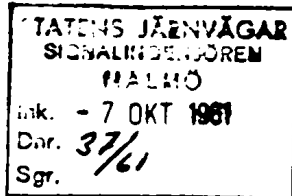


KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Trafikbyrån
Sgr 64200
Tbr 12572

Telefon 226000
Ankn 2075

T/Kop Tbr-Brc-Adg-Adp-alla af-Ta-Tg-Tk
-Tn-Ts-Tv-Pv
Gd, Öd, Ekd, Öim, Öit, Öib
alla byråer och kontor, Press
Vd 3DG, Vd SLAB, Vd ASG, Vd SRÖ, EJ
alla Blti
Gps, Pressbyrån



Stockholm 4.10.61

Alla Dc

Alla Sf (inbegr Tfjsf Malmö)

LJ

Tidtabell 162 fr c m 27.5.62

Direktiv

A. Tidtabellsperioder och skiftesdata

Tidtabell 162 börjar den 27 maj 1962 och gäller preliminärt t o m den 25 maj 1963. Övergången till vintertidtabell sker i Sverige som vanligt den 1 september och på kontinenten preliminärt den 30 september 1962.

De preliminära data är avhängiga av beslut på den europeiska tidtabellskonferensen i Bryssel 27.9-3.10. Eventuella ändringar kommer att meddelas senare.

B. Tidtabellsarbetets bedrivande, insändande av förslag m m

1. Kontakter m m

Kommunala m fl myndigheter, trafikutskott och andra intresserade organisationer skall snarast möjligt informeras om sådana planerade tidtabellsändringar, som för vederbörande kan tänkas framstå som betydelsefulla. Dylig information bör lämnas i så god tid, att vederbörande har möjlighet att tänka över frågan, överlägga med andra intresserade och framföra eventuella erinringar och önskemål, innan tidtabellsförslagen avlåtes.

Om distriktens chef eller sektionsföreståndare, utan att dessförinnan ha kontaktat styrelsen, i förslagen för styrelselinjer tar upp sådana ändringar av större eller principiell betydelse - t ex nya uppehåll eller väsentligt ändrade tidtabeller i övrigt för express- och snälltåg - i fråga om vilka styrelsen kan tänkas ha en avvikande mening, bör undvikas att ta upp dessa ändringar till diskussion med förutnämnda intressenter, eller att på annat sätt offentliggöra dem, förrän styrelsen haft tillfälle ta ställning till desamma. Även underlydande tjänsteställen, till vilka tidtabellsutkast el dyl remitteras för yttrande, bör i förekommande fall erinras därom.

När det gäller indragning av eller väsentlig ändring i tidtabellen för postförande tåg, skall kontakt på ett tidigt stadium tas med berörda postdirektioner. Även i övrigt är det angeläget, att sektionerna under arbetet med tidtabellens utformning håller intim och fort-löpande kontakt med de regionala postinstanserna.

Det är vidare angeläget, att distrikten under arbetet med utformningen av tidtabellsförslaget håller god - gärna muntlig - kontakt med trafikbyråns tidtabells- och transportledningsavdelning, så att styrelsen redan på ett tidigt stadium får kännedom om sådana ändringar av större räckvidd eller principiell betydelse, som distrikten planerar eller avser att föreslå utöver vad i dessa direktiv anbefallts. Problem, som dyker upp under tidtabellsarbetets gång och för sin lösning påkallar styrelsens medverkan eller kan förväntas bli av starkt kontroversiell natur, bör snarast möjligt bringas under diskussion med berörda tjänsteställen i styrelsen, så att de om möjligt inte kvarstår olösta, när förslaget avlätes.

I de fall, då tidtabellsförslag eller ändring av tidtabellsförslag avseende styrelselinjer av trafikinspektör insändes direkt till styrelsen, förutsätter styrelsen, för så vitt ej distriktschefen inom en vecka därefter lämnat annat besked, att förslaget är utformat i enlighet med distriktschefens intentioner.

Ändringsförslag, som för sitt genomförande kräver ersättningstrafik med nytt trafiktillstånd, får icke fastställas, förrän sådant tillstånd erhållits.

2. Fatalietider för tidtabellsförslagets insändande

I fråga om fatalietider för insändande av förslag till ny tidtabell samt förslag till ändringar fr o m 1 september av fastställd vintertidtabell hänvisas till styrelsens skrivelse den 1.2.1961, Tbr 10285.

Svårigheterna inom tryckeribranschen tilltar och på sina håll uppstod i samband med senaste tidtabellsskiftet besvärliga situationer, som endast med nöd och näppe kunde redas ut. Det är därför mer angeläget än någonsin att föreskrivna fatalietider hållas.

Styrelsen väddar till herrar Distriktschefer att övervaka att så sker.

3. Tidtabellsförslagets formella utformning m m

Förslaget skall, när det insändes till styrelsen (Tbr), bestå och i förekommande fall beledsagas av

a) Grafiskt förslag (19 vitkopior till Tbr, 1 kopia direkt till vederbörande postdirektion).

Grafiska förslaget skall dateras med missivskrivelsens datum. Röd färg får inte användas för anteckningar, som utföres på distrikten.

Obevakad körning skall vara angiven på förslaget.

Trafikinspektörerna svarar för att de grafiska förslagen i alla detaljer stämmer överens med förslaget till tjänstetidtabell.

b) Förslag till tjänstetidtabeller (1 ex, endast styrelselinjer).

Förslaget till tjänstetidtabell, som bl a utgör underlaget för redigeringen av styrelselinjernas tabeller i Sveriges Kommunikationer, utarbetas på bl Tbr 4 och insändes för alla tåg - även helt oförändrade - utom inte annonserade godståg.

Om inga eller endast ett fåtal uppgifter ändras, får i stället för bl Tbr 4 användas uppklistrade blad ur gällande tidtabellsbok, varvid iakttas,

att de uppklistrade tabellerna kompletteras med alla ditintills under tidtabellsperioden vidtagna ändringar av sådana uppgifter, som är av betydelse för annonseringen i Sveriges Kommunikationer,

att dessa kompletteringar såväl som föreslagna ändringar utföres på ett tydligt och iögonfallande sätt samt så att den ursprungliga uppgiften alltså är fullt läslig,

att därvid röd färg inte får användas.

c) Missivskrivelse (7 ex) innehållande

för styrelselinjer: Redogörelse och motivering för avvikelser från gällande tidtabell - även godstågen, om inte ändringarna enbart är mindre minutjusteringar - samt uppgift på önskemål från utomstående, som inte kunnat eller ansetts böra villfaras. Originalhandlingarna om sistnämnda önskemål behålles på distrikten för att besvaras i sinom tid;

för De-linjer: Orientering om viktigare avvikelser från gällande tidtabell samt anledningen till desamma.

Om övergångstiden mellan två anslutande tåg beskäres så, att den tenderar att bli i kortaste laget, skall ti uttala sig om övergångstidens tillräcklighet. Blir övergångstiden mellan två tåg för kort eller måste en befintlig anslutning brytas, bör ti lämna uppgift om ungefärligt antal övergångsresande per dag samt behovet och värdet i övrigt av anslutningen.

I bilaga till missivskrivelsen bör lämnas uppgift på erforderliga och önskvärda ändringar och kompletteringar av gällande bestämmelser om befräse från lösen av snälltågstilläggsavgift, alternativa giltighetsvägar o dyl.

I missivet eller bilaga till detta skall lämnas en förteckning över samtliga direkt- och fjärrgodståg i enlighet med följande.

- 1) Tåg med sth 70 km/tim och med tdt utformad enligt denna hastighet.
- 2) Tåg med sth 70 km/tim men med tdt utformad enligt sth 60 (65) km/tim.
- 3) Tåg med sth 60 km/tim eller lägre (lägre hastighet specificeras).

19 ts malmtåg behöver ej förtecknas. Se även avd C VI.

I fråga om nya undantag från bestämmelserna i Sök till § 45:3 angående varmgångsinspektion hänvisas till avd C III.

d) Uppgift på förändringar i antalet tågkm (2 ex)

Förändringarna (+ eller -) redovisas linjevis i enlighet med blanketten, Bilaga 1, sålunda:

Bil

Sommaren 1961 —————> sommaren 1962

vintern 1961/62 —————> vintern 1962/63

14 extra ex av bilaga 1 bifogas till trafikinspektörerna och ytterligare ex kan erhållas efter hänvändelse till Tbr expedition, tfn 2077.

./14

Alla tågkmändringar, som gjorts eller möjligen kommer att göras under tiden fr o m 1 oktober 1961 fram till tidtabellsskiftet - inbegripet tågindragningar i samband med trafiknedläggelse - skall redovisas i denna uppgift och betraktas som tillkomna 27 maj 1962 eller, om de endast avser vintern, vid tidpunkten för övergången från sommar- till vintertidtabell hösten 1962.

Se även i tillämpliga delar styrelsens skrivelse den 11.9.61, Tbr 12519, angående "Tågkm per dag tdt 161 enligt fastställd tdt".

e) Manus till Sveriges Kommunikationer (1 ex, endast Dc-linjer).

Detta manus utformas med hänsyn tagen till den tryckta "Pm om utgivning, redigering, tryckning m m av Sveriges Kommunikationer".

4. Ändring av tidtabellsförslag

a) Styrelselinjer

Erforderliga ändringar av tidtabellsförslagen insändes i form av 1 löpande följd numrerade ändringsförslag.

Ändringsförslaget skall bestå av

dels missivskrivelse i 8 ex innehållande redogörelse och motivering för föreslagna ändringar samt i förekommande fall uppgift på förändringar i antalet tågkm i jämförelse med tidtabellsförslaget,

dels bl Tbr 4 i 1 ex för varje ändrat tåg, alltså även inte annonserade godståg, varvid endast ändrade uppgifter behöver medtagas.

Om så önskas, må bl Tbr 4 ersättas med en redogörelse tåg för tåg för föreslagna ändringar, varvid i redogörelsen skall meddelas alla uppgifter, som skulle ha lämnats om förslaget upptagits på bl Tbr 4. Redogörelsen kan antingen inarbetas i missivet eller ges formen av en bilaga till detta, varvid även bilagan insändes i 8 ex.

Tbr 4 och eventuella andra bilagor åsättes ändringsförslagets löpande nummer samt missivets datum sålunda: "Ändringsförslag nr 1 den 14.1.62".

b) Dc-linjer

Ändringsförslagen delges styrelsen i 8 ex och bör i förekommande fall innehålla uppgift om ändring av tågkm.

C. Tidtabellens förutsättningar och utformning

I. Allmänna riktlinjer

Vid utformningen av tdt 162 skall i stora drag följas samma allmänna riktlinjer för tidtabellspolitiken som under de närmast föregående åren, vilket alltså innebär

- a) fortsatt tillvaratagande av befintliga möjligheter att, där detta är företagsekonomiskt motiverat, rusta upp dels reseförbindelserna i olika hänseenden - snabbhet, precision, komfort - i regel på medellånga och långa avstånd, dels godstågsförbindelserna till en mer konkurrenskraftig standard,
- b) fortsatt uppföljning och slutförande av första etappen av lönsamhetsundersökningarna för kortväga persontåg (TEB 6-undersökningarna) samt
- c) fortsatt anpassning - under beaktande av att varje åtgärd skall vara företagsekonomiskt motiverad - av person- och godstågsplanerna efter de trafikförändringar, som blivit och blir en följd av såväl konjunkturläget som näringslivets fortgående strukturella omvandling med bl a ett allt mera skärpt konkurrensläge på transportmarknaden samt den allt vanligare tillämpningen av 5-dagars arbetsveckan.¹⁾

I anslutning till punkt c) har styrelsen undersökt i vad mån resandefrekvensen kan motivera indragning av express- och snälltågspår vid veckoskiftena. Resultatet har i allmänhet blivit negativt. Även om i en del fall frekvensen i det ena tåget i ett tågpar varit sådan att en indragning kan ifrågasättas, har som regel det andra tåget varit så förhållandevis bra utnyttjat, att i dagens läge en indragning av tågparet inte ansetts tillräddig. I avd C VIII har dock för distriktschefernas prövning tagits upp några fall, där en indragning möjligen skulle kunna komma i fråga. Om man på distrikten har ytterligare några förslag i samma riktning, bör dessa med motivering framföras till styrelsen vid tidpunkten för tidtabellsförslagens insändande.

Tillgången på rälsbussfordon svarar f n tämligen väl mot behovet. I den mån persontrafiken nedlägges på trafiksvaga bandelar eller behovet av rälsbussfordon minskar av annan anledning, kommer reserven av rälsbussfordon att öka. Det sagda gäller dock ej de eldrivna rälsbussarna, varav något överskott ej kan förutses uppstå. I tidtabellsarbetet bör beaktas eventuella möjligheter till fortsatt utbyte av loktåg mot dieslrälsbussståg.

Vid behov av ökad tilldelning av rälsbussfordon göres hänvändelse till trafikbyrån, telefon 2091.

1) Denna fråga kommer även att bearbetas inom styrelsen och då även med tanke på senare år.

Med hänsyn till de höga anskaffningskostnaderna för nya personvagnar är det nödvändigt att nyanskaffningsbehovet begränsas. Personvagnsbehovet måste bl a med hänsyn härtill minskas under de närmaste åren. Redan vid tidtabellens utformning skall därför skäligt hänsyn tas härtill och möjligheterna att genom tidtabellsåtgärder minska vagnbehovet tillvaratas.

II. Gångtidstillägg p g a banarbeten

I fråga om gångtidstillägg p g a banarbeten hänvisas till styrelsens skrivelse den 3.8.1961, Tbr 11232.

I fråga om ändringar i den banarbetsplanering, som legat till grund för uträkningen av förutnärmda gångtidstillägg, hänvisas till styrelsens skrivelse den 1.2.1961, Tbr 10285, ang "Tidplan m m för anmälan av vissa tekniska förutsättningar för tdt utformning etc---".

Erinras i detta sammanhang även om styrelsens skrivelse den 29.7.1960, Rbr 294/60, till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen om bl a förutanmälningar av tågföringen berörande arbeten i vägförvaltningarnas regi samt sistnämnda styrelsens skrivelse med anledning därav den 12.8.60 till samtliga vägförvaltningar, vilka båda i avskrift är tillställda distriktscheferna.

III. Uppehåll för varmgångsinspektion (w)

I styrelsens skrivelse den 22.3.1961, Tbr 10582, meddelade generella och speciella undantag från föreskrifterna i Säok till § 45:3 kan förutsättas gälla även under tdt 162 i den mån behov av desamma alltså föreligger.

För godståg, som framföres förbi Laxå på den nya avkortningskurvan, erfordras inte särskilt uppehåll för varmgångsinspektion mellan Hallsberg och Kristinehamn.

Erfordras ytterligare undantag från föreskrifterna i Säok till § 45:3, skall dessa specificeras och motiveras i missivet till tidtabellsförslaget.

IV. Användning av viss högvärdig dragkraft

Här lämnade uppgifter är endast att betrakta som preliminära.

1) Ra-lok

Några väsentliga ändringar av hittillsvarande Ra-lokdispositioner överväges inte. Sådana lok kommer alltså att köras i expresstågen Jämten, Stockholmaren, Göteborgaren, Öresundspilen och Skåningen samt under sommaren Sydvästen. Dessutom kommer i lokkm-utjämnings syfte Ra-lok att i viss utsträckning bindas i turer Göteborg-Oslo-Göteborg.

2) Xoa5/8

Xoa8 förutsättes utnyttjade på samma sätt som för närvarande.

Xoa5 förutsättes körda i expresstågen Ostkusten (2 sätt), Värmlänningen och under vintern Sydvästen. Dessutom kan det p g a knapp Yoa2-reserv

bli nödvändigt att under sommaren ersätta Yoa2 med Xoa5 i något därför lämpligt tågpar, t ex tågen 52-53, Bråviken, eller tågen 51-52 Ludvika-Stockholm.

3) Yoa2

Utöver i de tåg, där under tdt 161 körts eller körs Yoa2-sätt, avses att sätta in dylika sätt i relationerna Kalmar-Malmö och Karlskrona eller Kalmar-Göteborg i tågen 72-71 med anslutande tåg.

Vidare kommer SJ Yoa2/TGOJ Yoa104 att sättas in i det nya snabbpersontågparet 117 - 118/119/118 Eskilstuna (ev Västerås)-Karlstad, i Mälardalen, som utdrages till och från Karlstad och i fordonshänseende samköres med de förutnämnda tågen, i snälltågen 51-52 Ludvika-Västerås-Stockholm samt förmodligen i vissa tåg på linjen Stockholm-Eskilstuna. Hur fordonshållningen i dessa tåg lämpligen skall uppdelas på SJ och TGOJ är för närvarande föremål för undersökning och diskussion.

V. Sommartågen

Tågen 7 och 8 Stockholm-Malmö-Stockholm med viktigare anslutningar, 39 Göteborg-Halmstad (-Hälsingborg), 37 och 38 Boden-Stockholm-Boden, 76 Krylbo-Vännäs, 75 Vännäs-Krylbo samt 26 och 65 Ånge-Östersund-Ånge förutsättes anordnade under hela sommartidtabellsperioden. Tåg 22 ges under samma tid ett särskilt sommarläge Uppsala-Gävle-Ånge-Vännäs motsvarande förutvarande tåg 32.

Det kan vidare, för undvikande av antingen vissa glapp i förbindelserna eller körning av tågen 79-80 Stockholm-Mjölby-Stockholm och 409-410 Nässjö-Kalmar-Vetlanda några få dagar i sommarperiodens början, ifrågasättas att köra tågen 99 och 100 under hela sommarperioden. Merkostnaderna torde bli relativt små - tågstorleken kan begränsas under den första tiden - och dessutom undvikes en del besvärigheter på 26 ts huvudlinje. Om distrikten i samråd anser så lämpligen böra ske, utformas tdt-förslaget i enlighet därmed.

Övriga viktigare sommartåg anordnas i princip från och med torsdagen den 7 juni. Distriktschefen får dock för dylika tåg på distriktschefslinjer föreskriva annat datum.

Eventuella avvikande synpunkter och önskemål avseende sommartåg på styrelselinjer anmäles i samband med tidtabellsförslagen.

För nattågen erforderliga avvikelser, föranledda av dygngränspassagen, kommer att fastläggas i samband med att tidtabellen fastställs.

VI. Höjning av sth för direkt- och fjärrgodstågen till 70 km/tim

Den höjning av sth från 60 till 70 km/tim för de konventionella direkt- och fjärrgodstågen, som mer allmänt började genomföras med nu gällande tdt, skall fortsätta i den mån vunna erfarenheter i olika avseenden - bromsvikt m m - visar att så lämpligen kan ske.

Hastigheten bör dock inte höjas i sådant fall då en nedsättning av hastigheten kan förutsättas bli erforderlig med relativt stor frekvens och denna nedsättning får allvarliga följdverkningar i tågföringshänseende. I tveksamma fall kan tågens tidtabell utarbetas för sth 60 km/tim

men sth i tidtabellsboken upptas till 70 km/tim. Detta medför visserligen ingen transporttidsvinst men man erhåller en värdefull tågföringsmarginal. Med hänsyn till den ökade ordergivning, som kan bli en följd av detta tillvägagångssätt, bör detsamma tillämpas med viss återhållsamhet.

Höjning av sth för ett tåg bör om möjligt ske över tågets hela körsträcka oavsett distrikts- och sektionsgränser. I varje fall bör med tanke på därav föranledda olägenheter för tillkopplingsstationerna undvikas att höja sth från en undervägsstation, såvida inte tåget på sistnämnda station helt upplöses.

Under alla förhållanden bör tillses, att något fjärrgodståg i varje riktning - och i första hand då ett tåg som planenligt medför vagngrupper till flertalet gruppstationer under vägen - ges möjligheter att utan för tågföringen besvärande hastighetsnedsättning befordra vagnar, som inte får framföras med större hastighet än 60 km/tim.

Jämför även styrelsens skrivelse den 22.11.1960, Tbr 01701.

Ang förteckning av vissa godståg, se avd B:3c.

VII. Rangerbangårdarna i Sävenäs och Gävle

Utbyggnaden och moderniseringen av rangerbangården i Sävenäs beräknas bli klar till tågplan 162. Förslag till därav föranledda principiella ändringar i godstågsplanen, har lagts fram av en särskild utredning. Dessa förslag har också i stort sett accepterats av såväl styrelsen som berört linjebefäl vid ett sammanträde i Göteborg den 14.9.1961. De av utredningen framlagda punkterna bör med de jämkningar, vari förutnämnda sammanträde resulterade, vara vägledande vid utformningen av godstågsplan 162. En väsentlig, ny punkt i den ändrade transportorganisationen torde bli, att Sävenäs bildar ett direktgodståg nr 4358, till Ånge över Hallsberg, för vilket preliminärt skisserats följande tider: Sävenäs 22.00, Hallsberg 3.20-25, Krylbo 6.20-25, Ånge 13.30. Ännu så länge avvaktas emellertid resultatet av vissa kompletterande undersökningar, varom överenskomms vid nyssnämnda sammanträde.

Styrelsen förutsätter, att man på IV distriktet planlägger de ändringar i tidtabellen och godstransportorganisationen i övrigt, som föranledes av att den nya rangerbangården i Gävle blir tagen i bruk. Tbr tidtabells- och transportledningsavdelning står till förfogande för principdiskussioner.

VIII. Tidtabellen linjevis

1. Färjelederna och linjen Malmö-Trelleborg

Styrelsen återkommer till tidtabellerna efter den europeiska tidtabellskonferensen. Tidtabellerna kan dock förutsättas bli i stort sett oförändrade med undantag för tidtabellen för färja B Sassnitz-Trelleborg, som förmodligen kommer att tidigareläggas och att ges ett särskilt anslutningståg till Malmö med förbindelse till expresstågen 46 och 32 samt till anslutningstågen 42 och 88. Hänvisas även till protokollet från tidtabells-sammanträdet i Stralsund den 24-25.8.1961, vilket i kopia överlämnats till närmast berört linjebefäl.

2. Förbindelserna med Norge samt med Finland över Haparanda

Express- och snälltågsförbindelserna över Kornsjö och Charlottenberg fastlägges på den europeiska tidtabellskonferensen.

I fråga om övriga förbindelser träffas överenskommelse mellan berörda distriktschefer och vederbörande lokala norska och finska järnvägsmyndigheter.

I Norge kommer sommartid att tillämpas från kl 2.00 den 18 mars 1962 till kl 3.00 den 16 sept 1962 samt fr o m kl 2.00 den 17 mars 1963.

3. Stockholm-Malmö/Hälsingborg med anslutande linjer

För detaljer hänvisas till bilaga 2 till denna skrivelse.

Direktiven innebär i huvudsak endast smärre tidsjusteringar, föranledda företrädesvis av ändrade gångtidstillägg p g a banarbeten.

Ti 4 har framfört önskemål om uppehåll för tåg 7 vid Södertälje S, varigenom Strängnäsområdet skulle kunna kompenseras för den genom nedläggningen av trafiken på linjen Stålboga-Skebokvarn förlorade förbindelsen med tåg 7 i Katrineholm. Styrelsen är obenägen att belasta tåg 7 med ytterligare uppehåll; tåget är nämligen avsett att vara ett snabbt komplement till det långsammare tåg 87. Kan möjligen uppehållet i Katrineholm flyttas till Södertälje S? Detta förutsätter dock att Katrineholm och Eskilstuna får en acceptabel möjlighet att nå tåg 7 i Norrköping.

Direktiven upptar daglig körning 7/6 - 31/8 av tågen 75 och 76 även på sträckan Alvesta-Hässleholm. Härigenom löses serveringsfrågan i tågen 2317 och 2318 och undviks de olägenheter för framför allt TR, som varit förbundna med den föregående somrar ofta förekommande extrakörningen av tågen 75 och 76 söder om Alvesta, betingad av bl a omloppstekniska skäl. Tågen 75-2317 och 2318-76 blir genomgående i Hässleholm med tillkoppling i Hässleholm resp avkoppling i Alvesta av vagnarna Stockholm-Hälsingborg-Stockholm. Genomgående F-lok förutsättes framfört Hallsberg-Hälsingborg-Hallsberg. Tidtabellen för tåg 76 Hässleholm-Alvesta har utarbetats i två alternativ, ett med tåg 76 före tåg 18 och ett med tåg 76 efter tåg 18, som därvid tidigare lägges med annat nummer.

Trots förekomsten av nya tåg 66 och trots platsbiljettvånget har belastningen på tåg 84 under sommaren varit sådan att ti 2 sett sig nödsakad att i viss utsträckning provisoriskt dubblera tåget Norrköping-Stockholm med ett tåg bestående av konventionella rälsbussfordon. Behovet av dubblering synes ha varit mest påtagligt lördagar och måndagar. Huruvida detta är enbart en sommarföreteelse eller kommer att upprepas även under vinterperioden återstår ännu att se. Det synes emellertid önskvärt att till nästa tidtabell någonting göres för att i varje fall lördagar och måndagar under sommaren avlasta tåg 84 under något mindre provisoriska former. Utan att ha trängt djupare in i problemet har inom styrelsen skisserats två alternativ till tänkbara lösningar. Möjligen finns

även andra lösningar men till nästa tdt torde dock knappheten på fordon utesluta varje lösning, som förutsätter att ytterligare ett Yoa2-sätt bindes för ändamålet.

Alt I. Tåg 73:s vsä, som i likhet med under vintern i gällande tdt nyuppsattes med lämplig sammansättning, kvarstår i Linköping, Norrköping eller Mjölby, vilket som anses lämpligast, och utnyttjas lördag och måndag för ett nytt tåg efter tåg 84 enligt ungefär följande tider: (Mjölby 9.19), Norrköping 10.24-27, Katrineholm 11.07-09, Södertälje S

Ⓐ 12.14, Stockholm C 12.50. Tåg 74, som fredagar varit mycket dåligt utnyttjat och då knappast kan förväntas bli nämnvärt bättre under vintern, och som väl söndagar huvudsakligen torde ha övertagit trafik från gamla 102, indrages. Tåg 102 återinlägges söndagar på 2 ts och 4 ts får ordna en lämplig kvällsförbindelse Katrineholm-Stockholm. Eventuellt indrages även lördagståget 114, som väl numera förlorat en hel del av sin ursprungliga betydelse.

Alt II. Tågen 52 och 53 Göteborg-Norrköping-Göteborg utdras lördagar och måndagar till och från Stockholm enligt ungefär följande tdt: Norrköping avg 12.51, Katrineholm pass 13.33, Södertälje S Ⓐ 14.36, Stockholm C ank 15.08, avg 15.00 (vsäskifte med andra tåg), Södertälje S Ⓐ 15.28, Järna pass 15.38, Nyköping C 16.22-26, Norrköping C 17.15. Eftersom tåg 52 skulle gå ca 2 timmar efter tåg 84, bleve avlastningen av 84 i detta alt mindre än i alt I, men å andra sidan bör erbjudandet av en ny Stockholmsförbindelse ända från Alvesta m m föranleda en viss övergång av trafik till tåg 52 även från dessa trakter. Den omständigheten att tåg 52 i Stockholm finge anslutning till tågen 96 och 38 samt eventuellt även tåg 58, som dock förmodligen måste tidigareläggas så att övergångstiden blir i knappaste laget, borde även bidra till att flytta över trafik från tåg 84. Genom utdragningen av tåg 53 finge Stockholm lördagar och måndagar en ny, säkerligen uppskattad eftermiddagsförbindelse med Östergötland och Småland. Kanske skulle då tåg 83 kunna ställas in lördagar, varvid sättet - förutsatt att 52 och 53 inte blir Xoa5 - skulle kunna koppla i tåg 53 till Jönköping. Körningen av tågen 52-53 endast vissa dagar mellan Norrköping och Stockholm medför vissa problem för TR, vilket gör, att man på denna sträcka kanske finge köra utan servering eller med en servering av enklare slag än den eljest i Yoa2 (Xoa5) vanliga.

Dessa alternativ är, som antytts, endast löst skisserade. Det är emellertid önskvärt, att man på distriktet närmare penetrerar desamma liksom även eventuella andra lösningar. När behovet även vintertid kan bättre bedömas, skulle styrelsen och distriktet eventuellt kunna gemensamt diskutera problemet för att komma fram till den bästa lösningen.

Angående eventuell överflyttning av tåg #202 (Olofström-) Sölvesborg-Göteborg till vägen över Älmhult-Alvesta, se avd VIII:4.

4. Kalmar/Karlskrona-Alvesta-Göteborg/Malmö

Fr o m tidtabellsskiftet insättes Yoa2-sätt i tågen 72 och 71. Det blir nödvändigt att dessförinnan ta slutlig ställning till frågan, om Göteborgssättet skall utgå från Kalmar eller Karlskrona. De anmodas att samtidigt med tidtabellsförslagets insändande eller snarast möjligt därefter meddela och motivera distriktets ståndpunkt, varvid även bör företes en översiktlig sammanställning av de relevanta resandeuppgifterna.

Resandefrekvensen i tågen 1773 och 1770, d v s i tågen 72:s och 71:s Malmödel, har varit anmärkningsvärt låg med tanke på att det här inte är fråga om en helt ny förbindelse utan snarare en gammal förbindelse i en ny, delvis avsevärt förbättrad version. I riktning från Malmö kan resultatet möjligen förklaras med det senare tidtabellsläget och den av förhållandena i Hässleholm och de många uppehållen på 26 ts betingade relativt långa restiden. Det skulle vara av intresse att få del av Dc syn på denna fråga. Är det för övrigt alltför omöjligt att få till stånd en snabbare tidtabell för tåg 1770? Bör inte nu närmare övervägas att slopa en del av de många uppehållen för tåg 71?

Tåg 456:s tågföring är alltför mindre tillfredsställande och vållar alltför förseningar för tåg 87. Visserligen ligger tåg 87 enligt direktiven 6 min senare i Alvesta men detta är inte tillräckligt för att neutralisera tåg 456:s förseningar och är dessutom endast en temporär företeelse föranledd av ändrad lokalisering av banarbeten.

Den tanken har framkastats, att tåg 4202 (Olofström-)Sölvesborg-Göteborg över Veinge nu, när linjen Alvesta-Borås blir färdigelektrifierad, skulle överflyttas till vägen över Älmhult-Alvesta. Därigenom skulle vinnas en välbehövlig avlastning av västkustbanetidtabellens nattavsnitt samt kanske också att nuvarande begränsning av tågstorleken p g a otillräckliga mötesspärilängder skulle kunna undanröjas. Å andra sidan föranleder överflyttningen förmodligen vissa lokproblem huvudsakligen på 30 ts samt merkostnader för en som det förefaller ofrånkomlig ökning av bevakningen på linjen Borås-Göteborg. Frågan synes böra närmare undersökas och övervägas.

5. Stockholm-Göteborg/Värmland

För detaljer hänvisas till bilaga 3.

I fråga om utnyttjandet av den nya avkortningskurvan vid Laxå hänvisas till resultatet av diskussionen på tidtabellssammanträdet i Laxå den 6.9.61. Av olika skäl - bl a till följd av att s k omsättningsgrupp än så länge saknas på rangerbangården i Hallsberg - synes inte bli möjligt att redan till nästa tdt utnyttja avkortningskurvan för godstågsrörelsen på Värmland i all den utsträckning, som önskvärt varit. På sikt bör dock eftersträvas en sådan ordning, att Laxå endast i undantagsfall får trafikutbyte i godstågen till och från Värmland.

Restiderna för flertalet dagsnålltåg mellan Stockholm och Göteborg har visat sig rymliga, trots att de vad gångetiderna angår som regel nära ansluter sig till fastställda teoretiska gångetider. Särskilt gäller detta på II distriktets avsnitt. Trots att de av banarbeten betingade gångetidstilläggen blir något drygare än de för närvarande pålagda, har restiden för dagsnålltågen på något undantag när avkortats med 5-10 min, varigenom restiden för samtliga underskrider 6 tim. Tidsvinsterna har huvudsakligen åstadkommits genom avkortade uppehållstider och i viss utsträckning beskärning av gångetidstilläggen.

Xt 89, Göteborgaren, får med oförändrad avgång från Stockholm C, 18.00, tio min tidigare ankomst till Göteborg, varigenom restiden avkortas till 4 t 25. Från Falköping läggs tåget att gå före snt 53 från Norrköping, varigenom även Alingsås och mellanstationerna Alingsås-Göteborg får möjlighet använda expreståget.

Snt 48 har kunnat ges ett gemensamt sommar- och vinterläge med avgång Göteborg C 12.15 och ankomst Stockholm C 18.02.

Det i styrelsens skrivelse den 23.2.51, Tr 03744/10202, behandlade, nya snabbpersontågsparet Eskilstuna-Flen-Karlstad och åter har tillstyrkts av såväl berörda SJ distrikt som TGOJ. Styrelsen har därför i samråd med Fva TGOJ bestämt, att tågen skall anordnas fr o m tdt 162. Såvitt möjligt skall tågen antingen anordnas även Västerås-Eskilstuna-Västerås eller ges lämpliga anslutningar med sistnämnda plats. Tåg 117 går från Eskilstuna omkring 7.30 och kommer till Karlstad omkring 11.00. Det framföres över den nya avkortningskurvan vid Laxå och får anslutning i Katrineholm till Xt 15, Öresundspilen, och i Hallsberg till och från Xt 85, Stockholmaren, till snabbpersontåg 1001 mot Göteborg samt från Snt 75 från Norrland. I motsatt riktning går tåg 118/119/118 från Karlstad 18.25 och kommer till Eskilstuna omkring 22.40. Detta tåg körs över Svartå-Örebro-Hallsberg och får anslutning i Örebro till Snt 76 mot Norrland samt persontåg mot Västerås över Frövi, i Hallsberg till och från Xt 86, Stockholmaren, samt i Katrineholm till och från Xt 16, Öresundspilen. TGOJ undersöker dessutom möjligheterna att anordna förbindelse från och till Nyköping/Oxelösund över Flen.

Genom sina många goda anslutningar medför dessa nya tåg avsevärda och betydelsefulla förbättringar av resemöjligheterna för dels Västerås-Eskilstuna-Katrineholmsområdet, inbegripet Vingåker och Pålseboda, där tågen ges uppehåll, dels Värmland.

De nya tågen kommer att utgöras av SJ Yoa2-sätt eller TGOJ Yoa 104-sätt, vilket är ännu inte bestämt. Platsbiljettväg anses knappast erforderligt. Tågen avses inte medföra polletterat resgods utom möjligen på sträckorna Hallsberg-Karlstad och Karlstad-Örebro, där det förmodligen blir nödvändigt ta med resgods från tåg 75 och till tåg 76. Tågen annonseras dock genomgående som "ug".

Snälltåget Mälardalen, Stockholm-Örebro-Stockholm utdrages till och från Karlstad och ges väster om Örebro samma nr som Mälardalen på sträckan Frövi-Örebro. De nya tågen ersätter väster om Örebro nuvarande persontågen 786 och 791 men ges karaktären av snabbtåg. Den sålunda till Karlstad utdragna "Mälardalen" samköres i fordonshänseende med de förut nämnda nya tågen mellan Eskilstuna och Karlstad.

Styrelsen emotser besked, huruvida enligt distriktens uppfattning Mälardalen väster om Örebro skall vara snälltåg eller persontåg och huruvida tågen där skall beläggas med platsbiljettväg eller inte. Någon ändring av förhållandena därvidlag är inte avsedd att ske på tågparets nuvarande körsträcka.

Frågan om den i styrelsens skrivelse den 6.4.1961, Tbr 03575, påtalade transporttidsförsämringen för vagnar med tåg 4702 från Nässjö/Jönköping till Göteborg har fortfarande aktualitet och får till tdt 162 viss anknäpning till den vid tdt sammanträdet i Göteborg den 14.9.61 ifrågasatta utdragningen av tåg 4727 till Sävenäs och sammanslagningen av detta tåg med tåg 4703.

6. Kornsjö-Göteborg-Västkustbanan

För detaljer hänvisas till bilaga 4.

I princip förutsättes tdt oförändrad. De i bilagan intagna ändringarna avser huvudsakligen justeringar p g a ändrade gångtidstillägg.

Den även under vintern alltmer ökande lördagsledigheten ger styrelsen anledning ännu en gång ifrågasätta, om inte tågen 31 och 32, Sydvästen, borde under vintern inställas från Göteborg lördagar och från Malmö söndagar. Antalet resande i dessa turer är markerat lägre än i övriga turer. Den publik, till vilken dessa tåg i första hand vänder sig, torde inte i någon nämnvärd utsträckning ha behov av tågen dessa dagar, och för övrig publik torde tågen 21 och 42 utgöra ett godtagbart substitut.

I fråga om eventuell överflyttning av tåg 4202 till vägen över Alvesta-Borås hänvisas till avd VIII:4.

7. Krylbo-Mjölby

Tidtabellerna för snälltågen ändras sålunda. Ändringarna föranledes huvudsakligen av ändrade gångtidstillägg.

Tåg 75. Krylbo oförändrat, Örebro C 8.50-54, Hallsberg och Mjölby oförändrat.

Tåg 76. Mjölby 18.34, Hallsberg 19.59-20.13, Fagersta C 22.07-10, Krylbo 22.40-58.

Tåg 77. Krylbo 12.13-26, Fagersta C 12.54-57, Örebro C 14.22-27, Hallsberg 14.50-15.05, Mjölby oförändrat.

Tåg 78. Mjölby, Hallsberg och Örebro oförändrat, Fagersta C 16.03-05, Krylbo 16.35-45.

I fråga om nytt snabbpersontåg Karlstad-Svartå-Örebro-Hallsberg-Eskilstuna samt utdragning av Mälardalen till Karlstad hänvisas till avd VIII:5.

8. Stockholm-Krylbo-Dalarna

För vissa detaljer hänvisas till bilaga 5.

Tågen 32-916 och 909-31 ges genomgående nummer 32 resp 31 men bibehålls som persontåg väster om Krylbo. Uppehållstiden i Krylbo har reducerats något men torde alltjämt få anses vara i längsta laget. Någon ytterligare reduktion synes dock inte möjlig så länge direkt vagn framföres 31(909)-77 och 78-32(916). Tidsreduceringen förutsätter att även i fortsättningen lok köres genomgående 78-32 och 31-77 samt att dessutom vagnarna Göteborg-Krylbo-Göteborg utdrages till och från Borlänge.

Styrelsen ifrågasätter, om inte av skäl, som antydes i avd C I, endera av tågen 42 eller 44 och 41 eller 43, kan inställas lördag från Stockholm och söndag från Dalarna. Vid förefallande behov kan de kvarvarande tågen förstärkas med det frigjorda sättet.

9. Stockholm-Norrland

För detaljer hänvisas till bilaga 5.

Bil 5

För linjen Krylbo-Ånge-Boden förutsättes tidtabellen utformad i en sommar- och en vinterversion. Bilagans tider, som på detta stadium inte behöver betraktas som definitiva, avser, i den nämnda linje berörs, endast sommartidtabellen. Direktiv till vintertidtabellen kommer att utarbetas under vårens lopp. Anses även för andra linjer tidtabellen böra utformas i en sommar- och en vinterversion, emotses besked härom i samband med att tidtabellsförslagen insändes.

Om sektionerna så anser erforderligt eller önskvärt, är styrelsen beredd att, liksom tidigare skett, kalla ned byråassistenterna till Stockholm för gemensam diskussion och utformning av tidtabellsförslaget.

Kapacitetsproblemet i tåg 94 blir allt besvärligare och behovet alltmer trängande att skala av tåg 94 sådan trafik, som skulle kunna använda andra tåg. Styrelsen vill därför erinra om sin skrivelse den 7.2.61, Tbr 03596, till Dc IV och ti 15, 35 (kopia ti 1), där frågan om karaktären hos uppehållen för tåg vid i första hand Gävle C men även vid Bollnäs och Ljusdal diskuterades. En förvandling av uppehållet i Gävle till ett p-uppehåll bör givetvis följas av motsvarande åtgärd i fråga om uppehållet i Uppsala.

Tåg 94 kommer 12 min tidigare till Boden och tåg 37 har kunnat ges ytterligare 25 min tidigare ankomst till Stockholm (ank 10.33). Tåg 22 kommer 13 min tidigare till Boden.

Tåg 22:s sommarläge Stockholm-Vännäs omnumreras från 32 till 22 och tåg 22 Bollnäs-Vännäs omnumreras under sommaren till 76, som alltså blir genomgående nummer Hässleholm-Bollnäs-Vännäs.

Den omständigheten att tågen 95 och 96 den 1.9.61 lades in som expresståg med från vissa gångtidstillägg avskalade gångtider, har föranlett en del besvärligheter p g a att gångtidstilläggen till sommaren ökar. Med oförändrad avgångstid från Östersund 6.10 - betraktad som en given förutsättning - kommer tåg 95 till Stockholm först 13.09, d v s 12 min senare än f n. Därigenom blir övergångstiden i Stockholm till tåg 87 endast 16 min, alltså 9 min kortare än den stipulerade minimiövergångstiden. Under den förutsättningen, att tåg 95 alltså tas in på den norra ankomstgruppen och att tåg 87 alltså utgår från spår 10 samt med tanke på att överföring av polletterat resgods inte kommer i fråga, antas

skulle möjligen denna övergångstid kunna godtas. Uttalande önskas från I distriktet på den punkten. Med oförändrad avgångstid från Stockholm 15.45 kommer tåg 96 till Östersund 23.01, d v s 8 min senare. Denna tidtabell för tåg 96 innebär en viss uppspänning och förutsätter att tåg 58 läggs 10 min tidigare från Stockholm. En ankomst till Östersund före kl 23, vilken kan vara av viss psykologisk betydelse, synes med hänsyn till tidtabellsutformningen på 35 ts förutsätta ytterligare 10 min tidigareläggning av tåg 58. Även detta alternativ har undersökts men inte tagits med i direktiven, enär det för tåg 58 synes innebära onödigt stor förändring. Om IV distriktet önskar närmare studera detta alternativ, kan tiderna erhållas per tfn 2078.

Av De IV skrivelse den 8.9.61 till Ti 1 framgår att man på distrikten f n undersöker möjligheterna för att ge tåg 56 ett tidigare lördagsläge. Styrelsen har i princip intet att erinra mot en sådan tidigareläggning, förutsatt att inte därigenom bindes ytterligare rullande materiel, d v s att tåg 55:s ankommande fordon efter erforderlig tillsyn och städning hinner vända i det tidigarelagda tåget.

Beträffande ifrågasatt uppsnabbning av tåg 4254 i syfte att förbättra transporttiden för angelägna vargslaster i den konkurrenskänsliga relationen Stockholm-Sundsvall, avvaktar styrelsen resultatet av de undersökningar, som utföres av en av De IV tillsatt arbetsgrupp.

10. Stockholm-Västerås/Ludvika

Resandefrekvensen i tågen 51 och 52 Ludvika-Stockholm-Ludvika är alltför jämt otillfredsställande. För att bredda underlaget för detsamma och samtidigt åstadkomma en önskvärd förbättring av Västerås' förbindelser med Stockholm skall tågen inläggas att gå över Västerås med dubbelkörning Tillberga-Västerås-Tillberga. I samband därmed bör tåg 52 tidigare läggas att gå från Stockholm C omkring 17.30, vilken tid bättre än den nuvarande senare torde passa Västeråspubliken. Tågen som numreras 49-1250-51 Ludvika-Tillberga-Västerås-Stockholm resp 52-1251-50 Stockholm-Västerås-Tillberga-Ludvika kommer att utgöras av SJ Yoa2-sätt eller TGOJ Yoa 104-sätt, vilket är ännu inte bestämt. I samband med övergången till den nya sammansättningen och breddningen av trafikunderlaget torde bli nödvändigt införa platsbiljettvång.

I fråga om utdragning av Mälardalen till Karlstad samt förbindelse till och från Västerås med de nya snabbpersontågen 117-118 Eskilstuna-Karlstad-Eskilstuna (eventuellt utdragning av dessa tåg till och från Västerås) hänvisas till avd VIII:5.

I övrigt hänvisas till bestämmelserna i särtryck 640 (Tidtabellsföreskrifter) samt styrelsens skrivelse den 1.6.1950, dnr Pbr Ea 3, angående tidtabellens fastställande samt tidtabellsarbetets organisation och bedrivande.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Rik Hofmark

Överlämnas Förvaltningen av TGOJ

ESKILSTUNA

till benägen kännedom i anslutning till förhandlingarna i
Eskilstuna den 12.7.61. Vi är ännu inte beredda att lägga fram
något definitivt förslag i fråga om fordonshållningen i de
Eskilstuna-området berörande tågen och ber att få återkomma
därtill längre fram. Stockholm 4.10.61.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Ernst Jonson

Ernst Jonson