

D. Tågföringen.

1. Trafikavbrott å linjen Jönköping C—Tenhult den 6 januari.

Den 6 januari körde tåg 1201 fast i snön mellan Jönköping och Sanna. Två lok utsändes från Jönköping för påskjutning men utan resultat. Tågs 1201 lok jämte postvagn och F inkom till Tenhult kl. 8.09. Först omkring 9.30 voro påloken och de kvarlämnade vagnarna införda till Jönköping. Därefter kunde tågen åter framföras, men tåg 1205, som avg. Jönköping 17.02, fastnade. Med lok från Jönköping återfördes resande och vagnar. Tågs 1205 lok inkom ensamt till Tenhult kl. 21.13 efter att ha nödgats kvarlämna Dfo-vagnen å linjen. Försök gjordes nu att med lok. fr. Jönköping dit införa även sistnämnda vagn. Detta lyckades efter stora ansträngningar och vagnen infördes till Jönköping kl. 1.30. Med två lok forcerades därefter sträckan Tenhult—Jönköping, men ett efterföljande tåg fastnade i drivorna norr om Sanna och inkom Jönköping kl. 4.10.

Tågtrörelsen var åter regelbunden fr. o. m. tåg 1201 den 7.

2. Trafikavbrott å linjen Mölnbo—Järna den 21 januari.

Då tåg 6 den 21 januari befann sig å linjen Mölnbo—Järna urspårade på grund av varmgång fjärde vagnen från tågets akter räknat.

Tåget fortsatte från urspåringsplatsen efter cirka 25 min. uppehåll. 3 vagnar bakom den urspårade infördes till Mölnbo. Hjälpåg utsändes från Södertälje Södra. Överföring av tågs 4 resande anordnades på olycksplatsen med tåg på ömse sidor om den urspårade vagnen. Överföringen vid olycksplatsen gick emellertid långsamt på grund av stora snömassor och, då linjen med säkerhet beräknades klar till kl. 10, beslöts, att överföring av tågs 2 resande ej skulle ske. Linjen blev dock ej farbar tidigare än kl. 10.41, då tåg 2 kunde avgå från Mölnbo.

3. Trafikavbrott å linjen Abisko—Björkliden den 27 mars.

Den 27 mars ank. tåg 22 7 timmar 57 min. försenat till Vassijaure, enär linjen Abisko-Björkliden blockerats av snöskred.

4. Störningar i trafiken mellan Trälleborg och Sassnitz den 8 och 9 juli.

På grund av storm och regntjocka kunde tur D från Trälleborg den 8 juli icke utföras.

Den 9 juli avg. tur A från Sassnitz kl. 12.52 ank. Trälleborg kl. 16.54.

Tur B avg. från Trälleborg kl. 12.15 och ank. Sassnitz kl. 16.25.

Tur C avg. fr. Sassnitz 17.48 och ank. Trälleborg kl. 21.47 och tur D avg. kl. 23.33.

#### 4. Särskilda anordningar vid tillfälliga trafikstegringar.

##### *Dubbling av tågen 27 och 10.*

För att avlasta tåg 27 anordnades tåg 53 å sträckan Stockholm C—Laxå fre-, lör- och söndagar under tiden 10 juli—9 augusti. I tåget framfördes de genomgående vagnarna på Oslo samt restaurangvagn Stockholm C—Charlottenberg.

Tåg 10 dubblerades fre-, lör- och söndagar under tiden 10 juli—30 augusti genom anordnandet av tåg 20 å sträckan Hallsberg—Stockholm C. I tåg 20 framfördes de genomgående vagnarna från Oslo och restaurangvagn Charlottenberg—Stockholm C, vilka vagnar befordrades i tåg 154 från Laxå till Hallsberg. Under tiden 10—19 juli anordnades tåg 20 även å linjen Laxå—Hallsberg.

##### *Dubbling av tåg 154.*

Söndagar under tiden 19 juli—30 augusti fortsatte tåg 818 från Järna till Stockholm C som särskilt tåg, medförande de genomgående vagnarna från 2 ts.

#### 5. Eftersyn å personvagnarnas snygghet m. m.

Genom beslut den 31 augusti 1931 uppdrog styrelsen åt en tjänsteman att tills vidare intill årets utgång företaga resor å personförande tåg, undantagandes godståg, å samtliga statens järnvägar ävensom å ångfärjorna samt att besöka tågens utrustningsstationer och därvid göra iakttagelser rörande personvagnarnas beskaffenhet i avseende å snygghet och vidmakthållande beträffande inredningsdetaljer, vagnarnas prydlighet, städning, vattenpåfyllning, uppvärmning, belysning och gång eller med ett ord alla de förhållanden å tågen, som från den resande allmänhetens synpunkt kunde vara av betydelse, ävensom att i samband härmed hava uppmärksamheten riktad å anordningarna för utspisning å stationer och i tåg samt logiförhållandena i järnvägshotell och i nattväntsal. Den 22 september utvidgades uppdraget att omfatta eftersyn jämväl å förhållanden å stationerna, som kunde hava betydelse för den resande allmänheten såsom skyltning, anslag, belysning, renhållning i väntsal och å plattform.

Nämnde tjänsteman har i anledning härav företagit resor under tiden 22 september—31 december samt till vederbörande sektionsföreståndare eller till styrelsen lämnat inalles 74 meddelanden om gjorda iakttagelser.

## F. Helgtrafiken.

### 1. Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdade bestämmelser äro intagna i orsb. 158/1931. Isynnerhet trafiken till Jämtland och Dalarna har varit livlig.

Följande extratåg anordnades (april).

#### *Å linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö:*

Tåg 13 Cst—K 1, 2; 14 K—Cst 2, 3, 7; 16 N—Cst 6—8; 19 Cst—G 1, 2; 20 G—Cst 6, 7 samt Lå—Cst 1, 2, 8; 29/25 Cst—G 2; 30 G—Cst 6; 33 Cst—M 1, 2; 34 M—Cst 2, 6; 36 N—Cst 2; 45 Cst—N 2, 3; 50 M—Hm 2; 53 Cst—Lå 2, 3, 7, 8; 67 Cst—G 2; 68 H—Cst 6; 186 Ses—Cst 6; 219 Cst—Se 2, 4; 232 Se—Cst 6; 818 Jn—Cst 2, 4, 6; 820 Nk—Cst 6; 1752 M—E 4; 1753 E—M 4.

#### *Å linjen Strömstad—Malmö:*

Tåg 47 G—Å 3, 7; 48 Å—G 2, 6; 1575 Uv—G 6; 1887 Tp—M 6.

*Å linjerna norr om Stockholm:*

Tåg 23 Åg—Cst 1, 2, 8; 24 Cst—Åg 1 och Cst—Str 2; 65/23 Str—Cst 6, 7; 66 Cst—Str 28, 31 mars 1; 434 Cst—Ky 2, 3; 435 Ky—Cst 2, 6, 7, 8; 481 U—Cst 6; 490 Cst—U 3, 5, 7; 493 U—Cst 6, 2307 Str—Cst 6.

Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C fr. o. m. söndagen före påsk t. o. m. påskdagen.

	1930	1931
Antal resande .....	62 484	60 787
Uppbörd kronor .....	555 802	578 288
Antal utrustade sovvagnar .....	210	218
» expedierade resgods .....	9 105	10 199

**2. Pingst- och midsommartrafiken.**

För pingst- och midsommartrafikens besörjande utfärdade bestämmelser finnas intagna i orsb. 273/1931. Pingsttrafiken var av mindre omfattning, men midsommartrafiken var livlig, ehuru icke av så stor omfattning som den rekordartade trafiken året förut.

Följande extratåg anordnades (maj resp. juni).

*Å linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö:*

Tåg 13 Cst—K 22, 23, 19, 20, 22; 14 K—Cst 24, 26, 20, 21, 23, 25, 29; 19 Cst—Lå 23, 20, 21, 23; 20 Lå—Cst 25, 20, 24, 25, 28, 29; 25 Cst—G 19 juni; 29 Cst—G 20 juni; 30 G—Cst 29 juni; 33 Cst—M 20 juni; 34 M—Cst 22, 25 maj, 27, 28 juni; 35 Cst—M 28 juni; 36 N—Cst 20 juni; 45 Cst—N 20, 21 juni; 50 M—Hm 23 maj, 23 juni; 53 Cst—Lå 23, 26, 20, 21, 23, 25, 28, 29; 67 Cst—G 20 juni; 68 G—Cst 20 juni; 219 Cst—Se 22, 23 maj, 23 juni; 232 Se—Cst 25 maj, 24 juni; 818 Jn—Cst 23, 25, 20, 21, 22, 24, 28; 820 Nk—Cst 25, 24; 1067 A—G 24, 25, 21, 24; 1715 Hm—M 24 juni; 1716 M—Hm 24 juni; 1752 M—E 23 juni; 1753 E—M 23 juni; 1756 M—Hö 24 juni; 1757 Hö—M 24 juni;

*Å linjen Krylbo—Mjölby:*

Tåg 612 H—Fv 24 juni; 718 Ör—Fv 20, 21 juni; 719 Fv—H 20, 21 juni; 720 Ör—Fv 20, 24 juni; 721 Fv—Ör 20, 24 juni.

*Å linjen Charlottenberg—Laxå:*

Tåg 1416 Lå—Kil 20, 21, 23, 24 juni;

*Å linjen Falköping—Nässjö:*

Tåg 1211 F—Jö 20 juni.

*Å linjen Strömstad—Malmö:*

Tåg 47 G—Å 21 juni; 48 Å—G 21 juni; 61 G—Å 20, 23 juni; 62 Å—G 20 juni; 1456 Kb—G 24 juni; 1567 Uv—G 24 juni; 1569 Jl—G 24 juni; 1887 Tp—M 24 juni.

*Å linjerna norr om Stockholm:*

Tåg 434 Cst—Ky 23, 20—23; 435 Ky—Cst 25, 26, 20—22, 24, 25, 28, 29 och U—Cst 26, 27 juni; 478 Cst—U 24, 20, 21, 23, 28; 479 U—Cst 25, 24, 28; 481 U—Cst 26—28 juni;

Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C för pingsten fr. o. m. onsdagen före pingst t. o. m. annandagen och för midsommar fr. o. m. 19 t. o. m. 24 juni.

	1930	1931
Antal resande .....	60 324	53 358
Uppbörd kronor .....	501 303	388 046
Antal utrustade sovvagnar .....	179	138
» expedierade resgods .....	12 626	6 714

## Midsommar

	1930	1931
Antal resande .....	77 946	70 638
Uppbörd kronor .....	784 650	654 375
Antal utrustade sovvagnar .....	221	182
» expedierade resgods .....	16 299	17 396

## 3. Jultrafiken.

Bestämmelserna angående besörjandet av jul- och nyårstrafiken finnas intagna i orsb. 594/1931.

Trafiken har varit av ungefär samma omfattning som förra året.

Följande extratåg anordnades (dec.—jan.).

*Å linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö:*

Tåg 7 Cst—N 19—24; 8 Ses—Cst 15; 13 Cst—K 18—23; 14 K—Cst 19—24, 28, 4, 7; 15 N—Hm 19—24; 16 Hm—Cst 20—24 och N—Cst 27, 28, 1, 3, 4, 6, 7; 19 Cst—G 19, 23 och Cst—Lå 20—22, 24; 20 G—Cst 23, 27, 28; Lå—Cst 19—22, 1, 3, 4, 6 och H—Cst 18, 2, 4, 7; 29 Cst—G 19, 23; 30 G—Cst 27; 33 Cst—M 18, 19, 21—23; 34 M—Cst 19, 21—23, 27, 3, 6; 35 Cst—M 23; 36 N—Cst 23; 45 Cst—N 23, 24; 49 Cst—N 23; 50 M—Hm 24; 53 Cst—Lå 19, 20, 22—24, 28, 4, 7; 54 Lå—Cst 27; 67 Cst—G 23; 68 G—Cst 23; 208 Vr—K 25; 210 Ses—Cst 27; 211 Cst—Nk 24; 213 K—Vr 25; 215 K—H 15; 204 Åks—Ses 27; 219 Cst—Se 19, 21—24; 232 Se—Cst 27; 818 Jn—Cst 19, 20, 23, 24, 27, 28; 820 Nk—Cst 27, 1, 3, 6; 1752/1753 M—E—M 24; 1756/1757 M—E—M 27; 1823/1824 M—Lu—M 25, 1.

*Å linjen Mjölby—Krylbo:*

Tåg 608 H—Ör 15; 4372 H—Ör 24; 612 H—Fv 24; 7259 Ör—H 24;

*Å linjen Laxå—Charlottenberg:*

Tåg 1416 Lå—Kil 19, 22, 23, 24; 1425 Kil—Ks 24.

*Å linjen Falköping—Nässjö:*

Tåg 1213 F—N 23, 24;

*Å linjen Strömstad—Malmö:*

Tåg 47 G—Ä 20, 24, 28; 48 Ä—G 19, 23, 27, 28; 61 G—Ä 19, 23, 24, 27, 28; 62 Ä—G 19, 20, 23, 24, 27, 28; 1567 Uv—G 27; 1589 Snu—G 24; 1592 G—Snu 24; 1887 Tp—M 27.

*Å linjerna norr om Stockholm:*

Tåg 23 Åg—Cst 19—23, 27, 3, 6, 7, 9; 24 Cst—Åg 17—23; 26 Cst—Åg 6; 65 Str—Bä 3, 6, 11; 66 Cst—Str 23, 26, 3; 434 Cst—Ky 19—24; 435 Ky—Cst 19—23, 27, 28, 3, 4, 6, 7, 10; 439 (Rättvik-) Ky—Cst 27, 6; 478 Cst—U 19, 20, 24, 25, 27, 29; 479 U—Cst 27, 6, 480 Cst—U 24; 2304 Åg—Str 24; 2425 Ln—Åg 20, 23; 2426 Åg—Ln 20, 23; 2464 Bds—H 20.

Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december.

	Stockholm		Göteborg		Malmö	
	1930	1931	1930	1931	1930	1931
Antal resande .....	78 326	77 693	26 526	28 984	28 831	35 996
Antal utrustade sovvagnar .....	268	279	45	47	36	40
» expedierade resgods .....	19 023	19 015	4 512	5 942	1 628	1 844



Antalet extratågskilometer av personförande tåg under tiden 14 december—8 januari utgjorde:

	1930—31	1931—32
För tiden 14—17 december .....	1 530	221
18—25 » .....	32 813	36 294
26—29 » .....	6 187	7 317
30 dec.—3 jan. ....	3 998	2 848
4—8 januari .....	6 866	9 933

## G. Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

### 1. Sveriges Vinter Grand Prix.

Till dessa tävlingar, som ägde rum den 22 februari i trakten av Rämshyttan, anordnades på begäran av Kungl. Automobil Klubben i samarbete med Tfv G. D. G. en resa från Stockholm till Rämshyttan över Krylbo—Borlänge.

Två extratåg i vardera riktningen anordnades sålunda:

A	B		A	B
3.40	5.20	↓ fr. Stockholm C .....	t. ↑ 21.36	21.15
8.20	9.50	↓ t. Rämshyttan .....	fr. ↑ 17.15	16.20

I båda tågen framfördes restaurangvagn och i tåg A dessutom ett antal 2 kl. sovvagnar. Antalet resande med båda extratågen utgjorde 205 st. i 2 kl., varav omkr. 100 sovresande, och 567 st. i 3 kl.

Reklamen i pressen och biljettförsäljningen sköttes av K. A. K.

### 2. Vårnässan i Leipzig.

Liksom under ett flertal år tidigare vidtogos en del anordningar för att för svenska och norska deltagare underlätta nedresan till vårmässan i Leipzig.

Extratåg anordnades natten den 27—28/2 från Stockholm och Oslo till Trälleborg, varifrån de resande överfördes till Sassnitz med extrafärja, som stod i förbindelse med extratåg direkt till Leipzig. 8 st. genomgående svenska Ao-vagnar framfördes till Leipzig.

Å svensk sida medgavs icke någon nedsättning i biljettpriset. Å tyska sträckor medgavs 25 % nedsättning i biljettpriset för samtliga deltagare i mässan och i båda riktningarna.

Följande antal resande medföljde extratågen:

	1 kl.	2 kl.	3 kl.
Stockholmståget .....	2	130	34
Osloståget:			
från stationer norr om Göteborg.....	1	81	62
» Göteborg och stationer söder därom .....	—	37	1
Summa	3	248	97

### 3. Vasaloppet.

I samarbete med Gävle—Dala järnväg anordnades även 1931 en resa med extratåg från Stockholm till Mora i samband med Vasaloppet söndagen den 1 mars. Reklamen ombesörjdes av tidningen Dagens Nyheter. Anordningarna för resan och extratågens tider voro desamma som föregående år. Antalet resande utgjorde

410 personer. Ytterligare resande kunde på grund av begränsningen av tågstorleken å G. D. J. icke medföras.

I samband med Vasaloppet anordnades försöksvis också en resa från Göteborg till Sälen och Mora. Deltagarna i resan befordrades med extratåg natten mellan fredag och lördag den 27/28 mars till Bergsbacken å Särnabanan, där de resande vistades under lördagen, företogo skidutflykter etc. Måltidsinackordering hade ordnats i pensionat därstädes. Sovvagnarna, som användes för resan, disponerades för nattlogi. Tidigt på söndagsmorgonen framfördes tåget till Sälen, där starten i Vasaloppet åsågs, varefter tåget framfördes till Mora. Upphåll gjordes dels i Transtrand för att bereda resenärerna tillfälle att se de tävlande passera där och dels i Vansbro för frukost. Återresan från Mora skedde på söndagskvällen med ankomst till Göteborg kl. 7.00 på måndagsmorgonen. Omkr. 200 personer deltog i resan.

Reklamen för resan sköttes av Göteborgs-Posten under det att Örgryte Vinteridrottsklubb svarade för ledningen av de sportliga arrangemangen för deltagarna under vistelsen i Bergsbacken.

Ytterligare ett antal extratåg anordnades av S. J. till Vasaloppet, bl. a. från Kristinehamn med omkr. 600 resande.

#### 4. Skolbarnsutbytet med Tyskland.

Svenskt-tyskt skolbarnsutbyte ägde rum även under sommaren 1931 och omfattade omkring 600 barn från vardera landet jämte omkring 40 svenska ledare. De svenska barnens resa till Tyskland ägde rum från Trälleborg F natten 10/11 juni. De svenska och tyska barnens resa till Sverige företogs i två ungefär lika stora kontingenter. Den första kontingenten överfördes till Trälleborg F natten den 7/8 juli och den andra skulle överföras natten den 8/9 juli. De tyska barnen återreste från Trälleborg F till Sassnitz natten den 6/7 augusti. Enär det visat sig olägligt att överföra ett så stort antal skolbarn med de ordinarie personfärjorna, ändrades i samförstånd med Tyska Riksbanan de föregående år tillämpade planerna för överföringen. I riktning från Sverige skedde överföringen av de deltagare, som med avresa från hemstationen samma dag kunde få anslutning till tågen 807—1949 eller tågen 1451—1861—1949, med färja 12, som ifrågavarande dagar avgick från Trälleborg F kl. 20.00. Övriga deltagare, som för nedresan till Trälleborg använde tågen 7 resp. tågen 41—7, överfördes med färja D. Fördelningen efter denna princip blev sådan, att omkr. 40 % av deltagarna överfördes med färja 12 och 60 % med färja D. I riktning till Sverige överfördes deltagare, som icke kunde uppnå bestämmelsestationen samma dag utan att använda de norrgående dagsnålltågen från Malmö, med ordinarie personfärjan A. Övriga deltagare, omkring 40 % av hela antalet, överfördes med färja 21, som tidigarelades med ankomst till Trälleborg F kl. 8.15. I förbindelse med denna färja anordnades extratåg till Malmö C, varigenom förbindelse därifrån erhöles med tågen 808 resp. 1860—1452.

På grund av stark storm, som förhindrade färjetrafiken, kunde ovannämnda plan icke genomföras för den kontingent, som ankom till Trälleborg den 9 juli. Överföringen skedde med färja C s. d. Vidarebefordringen ägde rum med extratåg. En del barn måste i brist på lämpliga förbindelser övernatta i Malmö.

#### 5. Internationella Transportkommitténs resor i Sverige.

Internationella Järnvägstransportkommittén sammanträdde i Stockholm den 17—19 juni. Särskilda anordningar vidtogos för deltagarnas resor till och från Stockholm och för deltagarna anordnades utflykter och exkursioner.

För resorna till Stockholm genomfördes extra sovvagnar Berlin—Stockholm, från Berlin den 14, 15 och 16 juni.

Den 18 juni anordnades en utflykt till Uppsala, Skokloster och Sigtuna. Extratåg anordnades Cst—U och Mr—Cst.

Under tiden 19—25 juni anordnades exkursioner till Porjus, Abisko turiststation, Trollhättan och Göteborg.

### 6. Finsk—Ungerska kongressens resa.

Omkring 325 ungerska deltagare i kongressen, som hölls i Helsingfors, företogo återresan genom Sverige. För resan från Stockholm till Köbenhavn anordnades extratåg och extra färja den 24 juni med avgång från Stockholm C kl. 7.55 och ankomst till Köbenhavn Frih. kl. 20.45.

### 7. Skautmötet i Hälsingborg den 10—21 juli.

I skautmötet deltog omkr. 3 200 personer. För deltagarnas resor till och från mötet voro bl. a. följande anordningar vidtagna.

Extratåg anordnades Stockholm—Hälsingborg natten den 9/10 juli med avgång fr. Stockholm C kl. 21.45 och ankomst till Hälsingborg C kl. 8.55. Med extratåget reste omkring 1 225 personer.

Även för återresan anordnades extratåg Hälsingborg—Stockholm.

### 8. Övriga resor.

Ytterligare ett flertal resor hava anordnats på framställning av föreningar e. d. eller enskilda. Bl. a. hava resor anordnats till sportevenemang av skilda slag i större utsträckning än tidigare år. De resor, som vunno största tillslutning, uppräknas här nedan. För Nya Wermlands Tidningen anordnades extratåg till bandyfinalen i Stockholm den 1 mars med 480 deltagare. I samband med svensk-danska landskampen i fotboll den 28 juni anordnades extratåg för danska tidningen Politiken och Berlingske Tidende var för sig till Stockholm med sammanlagt 1 300 resande. Vid samma tillfälle anordnades en resa även från Norrköping med 400 resande. Icke mindre än 3 125 personer deltog i en resa, som anordnades den 20 sept. fr. Stockholm till Eskilstuna i samband med en fotbollsmatch på sistnämnda plats. Tre extratåg anordnades i vardera riktningen, varav två över Flen och ett över S. J. I samband med en match i Göteborg den 25 okt. anordnades slutligen för Idrottsbladets räkning extratåg för omkring 440 personer från Stockholm.

Bland övriga resor böra dessutom framhållas två, anordnade för Konsumtionsföreningen i Örebro till Stockholm för att bese Kooperativa Förbundets anläggningar. Resorna ägde rum söndagarna den 20 sept. och 18 oktober med sammanlagt omkring 800 deltagare.

### Trafikavdelningen

#### Startsidan

### H. Propagandaresor.

#### 1. Resor anordnade i samarbete med Svenska Turistföreningen.

##### a) *Vintersportresan från Skåne till Dalarna.*

I resan deltog omkring 65 personer i 2 kl. och 3 kl. Uppresan ägde rum med nattågen den 7/8 mars till Stockholm C, varifrån en grupp på 45 personer fortsatte resan den 8 mars med tåg 402 över Krylbo till bestämmelsestationen i Dalarna. En mindre grupp fortsatte resan från Stockholm över SWBJ till Rämshyttan. Återresan från Dalarna ägde rum den 15 mars.