

Militärtidtabellens tillfälliga påläggning på
linjerna norr om Långsele och följderna därev.

Den ökning i vår försvarsberedskap, som blev en följd av krigsutbrottet mellan Ryssland och Finland den 30 november 1939, återverkade i hög grad på SJ. Då de ökade militära transportkraven i Norrland icke kunde tillgodoseas inom ramen av då gällande fredstidtabell, blev det nödvändigt att under viss tid föreskriva användandet av militärtidtabell.

Fr. o. m. /den ^{kl. 0.00/} 8 december 1939 tillämpades militärtidtabell å linjerna norr om Långsele, norr om Östersund i riktning Hoting samt å linjen Långsele-Sollefteå. Å malmbanan ägde dock trafikinspektören rätt vidtaga de ändringar i militärtidtabellen, som ansågos erforderliga med hänsyn till malmtrafiken. Ändring av de personförande tågagen fick dock icke vidtagas.

Enligt den nya tidtabellen funnos två genomgående tågägenheter Stockholm-övre Norrland och omvänt. Tiderna voro följande:

Tåg 22 avg. från Stockholm C 19.55, Ånge 2.29-5.18, till Långsele 8.31, Sollefteå 9.39, Örnsköldsvik 12.30, Vännäs 14.02, Umeå 15.50, Lycksele 16.59, Skellefteå stad 18.25, Arvidsjaur 19.40, Piteå 22.51, Boden C 21.08, Luleå 22.36, Gällivare 0.59, Kiruna C 2.41. Tåget gjorde norr om Bräcke uppehåll vid samtliga platser.

Sovvagn medfördes Stockholm-Långsele och Boden-Kiruna, varvid sovresande fingo kvarliga i sovvagnen till kl. 9.00.

Tåg 92-72 avg. från Stockholm C 8.20, till Ånge 15.00, från Ånge (tåg 72) 18.23, till Långsele 21.20, Sollefteå 22.35, Vännäs 1.54, Umeå 6.25, Boden C 8.31, Luleå 10.06, Haparanda 13.30, Gällivare 12.33, Kiruna C 14.23, Riksgränser 17.07, Narvik 17.55.

Sovvagn medfördes Stockholm-Narvik.

Tåg 21 avg. från Kiruna C 1.24, Gällivare 3.22, Luleå 5.45, Boden C 7.12, Piteå 5.40, Arvidsjaur 9.25, Skellefteå stad 10.40, Lycksele 12.00, Umeå 13.12, Vännäs 15.00, Örnsköldsvik 16.22, Sollefteå 19.07, Långsele 20.20, Ånge 23.35-2.30, till Stockholm C 8.58.

Tåget gjorde norr om Ånge uppehåll vid samtliga stationer. Sovvagn medfördes Kiruna-Boden och Långsele-Stockholm, varvid sovresande från Kiruna fingo intaga sina sovplatser mellan kl. 21-23 och omedelbart före tågs 21 avgång.

Tåg 71-91 avg. från Narvik 10.18, Riksgränsen 11.08, Kiruna C 13. Gällivare 15.55, Haparanda 14.45, Luleå 18.25, Boden C 19.50, Piteå 17.23, Skellefteå stad 19.00, Umeå 23.09, Vännäs 2.45, Sollefteå 6.44, Långsele 7.41, ank. Ånge 11.03, avg. Ånge (tåg 91) 15.04, ank Stockholm C 21.47.

Tåg 71 gjorde uppehåll å samtliga stationer mellan Långsele och Bräcke. Sovvagn medfördes Narvik-Stockholm.

Tågen 21 och 22 voro norr om Ånge upplåtna utan lösen av snälltågstilläggsbiljetter.

Förutom de här ovan nämnda tidtabellsändringarna vidtoges följande ändringar å nedanstående linjer.

Ånge-Långsele.

Å denna linje tillämpades en modifierad militärtidtabell, som bla. innebar, att tågen 93 och 94 helt inställdes, att tågen 91 och 92 ersattes med tågen 71 och 72 och att tågen 21 och 22 omlades.

Sollefteå-Långsele.

Förutom de tåg, som framfördes enligt militärtidtabellen, anordnades även tåg 2654 från Sollefteå 5.09, till Långsele 5.25 och tåg 2697 från Långsele 23.54, till Sollefteå 0.13.

Härnösand-Sollefteå.

Tåg 2655 (avg. Sollefteå 9.17) inväntade i Sollefteå tåg 4261 (ank Sollefteå 9.39). Tåg 2069 (från Sollefteå 12.24) inväntade tåg 4555 (ank Sollefteå 12.27).

Tåg 2693 senarelades med avgång från Sollefteå 20.41 och ankomsten till Härnösand 23.20 för förbindelse från tåg 4557 (ank. Sollefteå 20.36).

Tågen från Härnösand framgingo endast till Sollefteå och tågen till Härnösand utgingo från Sollefteå. Trafikinspektören ägde dock rätt bestämma att, därest det vid något tillfälle ansågs lämpligare, låta vissa tåg framgå till Långsele eller utgå därifrån.

Direkta vagnar. De vagnar, som ank. Ånge i tåg 22 (ank. 2.29), fortsatte därifrån i tåg 22 (avg. 5.18) och de vagnar, som ank. Ånge i tåg 21 (ank 23.35) fortsatte därifrån i tåg 21 (avg. 2.30)

De vagnar till och via Långsele, som ank. Ånge i tåg 92 (ank 15.00) fortsatte därifrån i tåg 72 (avg. 18.23) och de vagnar, som ank. Ånge i tåg 71 (ank. 11.03) fortsatte därifrån i tåg 91 (avg. 15.04).

Sovvagnen Stockholm-Långsele-Stockholm i tågen 24-2424 och 2423-23 indrogs.

De vidtagna tidtabellsändringarna kungjordes för allmänheten genom ändringstryck nr 1 till Sveriges Kommunikationers decembernummer och utdelades gratis till innehavare av sagda nummer.

Anslagstidtabellens tabeller för linjerna norr om Långsele och Östersund upphävdes tillsvdare. Särskilda lappar med påpekande härom trycktes och påskickades anslagstidtabellernas blad VII, VIII och IX.

För tågen 21, 22, 23, 24, 71, 72, 91, 92, 93 och 94 uppgjordes särskilda sammansättningsplaner. Likaså utsändes nya planer över postutrymmen och postvagnsomlopp att gälla under militärtidtabellen.

Fr.o.m. den 18 januari 1940 upphävdes militärtidtabellen å linjerna norr om Långsele (Ånge) och Östersund och den ordinarie tidtabellen nr 139 gällde åter, utom beträffande linjerna Boden-Haparanda och Karungi-Övertorneå, för vilka ändrad tidtabell fastställdes.

Beträffande framförandet av sovvagnar i tågen 21, 22, 23, 24, 93 och 94, listföring m.m. fr.o.m. 18 januari 1940 gällde åter de förutvarande bestämmelserna i sovvagnsplanen.

De sålunda vidtagna åtgärderna meddelades allmänheten genom ändringstryck nr 2 till Sveriges Kommunikationers januarinumner (1940), varjämte anslagstidtabellen åter gällde för ifrågavarande norrlandslinjer.

Då militärtidtabellen trädde i kraft, saknades erfarenhet att bygga på. Härtill kom, att densamma tillämpades å linjer med

i normala fall mindre stark trafik, där de tekniska anordningarna såsom bangårdsförhållanden, växel- och signalanordningar samt telefonlinjer icke voro dimensionerade för den stora trafik, som plötsligt pålades dessa linjer. Avsevärda förseningar uppstodo ofta av de mest skiftande anledningar. Som exempel kan nämnas opåräknade uppehåll för urlastning av under transporten skadade eller döda hästar, vilka tillhörde till övre Norrland destinerade militärtransporter. Detta i förening med den samtidigt rådande, ytterst stränga kylan gjorde, att åtskilliga militärtåg drabbades av kraftiga förseningar, i en del fall ända upp till 10 timmar och däröver. Allt detta återverkade i hög grad på tågföringen. De ofta fåtaliga telefonlinjerna räckte inte till för tågledningen. Bantelefonen måste användas till yttersta gränsen av sin förmåga.

För att utan dröjsmål få vagnar med både ångvärmledning och elektrisk värmeledning till de väntade färdplans- och koncentreringstransporterna i Norrland lösgjordes omedelbart efter krigsutbrottet den 30 november största möjliga antal BCo-LÅ, Co-LÅ och C-LÅ ur de tåg, där vagnar med enbart elektrisk värmeledning erfordrades. Av de sålunda frigjorda vagnarna uppställdes ett stort antal som reserv på 1, 3, 6 och 15 trafiksektionerna för att därifrån så snabbt som möjligt kunna sändas till de platser, där behov kunde komma att uppstå. Åtgången på vagnar med båda värmesystemen blev emellertid större än man hade väntat, i viss utsträckning beroende på den starka kyla, som uppstod just som färdplanstransporterna började. Den för kortare färdplanstransporter t.ex. Orsa-Bollnäs, Hudiksvall-Ljusdal m.fl. linjer tänkta användningen av CG och CGr måste nämligen inhiberas och vanliga personvagnar i stället användas. En formlig bottenskrapning av vagnar med båda värmesystemen måste således göras för att få behovet något så när täckt. Samtidigt med färdplanstransporterna i Norrland förekommo även koncentreringstransporter till södra och östra Skåne, till vilka transporter också erfordrades vagnar med både ång- och elektrisk värmeledning. Omedelbart sedan dessa koncentreringstransporter avslutats, sändes de i dem använda C-vagnarna med extratåg till Krylbo för att därifrån användas i det sista uppsamlingsståget till Boden.

En bidragande orsak till att behovet av LÅ-vagnar blev svår att täcka var tågträngseln i tidtabellen å sträckan Långsele-Boden/Haparanda. Det var nämligen praktiskt taget omöjligt att få ned några av de nordgående personvagnarna. Bristen i södra Norrland måste således täckas enbart med vagnar södrifrån, samtidigt med att vagnanhopningar förekommo i övre Norrland. Telegraf- och telefonlinjerna voro åtminstone de första dagarna så blockerade, att santal endast med stor svårighet och under lång väntan kunde expedieras, vilket även i viss utsträckning inverkade.

Fr.o.m. den 5 december 1939 t.o.m. den 18 januari 1940 skedde daglig personvagnsrapportering jämlikt bestämmelserna i särtryck 231a, art 66.

Trots de svårigheter av allehanda slag, som sålunda uppstodo, torde man dock kunna säga, att de svårhemstrade transportproblemen i stort sett löstes på ett nöjaktigt sätt.