarbetsnämnd med uppdrag att behandla serviceproblemet på persontrafikens område. I samband därmed gjorde Bre Tbr den 14.5.57 följande uttalande: "I anledning av vad som i punkt 9 sägs om en fjärrtågstidtabell vill jag endast nämna, att vi inte har behov av en sådan på samma sätt som kontinentförvaltningarna. Dels är vår kommunikationstabell den billigaste i hela Europa - t o m i länder som Schweiz, Norge och Danmark, som inte har så många tåg som vi, är den dyrare - dels är den inte som exempelvis DB:s och SNCF:s tjock som telefonkatalogens Göteborgsdel. Vi har noga övervägt en fjärrtågstidtabell men kommit till det resultatet, att varken redaktionsarbetet på Tbr eller tryckeriets arbete gärna låter sig samordnas med arbetena för Sveriges Kommunikationer. Tidsnöd har alltid rått hittills och kommer sannolikt att råda också i fortsättningen."

Denna argumentering är i allt väsentligt fortfarande relevant, vilket inte hindrar, att en publikation av detta slag kan ha en viss uppgift att fylla.

Här kan för övrigt nämnas, att resekonsulenterna ute på distrikten nu håller på att, i enlighet med av Kmbr i PM den 14.9.59 och skrivelse den 29.9.59, dnr Reka 90476, lämnade direktiv, distriktsvis utarbeta en trycksak med tidtabeller för de bästa förbindelserna i en del viktigare relationer med utgångspunkt från de större platserna inom resp distrikt. Visserligen kan denna trycksak inte jämföras med den av förslagsställaren åberopade tyska fjärrtågstidtabellen, och visserligen tar den i första hand sikte på relationer med aktuell eller presumtiv flygkonkurrens, men trots detta är inte otänkbart, att den i någon mån kan komma att fylla den uppgift, som föresvävat förslagsställaren.

Förslagsställaren bör erhålla ett tack för visat intresse. Handlingarna återgår härjämte.

./.

XXXXXXXXXX  
HO Olsson

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
Trafikbyrån

Tk/Kop Tbr-T

h

Sgr 6424/1050

Tbr 13069

Tfn 2088

/Ld

Stockholm 30.11.61

Alla Tsf och Blti

Tumgrepp i Sveriges Kommunikationer

Vid olika tillfällen har framkommit förslag om att förse Sveriges Kommunikationer med tumgrepp (uttag i kanten) för att underlätta användningen.

Av flera orsaker är det förenat med praktiska svårigheter, att vid framställningen av publikationen tillverka ett sådant tumgrepp.

Det har emellertid hos Centrala Företagsnämnden påpekats, att flera stationer med hjälp av huggpipa själva förser publikationen med tumgrepp. Då tumgreppet onekligen underlättar handhavandet av publikationen, speciellt vid upplysningstjänst, har styrelsen velat vidarebefordra påpekandet för Eder kännedom.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

*Ernst Jonson*

Cfn

Avskrift till kännedom i anslutning till Eder påteckningskrivelse  
24.10.61, dnr Cfn 1268 sgr 6424. Stockholm 30.11.61

*Ernst Jonson*



GENERALDIREKTÖREN OCH CHEFEN  
FÖR  
STATENS JÄRNVÄGAR

Stockholm den 5 november 1965.

Redaktören för Sveriges Kommunikationer  
Fbrs S. Hjertstrand,  
Dattk

För direkta sovvagnar fins under rubriken "snabba förbindelser och biljettpriser", exempelvis för Skellefteå och Umeå beteckningen W, som betyder direkt sovvagn. Utan något mera ingående studium ser jag att för Kalmar och Karlskrona finns dessutom anteckningen W under den lilla tidtabellstablan.

Mot bakgrund härav men utan att ha undersökt konsekvenserna frågar jag om det inte vore nyttigt för SJ att sätta ut något motsvarande för Kristinehamn 03.15. Det finns ju de facto en direkt sovvagn Kristinehamn - Stockholm, ehuru den kopplas in i ett tåg som går förbi efter en kort transport över några spår, medan motsvarande ~~medan motsvarande~~ manöver för de andra sovvagnarna upptar längre transporter, nämligen Skellefteå-Bastuträsk och Umeå-Vännäs.

Finns det egentligen något logiskt skäl varför inte också Kristinehamns-vagnen skulle vara med är en sak som jag frågar mig.

Om man skulle sätta ut denna anteckning, som åtminstone i nuvarande uppställning får plats på en tom rad, hur många motsvarande finns på andra håll och hur många svårigheter?

Sirk Lepomach

Generaldirektören

Direkta sovvagnar i snabba förbindelser.

Generaldirektörens brev till fbrs S Hjertstrand 5.11.1965.

Fbrs Hjertstrand har semester t o m 4.12 varför jag för undvikande av väntan lämnar svar.

Enligt tillämpat system tas i snabba förbindelser med alla direkta vagnar såväl sov- som sittvagnar. I snabbtabellen betyder sålunda: D = direkt sittvagn, S = direkt sitt- och sovvagn, W = direkt sovvagn. Innebörden av D, S W förklaras främst i snabbtabellen på sid 23.

För den aktuella förbindelsen från Kristinehamn 3.15 är angivet "S".

I fallet Kalmar/Karlskrona förekommer "W" såväl i tabellen som i anmärkning under tabellen för att beteckna att sovvagnen sön- och helgdag går i annat tåg än vardagar.

Dattk 9.11.1965

*Jch*

*för information*  
*ASG*

16 februari 1966

BHg/eb

Stockholms Turisttrafikförbund  
Gustav Adolfs Torg 20

STOCKHOLM C

Som bekant upplåter vårt förlag gratis en sida i Sveriges  
Kommunikationer åt förbundet. Sidan benämnes "Minneslista  
för Stockholm". Under senare år har kostnaderna blivit mycket  
stora för detta tillmötesgående, speciellt på grund av att  
uppgifterna från Er sida ej lämnas inom av redaktören bestämd  
tid. Vi vill med detta underrätta Er, att denna gratissida  
kan komma att tas bort ur Sveriges Kommunikationer, om ej  
angivna tider för manuskriptlämning kan hållas av Er.

Med vänlig hälsning

Förlags AB Sveriges Kommunikationer

*ASG*