

# Ur Statens järnvägar: Trafikavdelningens berättelse år 1929

## V. Persontrafiken.

### A. Tidtabellen.

#### 1. Tidtabell 128.

Tidtabell nr 128, som gällde vid 1929 års ingång och för vilken närmare redogörelse finnes intagen i 1928 års berättelse, ägde utan några väsentliga ändringar tillämpning t. o. m. den 14 maj 1929.

#### 2. Tidtabell 129.

Tidtabell nr 129 fastställdes att gälla fr. o. m. den 15 maj 1929 t. o. m. den 14 maj 1930. De flesta sommartågen kördes under tiden 15 maj—14 september, varför anslagstidtabellen liksom förut utkom i en sommarupplaga, gällande t. o. m. den 14 september, och i en vinterupplaga, gällande under tiden 15 september 1929—14 maj 1930.

#### *Stockholm—Göteborg jämte anslutningslinjer.*

I de mellan Stockholm och Göteborg genomgående tågens tider ha inga förändringar vidtagits med undantag av tåg 9, som avgår från Stockholm C 3 minuter senare mot förut eller 14.18 och tåg 4, som lagts att avgå från Göteborg 22.35 för anslutning från senarelagt tåg 44 å Västkustbanan med ankomst till Stockholm C redan 7.50 mot tidigare kl. 8.00. I Stockholm C har härigenom förbindelse erhållits till S. W. B. J. tåg 1, som avgår kl. 8.00.

Mellan Stockholm C och Södertälje har inlagts ett nytt tågpar, tåg 239 från Stockholm C 19.25 och tåg 242 från Södertälje C 20.45. Tåg 229 kommer att avgå från Stockholm C redan 18.25 mot förut 18.45 och tåg 238 från Södertälje C 22.35 mot tidigare 22.58. Härigenom ha reseöjligheterna på em. jämnare fördelats. Vidare anordnas tågen 224 och 227 dagligen under hela tidtabellsperioden å sträckan Stockholm C—Södertälje.

Å sträckan Stockholm C—Huddinge ha smärre förbättringar vidtagits.

Mellan Katrineholm och Hallsberg har vard. ett nytt tågpar, 393/4, inlagts sålunda:

4.53	↙	fr. Norrköping C .....	t.	↗	8.42
6.45		fr. Katrineholm .....	t.		7.48
7.40		t. Pålsboda .....	fr.		6.52
7.40		fr. Pålsboda .....	t.		6.52
7.54		t. Hallsberg.....	fr.		6.39
8.35	↘	t. Örebro C .....	fr.	↙	6.00

Genom dessa tåg ha stationerna å sträckan Katrineholm—Hallsberg erhållit lämplig morgonförbindelse för bl. a. skolbarn till Katrineholm resp. Hallsberg samt vidare med Örebro och Norrköping.

Post- och ilgodsvagnar, som ankomma till Södertälje södra i tåg 6, vidarebefordras vard. med tåg 7084 till Stockholm C med ank. dit kl. 6.37 och post- och ilgodsvagnar, som ank. till Alingsås i tåg 3, fortsätta vard. till Göteborg i tåg 4713 med framkomst 6.50.

Mellan Göteborg och Alingsås har sön- och helgdagar under sommaren inlagts ett nytt tågpar, tåg 1058 avg. Göteborg 10.20, ank. Alingsås 11.20 och tåg 1059 avg. Alingsås 19.47, ank. Göteborg 20.45.

Å linjen Mjölby—Krylbo ha följande förändringar vidtagits. Tåg 658 har utdragits till Frövi med ank. dit 22.44. Direkt vagn Stockholm C—Frövi framföres i tåg 161—658. Tåg 717 har lagts med förbindelse i Frövi från S. W. B. J. och Ö. K. J. Tåget avgår från Frövi 22.53 och ank. Örebro 23.24.

Tåg 604 har tidigarelagts å sträckan Mjölby—Hallsberg för vinnande av anslutning i Hallsberg till tåg 9. Tåg 654, som ank. Örebro C 17.45, har i Hallsberg förbindelse från tåg 604. Härigenom erhålles kortare restid till Örebro dels för resande från linjen Mjölby—Åsbro, dels för resande, som ank. Mjölby med tågen 8, 18 och 17.

Med anledning av utställningen i Skänninge inlades följande tåg att gå dagligen 20—24 juni samt sön- och helgdagar och dag före sön- och helgdagar 29 juni—28 juli.

10.07	15.15	—	fr. Motala verkstad... t.	—	23.48
10.11	15.20	—	fr. Motala C ..... t.	—	23.44
10.23	15.36	—	fr. Fågelsta ..... t.	—	23.32
10.33	15.46	—	t. Skänninge ..... fr.	—	23.22
10.35	19.45	22.44	fr. Skänninge ..... t.	11.06	23.21
10.47	19.57	22.56	t. Mjölby..... fr.	10.55	23.10
—	—	23.43	t. Tranås..... fr.	10.05	—
12.00	—	—	t. Linköping C ..... fr.	10.10	—

Mellan Falköping R. och Sandhem har inlagts ett tågpar helgfria onsd. och vard. före sön- och helgdagar, tåg 1231 avg. Falköping R. 11.30, ank. Sandhem 12.11, tåg 1232 avg. Sandhem 12.18, ank. Falköping R. 12.59. Härigenom har ortsbefolkningen fått möjlighet till stadsresor med omkring 2 timmars uppehåll i staden.

För att förbättra dagförbindelserna mellan Stockholm och Oslo anordnades nya snabbtåg, 759/760, under tiden 15 juni—14 september Laxå—Oslo—Laxå i förbindelse med huvudlinjens tåg 151 och 10. Tågen medförde restaurangvagn å sträckan Laxå—Kil—Laxå. T. o. m. den 14 juni och efter den 14 september framfördes de genomgående vagnarna Stockholm—Oslo i tågen 1413/1414, som bibehölls oförändrade under hela tidtabellperioden. Tiderna för de nya tågen 759 och 760 framgå av följande.

8.00	fr. Stockholm C ..... t.	21.10
12.06	t. Laxå..... fr.	17.45
12.30	fr. Laxå..... t.	17.30
13.30	t. Kristinehamn..... fr.	16.25
14.15	t. Karlstad C ..... fr.	15.37
14.43	t. Kil ..... fr.	15.10
15.46	t. Arvika ..... fr.	14.03
16.23	t. Charlottenberg ... fr.	13.25
16.40	fr. Charlottenberg ... t.	13.06
19.30	t. Oslo Ö. .... fr.	10.10

Beträffande dessa nya tåg är särskilt att märka, att tåget från Stockholm erhöi anslutning via såväl Lilleström som Oslo med nattåget till Trondhjem samt att tåget från Oslo erhöi anslutning i Oslo varje dag med nattåget från Bergen samt med nattåget från Trondhjem även via Oslo.

Sedan B. J. senarelagt sitt tåg 37 med avg. fr. Kil 20.42 mot f. n. 20.15, erhöi en länge önskad förbindelse i Kil från tåg 1422 till stationer söder om Kil.

Å linjen Brintbodarne—Särna anordnades tågen 1653/4 dagligen hela vägen. Tågen 3287/8 indrogos å sträckan Malung—Limesforsen.

Direkt 2 och 3 kl. vagn framfördes å sträckan Kristinehamn—Bollnäs i tågen 1651—1652.

### *Stockholm—Malmö.*

Förre sommaren dubblingståg till snälltågen 7 och 8, tågen 17 och 18, återinlades även i år, avsedda för trafiken å sträckan Stockholm C—Nässjö och i Nässjö anslutande enskilda järnvägar.

För till- resp. avkoppling i Eslöv av sovvagnen Stockholm—Hälsingborg ha tågen 1 och 2 erhållit uppehåll i Eslöv. Denna sovvagn, som tidigare framförts via H. H. J., framföres numera via L. & H. J.

Å sträckorna Katrineholm—Norrköping och Linköping—Mjölby har tåg 841 inlagts, varigenom en fördelaktig morgonförbindelse erhållits från Örebro, linjen Laxå—Baggetorp och Katrineholm till Norrköping (se tåg 394 under Stockholm—Göteborg). Tåg 841 avg. från Katrineholm 7.50 och ank. Mjölby 10.50.

Tåg 842 utgår från Mjölby, avg. 11.22, varigenom en ny förbindelse erhålles till Linköping och Ö. C. J.

Tåg 828 har inlagts även å sträckan Norrköping—Järna. Härigenom vinnes en genomgående förbindelse Nässjö—Stockholm med ank. Stockholm C 16.04.

Tåg 853 har utsträckts från Nyköping C med avg. därifrån 13.25. Härigenom erhålles ny förbindelse från stationer å linjen Nyköping C—Norrköping C till stationer å linjen Norrköping C—Mjölby. Vardagar före sön- och helgdagar utgår tåg 990 från Nyköping C (dagligen från Vagnhärad), varigenom morgonförbindelse erhålles med Södertälje och Stockholm. Tåget avg. Nyköping C 7.14, Vagnhärad 7.54 och ank. Södertälje C 8.44 och Stockholm C 9.35. Å sträckan Vagnhärad—Järna ha tågen 984/5 inlagts att gå dagligen. Dessutom anordnas tågen ifråga å sträckan Nyköping C—Vagnhärad vardag före sön- och helgdag. Härigenom erhålles sålunda förbindelse med avg. från Stockholm C 15.25 dagligen till Vagnhärad och vardagar före sön- och helgdagar till Nyköping C med ank. Vagnhärad 17.20 och Nyköping C 18.07 och omvänt vardagar före sön- och helgdagar från Nyköping C, avg. 16.48 och dagligen från Vagnhärad 17.37, med ankomst till Stockholm C 19.20. Tåg 818 har inlagts även å sträckan Hässleholm—Nässjö, varigenom en ny dagpersontågsförbindelse Hässleholm—Stockholm C med avg. Hässleholm 7.25 och ank. Stockholm C 22.37 (S. o. H. 22.16) erhållits. För att göra besök av utställningen i Skänninge lättare har ett tågpar 742/751 inlagts å sträckan Tranås—Mjölby, se vidare under Stockholm—Göteborg.

Mellan Malmö och Sjöbo har för att underlätta resor till Öved sön- och helgdagar under sommaren inlagts ett nytt tågpar 1754/5 resp. 1989/1990. Tåg 1754 avg. Malmö C 9.51; tåg 1989 ank. Sjöbo 11.35, tåg 1990 avg. Sjöbo 17.35, tåg 1755 ank. Malmö C 19.32. För bättre tillgodoseende av lokaltrafiken Malmö—Lund ha ytterligare 2 tågpar inlagts.

## Malmö—Kjöbenhavn.

Färjeturerna bibehöllos i stort sett oförändrade enligt nedanstående.

Litt. O	Litt. R	Litt. U	Litt. T		Litt. N	Litt. P	Litt. U	Litt. S
8.03	13.12	17.30	22.00	↓ fr. Malmö F..... t.	↑ 7.20	11.50	17.05	21.20
9.33	14.42	19.00	23.30	↓ t. Köbenhavn Frih... fr.	↑ 5.50	10.20	15.35	19.50

Anslutningståg anordnades till och från Huvudbangården i Köbenhavn.

## Västkustbanan.

Tågen 43 och 44 återinlades som snälltåg hela vägen mellan Göteborg och Malmö under sommaren. I tågen framfördes direkt 1, 2, 3 klass vagn från Hälsingborg F till Hälsingborg F och åter samt restaurangvagn Göteborg—Malmö och åter. Även under vintern erhöles på em. direkt förbindelse Malmö—Göteborg genom tågen 1864—1482 i förbindelse med tåg 4 från Göteborg till Stockholm. Tiderna voro följande.

43			44		1864/1482	
22.30	↓	fr. Stockholm C .....	t.	↑	7.50	7.50
8.05	↓	fr. Göteborg B:s .....	t.	↑	22.10	22.10 <sup>1)</sup>
12.55	↓	t. Hälsingborg F.....	fr.	↑	17.32	16.40
14.03	↓	t. Malmö C.....	fr.	↑	16.40	15.25

<sup>1)</sup> Fr. o. m. 15 sept.; under sommaren 22.52.

Tåg 1482 gör även under vintern uppehåll vid stationerna å sträckan Varberg—Kungsbacka.

Mellan Halmstad och Getinge har dag före sön- och helgdag och sön- och helgdag inlagts ett nytt tåg med avg. från Halmstad C 23.10 och ank. Getinge 23.46.

Å linjen Billesholms gruva—Landskrona anordnades tågen 2171/2 dagligen under sommaren. I Billesholms gruva hava tågen förbindelse från dagsnälltåg 41 och till nattsnälltåg 38.

Med anledning av utställningen i Halmstad anordnades följande tåg onsdagar, lördagar, sön- och helgdagar under tiden 22 juni—5 augusti.

—	↓	fr. Varberg .....	t.	↑	0.51
23.30	↓	fr. Halmstad norra...	fr.	↑	23.15
23.34	↓	t. Halmstad C .....	fr.	↑	23.10
23.35	↓	fr. Halmstad C .....	t.	↑	—
1.05	↓	t. Ängelholm .....	fr.	↑	—

## Bohusbanan.

Tågförbindelserna ha väsentligen förbättrats dels genom inläggande sön- och helgdagar av dubblingståg, 1556/1559, till tågen 1552/5, dels genom anordnande 15 juni—15 augusti av dagligt snabbpersontågspår, 1557/8, Strömstad—Göteborg—Strömstad med förbindelse i Göteborg till tågen 10 och 41 resp. från tågen 151 och 1454. Under högsommaren kunde man sålunda avresa från Strömstad så sent som kl. 10.04 (mot eljest 6.00), från Dingle kl. 11.04 (mot eljest 7.33) från Lysekil kl. 9.50 (mot eljest 6.15) och från Uddevalla kl. 11.47 (mot eljest 8.36) och ändock i

Göteborg få anslutning till dagsnälltåget nr 10 till Stockholm C med ankomst dit kl. 21.10 och till dagsnälltåget nr 41 till Malmö och utlandet med ankomst till Malmö C kl. 21.18. Tiderna framgå av följande.

1558	1556		1557	1559
$^{15}/_6$ — $^{15}/_6$	S. o. H.		$^{15}/_6$ — $^{15}/_6$	S. o. H.
8.00	22.30	fr. Stockholm C ..... t.	21.10	7.50
—	21.37	fr. Malmö C ..... t.	21.18	7.50
—	22.25	fr. Hälsingborg F ... t.	20.10	6.29
12.02	0.45	fr. Halmstad C ..... t.	17.55	4.11
17.10	S 7.50	fr. Göteborg ..... t.	13.28	S22.13
18.44	S 9.26	t. Uddevalla ..... fr.	11.47	S20.33
20.33	S11.19	t. Strömstad ..... fr.	10.04	S18.48

Tågen 1556—1559 stannade endast vid de större platserna.

Vidare har tåg 1566 under sommaren som nr 1568 senarelagts från Göteborg med avg. 21.15 mot tidigare 20.44 och med ank. Uddevalla 23.25 mot förut 23.08. Härigenom erhöles anslutning från tåg 9 till Uddevalla och stationer söder därom. Under vintern var avgångstiden från Göteborg 20.05 med ankomst Uddevalla 22.18.

#### Stockholm—norrut.

Samtliga viktigare dagfjärrtåg bibehölls i stort sett oförändrade.

Förra sommaren dubbleringståg till nattågen 21 och 22, tågen 23 och 24 Stockholm—Bräcke, återinlades även i år under sommaren, avsedda huvudsakligast för Jämtlandstrafiken. Tåg 24 gick före tåg 22 och tåg 23 gick efter tåg 21. Anslutningstågen å sträckan Bräcke—Storlien erhöles liksom under sommaren 1928 olika lägen under sommaren och under vintern, i det desamma under sommaren lades i omedelbar anslutning till tågen 24 och 23 och under vintern i omedelbar anslutning till tågen 22 och 21. Även norska tågen mellan Storlien och Trondhjem hade olika lägen. Tiderna under sommaren och under vintern överensstämde i huvudsak med de tider, som finnas intagna i 1928 års berättelse, sid. 58.

För att förbättra tågförbindelserna Stockholm—Dalarna har tåg 440 inlagts Stockholm C—Krylbo att gå lördagar 22 juni—3 augusti och tåg 439 Krylbo—Stockholm C att gå söndagar 30 juni—4 augusti. Tågen hade förbindelse med S. D. J. Tåg 439 hade i Krylbo även förbindelse från tåg 2503, varigenom dessa dagar en ny dagförbindelse Bollnäs—Stockholm C erhöles.

Tiderna voro följande.

16.35	fr. Stockholm C ..... t.	23.06
17.43	fr. Uppsala C ..... t.	22.02
19.09	t. Krylbo..... fr.	20.25
19.55	t. Hedemora ..... fr.	19.33
20.55	t. Borlänge ..... fr.	18.42
...	t. Falun ..... fr.	15.40
21.55	t. Leksand ..... fr.	17.41
22.25	t. Rättvik ..... fr.	17.10
...	t. Bollnäs ..... fr.	16.26

Med hänsyn till trafiken Stockholm—Märsta (och vidare per omnibus till Sigtuna) har tåg 456 tidigarelags med avgång från Stockholm C redan 10.40 mot tidigare 11.30 och med ank. Märsta 11.20 mot förut 12.11. Vidare har tåg 548 inlagts dagligen och utdragits till Märsta med ank. dit 18.04. Som återgångståg har 529 inlagts med avg. Märsta 18.26.

Tågen 2511/2 å sträckan Storvik—Krylbo anordnades dagligen under nr 433 resp. 432 mot tidigare endast tre dagar i veckan. Daglig förbindelse Storvik—Stockholm C och omvänt erhöles härigenom med avg. Storvik 5.44, ank. Stockholm C 10.45 och med avg. Stockholm C 18.15, ank. Storvik 23.21.

För att tillmötesgå vid upprepade tillfällen framförda önskemål om bättre tågförbindelser vintertid med övre Norrland anordnades tågen 401/2 året om å sträckan Stockholm—Boden—Kiruna med bibehållande i stort sett av tidigare gällande tider. Under tiden 15 juni—14 september framfördes tågen även å sträckan Kiruna—Narvik.

Med övre Norrland finnes sålunda från vintern 1929—30 året om dubbla förbindelser med avresa från exempelvis Stockholm antingen på fm. eller kvällen ena dagen och med ank. t. ex. till Luleå på morgonen eller kvällen följande dag.

Tiderna vid de viktigare platserna för dessa tågförbindelser framgå av tabellen i 1928 års berättelse sid. 59.

Mellan Östersund och Mora har dagförbindelse erhållits i stället för en dag i veckan två dagar nämligen helgfria onsdagar och fredagar genom att tågen 2311/2 anordnas onsdagar, fredagar, sön- och helgdagar mellan Östersund och Sveg och tågen 8405/6 helgfria måndagar, onsdagar och fredagar mellan Sveg och Orsa.

Tiderna voro följande:

	$^{15/5}-^{14/9}$	$^{15/9}-^{14/5}$		$^{15/5}-^{14/9}$	$^{15/9}-^{14/5}$	
O. F. S. {	7.08	7.52	fr. Östersund C .....	t. 22.23	21.10	} O. F. S.
	11.52	12.25	t. Sveg .....	fr. 17.29	16.35	
Hf M. O. F. {	12.00	12.26	fr. Sveg .....	t. 16.45	16.32	} Hf M. O. F.
	17.13	19.00	t. Orsa .....	fr. 9.55	9.32	
Dagl.	19.49	Vard. 20.35	t. Mora .....	fr. 8.50	8.25	Vardagar
Dagl.	20.36	...	t. Bollnäs .....	fr. ...	...	

Förbindelserna mellan Nyåker och Umeå hava väsentligt förbättrats. Hf onsdagar och lördagar fanns sålunda möjlighet att resa från Nyåker 8.23, ank. Umeå 10.04, återresa från Umeå 19.15 med återkomst Nyåker 21.18.

Mellan Lycksele och Hällnäs har ett nytt tågpar inlagts. Härigenom och genom ändringar i övrigt i tidtabellen bereddes möjlighet för trafikanter å linjen Lycksele—Hällnäs—Tväråbäck att vardagar resa till Umeå och åter på dagen med uppehåll i Umeå mellan 10.04—13.22.

Å linjen Bastuträsk—Skellefteå stad hava tåg inlagts i direkt anslutning i Bastuträsk med tågen 401/2. Å linjen Skellefteå stad—Kallholmen har för lokaltrafiken inlagts 14 tågpar.

Mellan Älvsby och Piteå funnos anslutningståg till tågen 401/2 i Älvsby.

Förbindelserna Övertorneå—Haparanda hava förbättrats, så att numera 3 goda förbindelser finnas i vardera riktningen.

### 3. Vissa frågor av allmän natur.

#### a) Enhetliga beteckningar i anslagstidtabeller och kursböcker.

Vid tidtabellskonferensen i Wien i oktober 1928 väcktes från österrikiskt håll ett förslag, att enhetliga tecken skulle i största möjliga utsträckning användas i anslags-

tabeller och kursböcker för att angiva vissa förhållanden av intresse för de resande, såsom vagnsklasser, medförandet av sov- och restaurangvagnar, veckodagar, gränstationer, tull- och passvisitering, stationsrestauranger m. m. Syftet härmed var, att en resande, som ej förstode det språk, som begagnades i en kursbok eller å en anslagstabell, dock skulle kunna förstå alla viktigare fakta rörande tågens gång. Konferensen beslöt att på övligt sätt låta utbreda frågan genom en kommission, som sammanträdde i Vevey i Schweiz i juni 1929. Vid kommissionens behandling av frågan visade det sig, att densamma ej kunde omedelbart lösas i den utsträckning förslagsställaren tänkt sig. Om vissa beteckningar vunnos visserligen enighet, medan ifråga om en del andra något förslag ej ansågs kunna framställas. Kommissionens hemställan godkändes å tidtabellskonferensen i Warszawa 1929 och kommer att genomföras till sommaren 1930.

## B. Utlandsförbindelserna.

### 1. Över Trälleborg—Sassnitz.

#### a) Förbindelserna i allmänhet.

I likhet med föregående år voro dubbla personfärjeturer anordnade fram och åter mellan Trälleborg och Sassnitz i anslutning med de tyska tågen till och från Berlin och Hamburg. Nedanstående tablå utvisar förbindelserna under de olika tiderna av året.

$1/1-14/5$		$15/5-31/12$				$1/1-14/5$		$15/5-31/12$		
11.10	21.25	11.40 <sup>1)</sup>	21.25	↑	fr. Stockholm C .....	t.	8.07	17.57	8.07	17.09 <sup>4)</sup>
7.40	18.05	7.40	18.05	↑	fr. Oslo Ö .....	t.	10.48	21.20	10.48	21.20
15.20	1.31	15.20	1.31	↑	fr. Göteborg B:s .....	t.	3.21	13.35	3.21	13.35
20.00	6.20	20.00	6.20	↑	fr. Hälsingborg C .....	t.	22.50	10.40	22.55	10.40
					(över Teckomatorp)					
21.58	8.01	21.58	8.01	↑	fr. Malmö C .....	t.	21.24	7.22	21.24	7.22
22.58	8.55	22.58	9.00	↑	fr. Trälleborg F. ....	t.	20.26	6.20	20.26	6.20
3.08	13.05	3.08	13.05	↑	t. Sassnitz Hafen .....	fr.	16.16	2.10	16.16	2.10
9.05	19.25	9.05	19.10 <sup>5)</sup>	↑	t. Berlin Stett Bf .....	fr.	9.55	20.25	10.05 <sup>5)</sup>	20.25
10.26	20.10	10.26	20.06 <sup>2)</sup>	↓	t. Hamburg Hbf .....	fr.	8.45	19.38	8.45 <sup>3)</sup>	19.38

<sup>1)</sup> Fr. o. m.  $15/9$  11.10. <sup>2)</sup>  $26/6-1/9$  20.14. <sup>3)</sup>  $27/6-2/9$  9.05. <sup>4)</sup> Fr. o. m.  $15/9$  17.57. <sup>5)</sup> T. o. m.  $5/10$  18.57. <sup>6)</sup> T. o. m.  $5/10$  10.15.

Förutom sovvagnar Stockholm— $\frac{\text{Berlin}}{\text{Hamburg}}$  och Oslo— $\frac{\text{Berlin}}{\text{Hamburg}}$  med dagfärjeturerna framfördes även en 2 och 3 kl. (1 kl. söder om Malmö) sittvagn under sommaren mellan Stockholm och Berlin. Denna vagn medförde stora fördelar för resande från Malmö, Hälsingborg m. fl. orter i södra Sverige, vilka därigenom utan svårighet kunde erhålla platser i genomgående vagn till Berlin. Vagnen gick kvar t. o. m. den 1 december.

Genomgående 1 kl. sovvagn Hamburg—Paris framfördes fr. o. m. den 15 maj i den s. k. Nordexpressen med förbindelse i Hamburg med tågen från och till dagfärjeturerna.

## b) Bättre ankomst- och avgångstider i Berlin för Sverigetågen.

Ifrågavarande tider hava ytterligare förbättrats. Redan förut hava under sommaren anslutningstågen till och från Sverige i anslutning med dagfärjeturerna varit dubblerade. Denna dubbling bibehölls. Men även vintertid blevo tiderna bättre. Dessa förskjutningar i Berlintiderna äro särskilt av betydelse för förbindelserna med nattågen till och från München samt därifrån vidare till och från Rom och Syd-europa i övrigt.

Tågen mellan Berlin och Sassnitz i anslutning till nattfärjeturerna bibehölls oförändrade liksom förbindelsetågen med Hamburg.

I riktning till Sverige erhöles direkta förbindelser med såväl dag- som nattåg från Warszawa över Berlin under det att i motsatt riktning uppehållen i Berlin kvarstå.

## c) Direkt vagn Danzig—Stockholm och Oslo ifrågasatt.

Vid vagnkonferensen i Warszawa i oktober 1929 ifrågasattes från polsk sida, att en ABC4ü-vagn skulle framföras 3 gånger i veckan Danzig—Stockholm och åter samt 3 gånger i veckan Danzig—Oslo och åter över Stettin—Pasewalk—Sassnitz—Trälleborg. Vagnarna skulle enligt förslaget framgå i dagtåg å svenska och norska linjer samt överföras med nattfärjorna. Från svensk och tysk sida avböjdes förslaget med hänvisning till den ringa frekvensen av resande, som färdades direkt över nämnda sträckor, varjämte påpekades, att plats för ytterligare en direkt vagn för närvarande ej finnes å färjorna.

## 2. Med Norge och Danmark.

I de svenska förbindelserna med Norge och Danmark ävensom i de norsk-danska förbindelserna via Sverige har i huvudsak någon ändring mot föregående år icke inträtt.

## a) via Narvik.

$1/1-14/5$	$15/5-31/12$			$1/1-14/5$	$15/5-31/12$
20.10	10.00	20.10	fr. Stockholm C ..... t.	8.50	18.55
21.05	8.29	21.02	fr. Luleå ..... t.	8.54	19.49
	16.30	t. Kiruna C			12.20
7.25	16.50	7.15	fr. Kiruna C ..... t.	22.30	12.00
10.15	19.14	9.57	fr. Vassijaure ..... t.	19.47	9.26
11.45	20.20	11.15	t. Narvik ..... fr.	18.30	8.15
					22.30
					19.47
					18.30

## b) via Storlien.

$1/1-14/5$	$15/5-14/9$	$15/9-31/12$		$1/1-14/5$	$15/5-14/9$	$15/9-31/12$
20.10	19.55	20.10	fr. Stockholm C ..... t.	8.50	9.03	8.50
21.00	20.56	20.56	fr. Sundsvall C ..... t.	8.22	8.20	8.20
8.45	7.49	8.49	fr. Östersund C ..... t.	20.04	21.40	20.04
10.51	9.59	10.53	fr. Järpen ..... t.	18.04	19.30	18.04
13.05	12.00	13.05	t. Storlien ..... fr.	15.55	17.26	15.55
14.10	12.40	14.05	fr. Storlien ..... t.	12.56	16.40	12.36
17.20	15.32	17.15	t. Trondhjem ..... fr.	8.34	13.45	8.34



4 36 55 04 04 20 50 31/12  
 som-  
 varit-  
 ättre.  
 med  
 Syd-  
 öllös  
 från  
 urstäm-  
 i, att  
 åter-  
 itz-  
 orska  
 för-  
 inrekt  
 inrekt  
 niska  
 icke  
 icke

c) via Charlottenberg.

← 1/1-14/5 →				← 15/5-31/12 →				← 1/1-14/5 →				← 15/5-31/12 →			
21.58	—	8.00		21.54	—	8.00	8.00	21.10	7.05	21.10		21.10	7.05		
4.44	8.15	15.01		4.44	8.15	14.20	15.09	14.25	0.11	14.20		15.31	0.11		
6.09	10.44	17.17		6.09	10.43	15.47	17.17	12.20	22.47	12.20		14.02	22.47		
6.52	11.35	18.00		6.52	11.34	16.23	18.00	11.39	22.05	11.39		13.25	22.05		
7.15	V 12.35	18.18		7.15	V 12.35	16.40	18.18	11.21	21.40	11.21		13.06	21.40		
10.20	V 18.50	22.00 <sup>1)</sup>		10.20	V 18.50	19.30	22.00 <sup>2)</sup>	7.35	18.35	7.35		10.10	18.35		

$\left. \begin{array}{l} \text{fr. Stockholm C. t.} \\ \text{fr. Karlstad C... t.} \\ \text{fr. Arvika ..... t.} \\ \text{t. Charlottenberg fr.} \\ \text{fr. Charlottenberg t.} \\ \text{t. Oslo Ö..... fr.} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \\ \uparrow \\ \downarrow \\ \downarrow \\ \downarrow \end{array}$

<sup>1)</sup> S. o. H. 22.50. <sup>2)</sup> S. o. H. 15/5-15/6, 28/9-31/12 22.50.

d) via Malmö.

← 1/1-14/5 →				← 15/5-31/12 →				← 1/1-14/5 →				← 15/5-31/12 →			
20.40	21.58	—	11.10	20.40	21.54	—	11.40 <sup>1)</sup>	17.57	7.05	—	8.50	17.09 <sup>2)</sup>	7.05	—	8.50
7.38	12.54	—	21.36	7.38	12.55	—	21.36	7.42	14.45	—	22.10	7.42	14.45	—	22.10
8.03	13.12	17.40	22.00	8.03	13.12	17.30	22.00	7.15	11.50	17.15	21.20	7.20	11.50	17.05	21.20
10.01	15.04	19.32	23.53	10.01	15.04	19.25	23.54	5.23	10.00	15.17	19.20	5.30	10.00	15.10	19.20

$\left. \begin{array}{l} \text{fr. Stockholm C... t.} \\ \text{t. Malmö C. .... fr.} \\ \text{fr. Malmö F. .... t.} \\ \text{t. Köbenhavn H. fr.} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \\ \uparrow \\ \downarrow \end{array}$

<sup>1)</sup> Fr. o. m. 15/9 11.10. <sup>2)</sup> Fr. o. m. 15/9 17.57.

e) Norge—Danmark via Sverige.

← 1/1-31/12 →				← 1/1-31/12 →			
18.05	—	—		7.40	fr. Oslo Ö..... t.	21.20	
1.31	8.05	8.17		15.20	fr. Göteborg B:s t.	13.35	19.32
6.29	12.55	14.50 <sup>2)</sup>		20.10 <sup>4)</sup>	t. Hälsingborg F. fr.	8.51	13.00 <sup>7)</sup>
6.49 <sup>1)</sup>	13.15	16.00 <sup>3)</sup>		20.44	fr. Hälsingborg F. t.	8.31 <sup>5)</sup>	12.20 <sup>6)</sup>
8.23	15.22	18.00		22.15	t. Köbenhavn H. fr.	7.00	10.29

$\left. \begin{array}{l} \text{fr. Göteborg B:s t.} \\ \text{t. Hälsingborg F. fr.} \\ \text{fr. Hälsingborg F. t.} \\ \text{t. Köbenhavn H. fr.} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \uparrow \\ \uparrow \\ \uparrow \\ \downarrow \end{array}$

<sup>1)</sup> Före 15/5 6.51. <sup>2)</sup> Före 15/5 14.49. <sup>3)</sup> Före 15/5 15.57. <sup>4)</sup> Före 15/5 20.11. <sup>5)</sup> Före 15/5 8.26. <sup>6)</sup> Före 15/5 12.35. <sup>7)</sup> Före 15/5 12.50. <sup>8)</sup> Före 15/5 14.55.

<sup>9)</sup> Före 15/5 16.44. <sup>10)</sup> 15/5-14/9 22.52. efter 14/9 22.10.

## 3. Med Finland.

## a) via Haparanda.

$1/1-14/5$		$15/5-31/12$				$1/1-14/5$		$15/5-31/12$	
11.55	15.20	11.12	14.50	↓ fr. Haparanda t.	↑	12.55	14.58	12.15	14.35
12.05	15.30	11.22	15.00	↓ t. Torneå ... fr.	↑	12.45	14.48	12.05	14.25

## b) via Stockholm.

Förbindelse mellan Sverige och Finland har under året uppehållits gemensamt av Stockholms Rederi A.-B. Svea, Finska Ångfartygs A.-B. och Ångfartygs-A.-B. Bore enligt nedanstående.

1) *Stockholm—Mariehamn—Åbo* med anslutning i Åbo med tåg till resp. från Helsingfors.

Från Stockholm vardagar kl. 19.30.

Från Åbo vardagar kl. 19.30.

2) *Stockholm—Helsingfors.*

Från Stockholm

15/5—31/5 ons- och söndagar kl. 19.00.

1/6—30/9 ons-, lör- och söndagar kl. 19.00.

1/10—31/12 söndagar kl. 17.00.

Från Helsingfors

15/5—31/5 ons- och lördagar kl. 11.30.

1/6—30/9 ons-, lör- och söndagar kl. 11.30.

1/10—31/12 onsdagar kl. 9.00.

3) Vidare har under tiden 15/5—31/10 Åbolands Ångfartygs-A.-B:s ångare *Mariehamn* upprätthållit förbindelse med Åbo från Stockholm fredagar kl. 18.00 och från Åbo onsdagar kl. 19.30.

4) Slutligen upprätthöllos dagexpressurer mellan Stockholm och Åbo med ångfartyget *Express* från Stockholm tors- och söndagar kl. 9.00 och från Åbo tis- och lördagar kl. 7.00.

## 4. Med Frankrike.

Fr. o. m. den 15/5 insattes en 1 kl. sovvagn mellan Paris och Hamburg, vilken vagn mellan Paris och Hannover framfördes i Nord-expressen. Härigenom tillgodosågs ett från svenska trafikanter ofta framfört önskemål om minskandet av antalet nödvändiga vagnbyten vid resa mellan Stockholm och Paris.

Vid vagnkonferensen i Warszawa i oktober 1929 väcktes från fransk sida förslag, att någon av de vagnar, som framginge direkt mellan Paris och Hamburg (en AB4i från Paris 12.10, till Hamburg nästa dag 6.01, från Hamburg 23.18 och till Paris nästa dag 17.05 samt ovan nämnda sovvagn från Paris i Nord-expressen 16.20, till Hamburg nästa dag 8.01, från Hamburg 21.32 och till Paris nästa dag i Nordexpressen 14.05) skulle fortsätta till och från Köbenhavn i dagtågen över Warnemünde.

Då detta förslag ej kunde genomföras på den grund att dagfärjorna Warnemünde-Gjedser ej kunde taga flera vagnar än de, som redan finnas där, och detsamma gällde för färjorna Sassnitz—Trälleborg, föreslogs från fransk sida, att sovvagnens kurs skulle utsträckas till Köbenhavn över Flensburg. Vagnen skulle då framföras i dagtågen å nämnda sträcka och ankomma till Köbenhavn 20.48 resp. avgå därifrån 8.04. Detta förslag skulle bli föremål för närmare underhandlingar.

Nedanstående tablå utvisar förhållandet mellan snäll-, person- och blandade tågkilometer pr dag under tidtabellsperioderna 106, 107, 108, 112, 115, 118—129.

Tid- tabell	Trafik- kerad ban- längd	Gällande under tiden	Snälltåg	Pr bankm.	Persontåg	Pr bankm.	Blandade tåg <sup>1/3</sup> av	Pr bankm.	Summa  å samtliga vid tidpunkten ifråga öppnade bandelar	Pr bankm.	Summa  å före den 1 aug. 1914 öppnade bandelar <sup>1)</sup>	Pr bankm.	Summa  Därav å ban- delen Stockholm —Göteborg	Pr bankm.	Summa  å före den 1 aug. 1914 öppnade bandelar utom Stockholm— Göteborg	Pr bankm.
106	4635	<sup>1/6</sup> 1913- <sup>30/9</sup> 1913	10 321	2.23	27 262	5.88	2739	0.59	40 322	8.70	40 322	8.70	8 310	18.14	32 012	7.66
107	4692	<sup>1/10</sup> 1913- <sup>30/4</sup> 1914	9 082	1.94	27 839	5.93	2727	0.58	39 648	8.45	39 648	8.45	7 800	17.03	31 848	7.52
108	4692	<sup>1/6</sup> 1914- <sup>30/9</sup> 1914	11 622	2.47	30 587	6.52	2434	0.52	44 643	9.51	44 643	9.51	8 766	19.14	35 877	8.47
112	4914	<sup>1/6</sup> 1916- <sup>16/9</sup> 1917	11 983	2.44	32 043	6.52	2303	0.47	46 329	9.43	46 110	9.72	8 617	18.81	37 493	8.76
115	5397	<sup>1/11</sup> 1917- <sup>30/9</sup> 1918	4 570	0.85	20 801	3.85	1811	0.34	27 182	5.04	25 975	5.48	4 744	10.36	21 231	4.96
118	5634	<sup>15/9</sup> 1920- <sup>31/6</sup> 1921	5 555	0.99	23 566	4.18	1551	0.28	30 672	5.44	28 953	6.10	5 415	11.82	23 538	5.50
119	5634	<sup>1/6</sup> 1921- <sup>30/9</sup> 1921	9 934	1.76	26 471	4.70	1607	0.29	38 012	6.75	36 142	7.62	6 774	14.79	29 368	6.86
120	5634	<sup>1/10</sup> 1921- <sup>31/6</sup> 1922	6 508	1.16	26 389	4.68	1577	0.28	34 474	6.12	32 592	6.87	6 543	14.29	26 049	6.08
121	5634	<sup>1/6</sup> 1922- <sup>30/9</sup> 1922	9 774	1.77	28 109	4.99	1505	0.27	39 388	6.99	37 362	7.88	6 942	15.16	30 420	7.10
122	5752	<sup>1/10</sup> 1922- <sup>31/6</sup> 1923	7 610	1.32	28 098	4.88	1556	0.27	37 264	6.48	35 011	7.38	6 772	14.79	28 239	6.59
123	5752	<sup>1/6</sup> 1923- <sup>30/9</sup> 1923	10 469	1.82	29 306	5.09	1899	0.33	41 674	7.25	39 638	8.36	7 767	16.96 <sup>2)</sup>	31 871	7.44
123	5820	<sup>1/10</sup> 1923- <sup>31/6</sup> 1924	8 460	1.45	27 988	4.81	1925	0.33	38 373	6.59	36 430	7.68	7 082	15.46	29 348	6.85
124	5832	<sup>1/6</sup> 1924- <sup>31/6</sup> 1924	10 624	1.82	30 572	5.24	2087	0.36	43 283	7.42	41 127	8.67	7 495	16.36	33 632	7.85
124	6034	<sup>1/9</sup> 1924- <sup>4/6</sup> 1925	8 011	1.33	29 549	4.90	2202	0.36	39 762	6.59	37 514	7.91	7 165	15.64	30 349	7.09
125	6034	<sup>5/6</sup> 1925- <sup>31/6</sup> 1925	9 788	1.62	35 306	5.85	1802	0.30	46 896	7.77	44 136	9.31	7 601	16.60	36 535	8.53
125	6034	<sup>1/9</sup> 1925- <sup>14/6</sup> 1926	7 408	1.23	33 281	5.52	2061	0.34	42 750	7.09	40 022	8.45	7 274	15.88	32 748	7.65
126	6155	<sup>15/6</sup> 1926- <sup>31/6</sup> 1926	9 653	1.57	36 878	5.99	1822	0.30	48 353	7.86	45 272	9.55	8 117	17.72	37 155	8.68
126	6155	<sup>1/9</sup> 1926- <sup>14/6</sup> 1927	7 272	1.18	34 774	5.65	2034	0.33	44 080	7.16	41 044	8.65	7 817	17.07	33 227	7.76
127	6194	<sup>15/5</sup> 1927- <sup>31/8</sup> 1927	10 664	1.72	39 769	6.42	1756	0.28	52 189	8.42	48 743	10.28	9 209	20.11	39 534	9.23
127	6194	<sup>1/9</sup> 1927- <sup>14/6</sup> 1928	8 550	1.38	37 850	6.11	1973	0.32	48 373	7.81	45 014	9.50	9 190	20.07	35 824	8.37
128	6229	<sup>15/5</sup> 1928- <sup>14/9</sup> 1928	11 328	1.82	41 906	6.73	1569	0.25	54 803	8.80	51 040	10.77	9 475	20.69	41 565	9.71
128	6325	<sup>15/9</sup> 1928- <sup>14/6</sup> 1929	8 550	1.35	40 472	6.40	1783	0.28	50 805	8.03	46 952	9.91	9 359	20.43	37 593	8.78
129	6450	<sup>15/5</sup> 1929- <sup>14/9</sup> 1929	11 490	1.78	45 490	7.05	1600	0.25	58 580	9.08	54 125	11.42	9 892	21.60	44 233	10.33
129	6450	<sup>15/9</sup> 1929- <sup>14/6</sup> 1930	9 291	1.44	43 886	6.80	1546	0.24	54 723	8.48	50 427	10.64	9 762	21.31	40 665	9.50

<sup>1)</sup> Fr. o. m. tidtabell 112 är bandelen Nyköping—Åby medräknad.

<sup>2)</sup> Göteborgsutställningen.