

Vedeldning av loken och därmed följande förseningar
och svårigheter.

På grund av svårigheterna å bränslemarknaden och nödvändigheten att spara på utländskt lokomotivbränsle vidtogas å icke elektrifierade linjer ett flertal åtgärder, som på olika sätt bidrog till att minska kolförbrukningen. Bland de sålunda vidtagna åtgärderna må framhållas,

att vedeldning efter hand infördes å härför lämpliga bandelar,
att torven efter hand fick ökad användning som lokomotivbränsle,

att å många linjer tåg måste helt inställas,

att dagliga tåg ändrades att gå endast vissa veckodagar,

att i en del fall ångtåg ersattes med gengasdrivna rälsbussar,

att olika åtgärder vidtogas för att minska tågvikterna å ångdrivna linjer och därmed även bränsleåtgången.

De första åtgärderna för införandet av vedeldning vidtogas under senare hälften av år 1940.

Fr.o.m. den 1 oktober samma år fastställdes sålunda en för vedeldning avpassad tidtabell å linjerna Bollnäs-Orsa, Kristinehamn-Orsa, Orsa-Östersund, Östersund-Hoting med sidolinjer, Långsele-Hoting-Storuman, Hällnäs-Storuman-Sorsele, Arvidsjaur-Jörn, Boden-Haparanda, Karungi-Övertorneå, Kalmar-Emmaboda och Borås-Jönköping samt (fr.o.m. den 1 december 1940) Vännäs-Holmsund.

Fr.o.m. den 1 april 1941 fastställdes en för vedeldning avpassad tidtabell å linjen Långsele-Härnösand.

Fr.o.m. den 1 maj 1941 vidtogas med hänsyn till nödvändigheten att ytterligare spara utländskt lokomotivbränsle 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 gångtiderna förlängdes, så att vedeldning skulle kunna införas efter hand som härför lämplig ved kunde anskaffas. Flertalet av de i trafik varande bensin- eller oljedrivna motorvagnarna ersattes av vedeldade loktåg eller gengasdrivna rälsbussar.

Fr.o.m. 1 augusti 1941 pålades vedeldningstidtabell å linjerna Ånge-Sundsvall, Sundsvall-Gävle (utom tågen 413 och 414), Uppsala-Enköping och Åstorp-Värnamo.

Fr.o.m. den 1 september 1941 fastställdes en för vedeldning anpassad tidtabell å linjerna Eastuträsk-Rönnskär, Mellansel-Örnsköldsvik, Kristinehamn-Mora, Uddevalla-Strömstad, Lysekil-Munkedal, Uddevalla-Herrljunga-Borås-Varberg, Borås-Alvesta-Karlskrona (utom tågen 501, 502, 503 och 504), Landskrona-Lund-Trelleborg, Ystad-Eslöv, Ystad-Brösarp och Börringe-Östratorp.

Av bifogade tabell (bilaga IV) framgår närmare vedeldningens omfattning å de olika distrikten samt tidpunkten, då den igångsattes.

Införandet av vedeldning medförde en ganska radikal omarbetning av tidtabellen å berörda linjer. Med hänsyn till den lägre effekten vid användning av ved i stället för stenkol samt att de

å loken medförda vedförråden ofta måste förnyas, blev det nödvändigt att ganska avsevärt förlänga gångtider och uppehåll. Detta medförde ökade restider, som i sin tur gjorde, att anslutningar i en hel del fall måste brytas. Den ved, som i början tillhandahölls, var ofta sur och av dålig beskaffenhet, vilket i förening med personalens ovanagjorde, att tågen ofta drabbades av förseningar, som i hög grad påverkade tågföringen såväl å egna som anslutande linjer. För att motverka tågförseningarna omlades "vedtidtabellerna" efter hand, där så visade sig nödvändigt.

Vid fastställandet av tidtabell nr 141, som gällde fr.o.m. 16 juni 1941 (å V distriktet fr.o.m. 1 februari 1941) erhöles vedeldade tågen i stor utsträckning förlängda uppehåll och ökade gångtider, allt i avsikt att säkra en god tågföring.

För att minska tågvikten och därigenom spara bränsle indrogos en del sovvagnar å sträckor, där tågen framfördes av vedeldade lok. Sålunda framfördes sovvagnarna Stockholm-Storlien och Stockholm-Härnösand i tågen 23 och 24 fr.o.m. 1 maj 1941 endast till och från Östersund resp. Sundsvall. I andra fall utbyttes vagnar av tyngre konstruktion mot liknande av lättare. Bland sådana åtgärder må nämnas utbytandet av boggielvagnar mot CC2-vagnar å sträckorna Östersund-Storlien i tågen 23 och 24 och Vännäs-Boden samt Ånge-Boden i tågen 21 och 22 resp. 93 och 94 intill fullbordandet av Norra stambanans elektrifiering fram till Boden samt framförandet av "plattformsvagnar" i stället för bälgvagnar i tågen 413 och 414 Stockholm-Härnösand-Långsele.

Vid nyleverans av vagnar av s.k. lättviktskonstruktion ha dessa i främsta rummet insatts å ångdrivna linjer i utbyte mot tyngre.