

Tågindragningarna.

1939.

Med hänsyn till de svårigheter, som befarades uppstå på grund av krigsutbrottet för landets försörjning med driv- och smörjoljor, vidtog styrelsen omedelbara åtgärder för att nedbringa förbrukningen härav.

Den 3 september utfärdade styrelsen telegrafisk order till linjemyndigheterna om inställandet fr.o.m. följande dag (d.v.s. den 4 september, då vintertidtabellen skulle trätt i kraft) av ett stort antal rälsbuss- och motorvagnståg. De sålunda indragna tågen representerade 7.853 tågkilometer och berörde dåvarande 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 21 och 23 trafiksektionerna. Allmänheten meddelades härom dels i radio den 3 september på aftonen, dels genom ett för ändamålet särskilt tryckt anslag "Meddelande nr 1", som anslogs å stationerna.

Nya tågindragningar, som berörde 7, 8, 9, 10, 12, 17, 19, 20, 21 och 23 trafiksektionerna, påbjödos den 8 september att gälla fr.o.m. den 11, och underrättades allmänheten härom dels i radio den 8 september, dels genom tryckt anslag å stationerna, "Meddelande nr 2". För att ytterligare spara på flytande bränsle ersattes från den 11 och 15 september en del rälsbuss- och motorvagnståg med loktåg. Sammanlagt indrogos under september månad 10.913 tågkm av rälsbuss- och motorvagnståg. 2.587 tågkm av nämnda tåg ersattes med loktåg.

En förbättring i oljetillgången inträdde under oktober månad, så att vissa tidigare indragna tåg åter kunde insättas. Antalet indragna tågkm av rälsbussståg utgjorde den 1 november cirka 25 % av det tidtabellsenliga.

Bland övriga, för allmänheten mera viktiga tågindragningar, som vidtogos, må nämnas, att dagsnälltågen 51 och 52 inställdes å sträckan Karlstad-Charlottenberg fr.o.m. den 18 september, enär motsvarande tåg då inställdes å norska sidan. Samtidigt indrogs restaurangvagnen i tågen 51 och 52.

Fr.o.m. 9 oktober indrogos dagsnälltågen 47 och 48 Göteborg-Malmö samt anslutningstågen 2028 och 2029 Ängelholm-Hälsingborg F.

1940.

Den efter hand alltmera tilltagande knappheten å smörj- och brännolja samt nödvändigheten att spara på utländskt lokomotivbränsle tvingade styrelsen att vid olika tidpunkter vidtaga ytterligare restriktiva åtgärder, främst då tågindragningar, för att nedbringa drivmedelsförbrukningen.

Fr.o.m. den 1 mars indrogos ett stort antal snäll-, person- och motorvagnståg, motsvarande 11.784 tågkm pr dag och fr.o.m. den 15 maj ytterligare ett antal tåg, motsvarande 10.590 tågkm pr dag. Bland de tåg, som indrogos den 1 mars, må nämnas dagsnälltågen nr 47 och 48 Stockholm-Göteborg, nr 43 och 44 Göteborg-Malmö samt nr 75 och 76 Krylbo-Mjölby. Nattnälltågen nr 11 och 12 Stockholm-Malmö omlades samtidigt att gå över Nyköping istäl-

let för över Falköping-Näs sjö.

Bland tåg, som indrogos den 15 maj, voro nattsnälltågen nr 1 och 2 Stockholm-Trelleborg, nr 13 och 14 Stockholm-Laxå, nr 31 och 32 Charlottenberg-Laxå samt nr 37 och 38 Göteborg-Malmö

Av nedanstående tabell framgår närmare, huru tågindragningarna den 15 maj gjorde sig gällande inom olika tågslaggrupper.

Inbesparade tågkm per dag	Snälltåg	Persontåg (utom rälsbuss- och motorvagnståg)	Rälsbuss-tåg	Motorvagnståg	Summa
Fr. den 1 mars	2.230	8.166	1.081	307	11.784
" " 15 maj	2.744	4.016	3.596	234	10.590

Ursprungligen var det avsett, att tidtabell nr 139 skulle ha gällt till 19 maj 1940, då tidtabell nr 140 skulle ha trätt i kraft. För att motverka den utvidgning av tidtabellen, som normalt sker vid sommartidtabellens ikraftträdande, prolongerades tidtabell nr 139 att gälla f.o.m. 30 juni 1940.

Fr.o.m. den 1 juli indrogos i kolbesparande syfte tågen 2423 och 2424 mellan Boden och Långsele. Som ersättning för dessa tåg förändrades snälltågen 21 och 22 till persontåg Långsele-Boden med uppehåll vid mellanstationerna å nämnda sträcka.

Bland övriga åtgärder, som vidtogos under året och som ägde samband med tågindragningarna, kan nämnas, att styrelsen vid utfärdandet av bestämmelsen för ombesörjandet av midsommartrafiken 1940 föreskrev, att extratåg icke finge anordnas å ångdrivna linjer.

Genom cirkulär nr 209/1940 skärptes bestämmelserna i sovvnagsföreskrifterna angående insättandet av förstärkningsvagnar och föreskrävs, att det härför skulle krävas, att minst 40% av det ordinarie sovplatsutrymmet skulle vara övertecknat.

I cirkulär nr 548/1940 föreskrevs, att förstärkningssovvagn i tågen 93 och 94 Ånge-Boden icke finge insättas med mindre än ^{det} att/övertecknade utrymmet uppginge till minst 75 %.

1941.

Den alltjämt stegrade godstrafiken tvingade styrelsen att vidtaga olika åtgärder i lokbesparande syfte. Av denna orsak inställdes fr.o.m. den 1 mars nattenålltågen nr 37 och 38 å sträckan Ängelholm-Malmö och de vagnar, som gått i dessa tåg, framfördes i stället häremellan i tågen 1891 och 1856. Tåg 2011 Ängelholm-Hälsingborg indrogs vardagar och sittvagnar medfördes istället i tåg 5153 från Ängelholm, som senarelades med anslutning från tåg 37. Sovvagnen Oslo-Hälsingborg indrogs samtidigt. Tåg 37 inställdes från ovannämnda tidpunkt även å sträckan Malmö-Trelleborg och de direkta vagnarna framfördes istället i tåg 11.

Med hänsyn till nödvändigheten att spara utländskt lokomotivbränsle vidtogos från den 1 maj 1941 avsevärda tågindragningar å ett stort antal icke elektrifierade linjer. Å flertalet av de linjer, som berördes av indragningarna, inställdes en del

tåg vissa dagar i veckan. Å några linjer omarbetades tidtabellen helt, varvid dels tågantalet minskades, dels så att vedelöning åkulle kunna införas, efter hand som härför lämplig ved kunde anskaffas. Flertalet av de i trafik varande bensin- eller olje-drivna motorvagnarna ersattes av loktåg eller gengasdrivna rälsbussar, och i några fall ersattes även loktåg av gengasdrivna rälsbussar.

Från den 1 maj framfördes sovvagnarna Stockholm-Storlien och Stockholm-Härnösand i tågen 23 och 24 endast till Östersund resp. Sundsvall.

En detaljerad redogörelse för de fr.o.m. den 1 maj vidtagna åtgärderna finnes intagen i cirkulär nr 361/1941.

Av nedanstående sammanställning framgår närmare minskningen resp. ökningen fr.o.m. den 1 maj av antalet tågkm pr dag samt ökningen och minskningens fördelning på olika tågslag.

	<u>Ångtåg</u>	<u>Motorvagnståg</u>	<u>Rälsbusståg</u>
Minskning	3410	706	-
Ökning	-	-	1135

I lokbesparande syfte indrogos fr.o.m. vintertidtabellens ikraftträdande den 1 september 1941 förutom de för sommartrafikens avveckling insatta snäll- och persontågen även dagsnälltågen nr 47 och 48 mellan Stockholm och Göteborg, vilket även föranledde dels indragningar, dels ändringar av tidtabellen för tåg å anslutande linjer. En detaljerad redogörelse för de genomförda åtgärderna finnes intagen i cirkulär nr 610/1941.

1942.

På grund av den allttjämt synnerligen kraftiga godstrafiken blev det nödvändigt att i lokbesparande syfte vid olika tillfällen göra indragningar av personförande tåg till förmån för godstågen.

Fr.o.m. 1 februari indrogs sålunda tåg 432 å sträckan Krylbo-Storvik. I motsatt riktning framfördes tåg 433 endast mellan Fors och Krylbo och endast vardagar.

I syfte att dels bereda plats i tidtabellen, dels frigöra elektrolok för de alltmer ökade transportererna för landets försörjning med livsmedel, foder och ved inställdes fr.o.m. den 2 mars ett antal snäll- och persontåg och i samband därmed vidtogos vissa andra tidtabellsändringar. Bland de vidtagna åtgärderna kunna nämnas:

Stockholm-Malmö.

Dagsnälltågen nr 17 och 18 inställdes å sträckan Malmö-Alvesta. Direkta 2 och 3 klass sittvagnar framfördes Stockholm-Alvesta-Malmö i tågen 17-103 och 1704-18.

Stockholm-Göteborg.

Dagsnälltågen nr 27 och 28 inställdes å hela sträckan Stockholm-Göteborg. Den direkta 2 och 3 klass sittvagnen Stockholm-Oslo över Laxå överflyttades från det inställda tåg 27 till tåg 121. I motsatt riktning överflyttades de direkta 2 och 3 klass sittvagnarna Charlottenberg-Stockholm från det inställda tåg 28 till tåg 122.

I tågen 121 och 122 framfördes restaurangvagn Stockholm-Göteborg.

Göteborg-Malmö.

Tågen 1854-40 inställdes Malmö-Halmstad-Göteborg samt tåger 1471 Göteborg-Hälsingborg F och 1867 Ängelholm-Malmö.

Stockholm-Ånge.

Nattsnälltågen 23 och 24 indrogos å sträckan Stockholm-Ånge. I samband med ^{här-}överflyttades de direkta sov- och sittvagnarna från Östersund och Stordien till Stockholm å sträckan Ånge-Stockholm till tågen 21 och 22. Då tågvikten i sistnämnda tåg måste begränsas, indrogos sovvagnarna Stockholm-Sundsvall och Stockholm-Långsele. För att kunna begränsa antalet sittresande i tåg 22 från Stockholm C, föreskrevs, att för tillträde till nämnda tåg de resande skulle vara försedda med platsbiljetter, vilka voro onummerade och avgiftsfria och utlämnades tidigast tre dagar före avresan.

Krylbo-Mjölby.

Snälltågen 75, 76, 77 och 78 inställdes Mjölby-Krylbo, var jämte persontågen 648 och 663 inställdes Örebro-Hallsberg.

En detaljerad redogörelse för de gjorda tågindragningarna och för vidtagna åtgärder i samband därmed finnes intagen i cirkulär nr 252/1942.

Av nedanstående sammanställning framgår närmare minskningen av antalet tågkm pr dag samt fördelningen på olika tågslag och trafiksektioner.

Indragna tågkm pr dag fr.o.m. 2 mars 1942.

Trafiksektion	Snälltåg	Persontåg	Summa	
1, 3, 15	1.980	912	2.892	Stockholm-norrut m.
4, 5, 6	912	467	1.379	" Göteborg
9, 10, 12	151	538	689	Västkusten
2, 10, 11	364	513	877	Stockholm-Malmö
Summa	3.407	2.430	5.837	

Fr.o.m. den 1 maj återinsattes några av de tåg, som indrogos 2 mars 1942. Sålunda anordnades åter tågen 27 och 28 mellan Stockholm-Göteborg och tågen 17 och 18 även å sträckan Alvesta-Malmö.

Förutom de inskränkningar i tidtabellen för personförande tåg, som normalt vidtogs vid övergång till vintertidtabellen genom sloandet av för sommarsäsongen speciellt anordnade tåg, inställdes fr.o.m. den 15 september ytterligare ett antal personförande tåg i syfte att frigöra elektrolok för godstågsrörelsen. Viktigare tåg, som inställdes av denna orsak, voro dagsnälltågen nr 47 och 48 Stockholm-Göteborg, nr 44 Malmö-Göteborg, nr 75, 76 77 och 78 Mjölby-Krylbo samt nattsnälltågen nr 23 och 24 Stockholm-Ånge. Dessutom inställdes en del persontåg och vidtogos vissa ändringar i tidtabellen för tåg å anslutande linjer.

En detaljerad redogörelse härom återfinnes i cirkulär nr 706/1942.