

Statens Järnvägar
11 trafiksektionen
Trafikinspektören
Sgr 64200
Ls/ma

(Kop Biö N, Miö 10, 27, Eiö Nr, M, Siiö M,
Elby N, Blti M)

Nässjö 20.12.1962

STATENS JÄRNVÄGAR
SIGNALSEKTOR
11A1110
Ink. 27 DEC 1962
Dnr. 37/61
Sgr. <i>AA</i>

Kungl Järnvägsstyrelsen
Driftavdelningen, sektion Tdt (12 ex) *(NAT)*
Distriktschefen vid III distriktet (3 ex)

Förslag till tdt 163 fr o m 26.5.63.

Bil 1 Härjämte översändes förslag till tidtabell fr o m 26.5.63 avseende 11 ts linjer Mjölby-Hässleholm och Nässjö-Oskarshamn. Detaljredogörelse över föreslagna ändringar lämnas tåg för tåg i bil 1 till denna skrivelse.

Linjen Mjölby-Hässleholm

Automatisk linjeblockering

För närvarande är sträckorna Hässleholm-Nässjö och Mjölby-Aneby utrustade med automatisk linjeblockering. I god tid före den 26.5.63 beräknas automatiska linjeblockeringen vara klar på hela sträckan Mjölby-Hässleholm. I samband därmed har samtliga driftplatser utom Nässjö och Alvesta utrustats med moderna signalsäkerhetsanläggningar av reläställverkstyp. Vissa driftplatser har dock utrustats med lastplatsblockering. På sträckan Mjölby-Nässjö utrustas Gripenberg och Flisby med sistnämnda anordning. Gripenberg har emellertid även fått en anläggning som möjliggör att vid särskilt behov använda den som station i Sjö bemärkelse.

Sedan nu hela sträckan Mjölby-Hässleholm utrustats med automatisk linjeblockering accentueras Nässjös situation som kapacitetshämmande faktor. Det är därför ännu mer angeläget att stationen snarast erhåller dels en modern och ändamålsenlig signalsäkerhetsanläggning och dels ökad spårkapacitet på personbangården.

Driftplatsernas bemanning

För att tillvarata de möjligheter till kostnadsminskningar som automatisk linjeblockering ger, har de mindre stationernas bemanning och bevakning inskränkts till att i huvudsak omfatta vad man kan kalla kommersiell bemanning, d v s ungefär mellan kl 7 och 19.

Bevakning nattetid är förutom vid Nässjö och Alvesta avsedd att upprätthållas endast vid Boxholm, Tranås, Frinnaryd, Solberga, Bodafors, Sävsjö, Lammhult, Vislanda, Älmhult och Osby; natt efter Sol endast vid Tranås, Sävsjö, Lammhult, Vislanda och Älmhult.

En ökning av spårkapaciteten i Nässjö skulle innebära att även Bodafors och Solberga kunde avbemännas nattetid samt att ökade möjligheter erhöles för godstågsexpedieringen i Nässjö.

Persontågsplanen

Express- och snälltågen samt de snabbgående persontågen har upptagits enl sty direktiv, sty skr 5.10 och 5.11.62, dnr Da/Tbr 22015, sgr 64200 med bilagor. Vissa justeringar föreslås dock enl nedan.

Tåg 11. Uppehållet vid Äh minskas med 1 min, uppehållet vid O ökas med 2 min, ank-tid till Hm enl sty direktiv. Orsak: överflyttning av postlossningen från Äh till O betr post till linjen Hv-Cr för att kunna inställa tåg 1701 Äh-O, som är olönsamt.

v g vänd

Tåg 35e. Har inlagts som dubbleringståg till tåg 11 My-Hm.

Tåg 36e. Har inlagts som dubbleringståg till tåg 12 Hm-My.

Tåg 52x. Tåget indrages söndagar §§ (sty skr 5.10.62, sid 13)

Tåg 53x. Tåget indrages lördagar §§ (sty skr 5.10.62, sid 13)

Tåg 55y. Avgångstiden från My har i samråd med 2 och 8 ts lagts 2 min tidigare från My (7.30) och med 3 min senare ankomsttid till N (8.43) i förhållande till direktiven. Ø-uppehåll har inlagts vid Bx och Any med anledning av att tåg 103 indrages tisdagar-fredagar.

Tåg 58y. Nuvarande a-uppehåll vid Bx har utbyttts mot Ø-uppehåll med hänsyn till att tåg 3344 tidigarelägs 1 tim 20 min från N och emedan nämnda plats anses böra erhålla bättre reseöjligheter än övriga mellanstationer.

Tåg 64e. Har inlagts som dubbleringståg till tåg 18 Hm-My.

Tåg 73y. Enl Dc direktiv har tåget icke utdragits från My till N lördagar §§ såsom ifrågasatts i sty skr 5.10.62, sid 13.

Tågen 77 Avses att köras endast p s o My-N resp N-My enl sty direktiv.

Bil 2 a, och 78. Tågen föreslås dock bli anordnade dagligen under tiden 6.7-19.8.
2 b Av resanderäkningarna, varav utdrag bifogas som bil 2 a och 2 b, framgår att ett tåg i vardera riktningen icke varit tillfyllest under övervägande antalet dagar av denna tid sistlidna sommar. Det anses icke lämpligt att anordna dessa tåg efterhand. De bör vara anordnade under en sammanhängande tidsperiod och annonseras i Sveriges Kommunikationer.

Tåg 83. Köres med Yoa2-sätt utan platsbiljetter lördagar §§. (Samråd med 2 ts).

Tåg 84. Köres med Yoa2-sätt utan platsbiljetter söndagar §§. (Samråd med 2 ts)

Tågen 87 Enl III Dc underhandsdirektiv har undersökts möjligheterna att och 88. minska antalet vagnar i tågen 87 och 88 söder om N eller Av §§. Det har därvid framkommit följande.

Antalet norrlandsvagnar kan icke minskas. Resandetrymmet där är redan nu för litet. F-utrymmet kan icke slopas. Oavsett om av- resp tillkoppling göres i N eller Av måste det därför göras inuti tågen, vilket anses mycket olämpligt.

Vid av- resp tillkoppling i N erfordras 12 min uppehåll för vardera tåget, d v s 2 min längre för tåg 87 och 4 min längre för tåg 88 än vad direktiven avser. Vid Av erfordras 15 min uppehåll för vardera tåget om ur- resp inväxling av vagnar skall göras där, d v s 8 resp 10 min längre än för närvarande. Med hänsyn dels till olämpligheten av att växla inuti tågen och dels till de uppkommande längre uppehållen anses ifrågasatt av-resp tillkoppling icke böra komma till utförande. Därest minskning av vagnantalet skall göras, synes detta böra ske i stockholmsdelen över hela sträckan Cst-M resp M-Cst.

I detta sammanhang kan nämnas, att 12 min uppehåll i N för tåg 88 erfordras för postutväxlingen.

Tåg 97e. Har inlagts som dubbleringståg till tåg 87 My-Hm.

Tåg 98e. Har inlagts som dubbleringståg till tåg 88 Hm-My.

Tåg 100. I överensstämmelse med direktiven är uppehållet i Sävsjö för tåg 100 slopat. Det må därvid anmälas att anslutningen brytes till SJ landsvägsbusstur nr 313 från Sä kl 14.35 mot Vetlanda, utgörande ersättningstrafik för den nedlagda persontrafiken Sävsjö-Vetlanda-Målilla. Antalet övergångsresande har emellertid varit obetydligt.

Tåg 1719. Tåget har givits 3 min senare avgångstid från N med hänsyn till tågs 55 senare ankomsttid till N. Uppehållstiden i Av 5 min p g a tillkoppling. Ankomsttiden till Hm är oförändrad.

Tågen 1719 och 1720 framföres av P-lok. Sth 120 kan utnyttjas endast i tåg 1719 söder om Av.

Tågen 1770y I samråd med 10 och 26 ts har tåg 1770 lagts i ett särskilt lör- och 1773y dagsläge före tåg 18 till Av, varvid viss avlastning av sist-nämnda tåg väntas. Tåg 1773 har behållits oförändrat Soh.

Betydande förändringar har gjorts betr såväl långväga som kortväga persontåg. Gemensamt för dem alla är att de ur resandesynpunkt är av kortväga karaktär och att de är mer eller mindre olönsamma. Det har därför inte ansetts möjligt att utesluta de olönsamma tågen för att åstadkomma en lönsam tidtabell. Vi har i stället tillämpat principen att fastställa minsta antalet tåg för en tillfredsställande transportförsörjning med hänsyn till de mindre driftplatserna och därjämte sökt öka densamma för de trafikstarkare platserna genom exempelvis uppehåll för snabbgående persontåg. Detta har i stort sett inneburit slopande av ett persontågpar över hela sträckan My-Hm.

Den transportförsörjning som åstadkommit har sammanställts i bif bil 3.

Lägena för kvarvarande persontåg har vi i största möjliga utsträckning sökt anpassa efter behovet av lämpliga person- och ilgodstransportförbindelser.

Dessutom har ett antal lokdragna tåg utbytts mot motorvagnståg. Detta innebär emellertid en restidsförlängning för vissa tåg p g a motorvagnarnas dåliga dragkraft, i synnerhet när släpvagn måste medföras.

Ett sammandrag av åtgärder till tdt 163 med dels jämförelse sommartdt 162 mot sommartdt 163 och dels vintertdt 162 mot vintertdt 163 har gjorts i bil 4 till denna skr.

I detta sammanhang anmäles att anslutningar brytes i Sävsjö med SJ landsvägsbussturer, vilka köres som ersättningstrafik för den nedlagda persontrafiken Sävsjö-Vetlanda-Målilla. Berörda turer är dels tur 314, ank Sä kl 14.30, med anslutning till nuvarande tåg 102, som indrages månd-fred och dels tur 320, ank Sä kl 18.10, med anslutning till tåg 3344, som tidigare lagts 1 tim. Dessutom förlänges uppehållet i Sä ca 1 tim och anslutningen bortfaller lörd för resande från Av till busstur 325, avg Sä kl 18.45.

Berörda turers lägen kan enl uppgift icke ändras p g a andra trafikuppgifter. Antalet övergångsresande är dock obetydligt. De enda anslutningarna som utnyttjas i nämnvärd omfattning är de med tågen 87 och 88.

Godstågsplanen

Tidigare framfört önskemål om att varmgångsinspektion ej behöver utföras på stationer, där uppehåll ej erfordras för trafikutbyte och där särskild vagnpersonal ej finnes i tjänstgöring, kvarstår. Intill dess att generellt slopande av varmgångsinspektion på mellanstationerna kan ske, begäres följande undantag ifråga om varmgångsinspektion:

Tåg 4003	w	först i Alvesta	(gäller för tdt 162)
" 4004	w	" " "	(" " " ")
" 4008	w	" " "	(" " " ")
" 4012	w	" " Mjölby	
" 4016	w	" " "	(gäller för tdt 162)
" 4024	w	" " "	
" 4388	w	slopas	(gäller för tdt 162)
" 4406	w	först i Mjölby	(" " " ")
" 4605	w	slopas	(" " " ")
" 5461	w	först i Alvesta	
" 5465	w	" " Hässleholm	
" 5759	w	slopas (lördagsläge för 4605,	gäller för tdt 162)

Med anledning av att det inte längre finns genomgående lokalgodståg över hela sträckan Mjölby-Hässleholm och det bl a förekommer vissa transporter av vagnar med sth 60 eller lägre till och från skrotningsplatsen i Vislanda har vi sett oss nödsakade att lägga vissa fjärrgodståg med sth 60:

- Tåg 4403 Mjölby-Nässjö
- " 5753 Nässjö-Alvesta
- " 5464 Hässleholm-Nässjö
- " 4010 Nässjö-Mjölby

Tåg 5477 har på sträckan N-Av inlagts med sth 70 men med tidtabellen utformad efter sth 60 av expedieringstekniska skäl i N och Av.

Utöver i bil 1 lämnade kommentarer får följande anföras.

Tågen 4585 I sty direktiv avsedd förbigång i Av mellan tågen 4585 och 4587 och 4587 har icke genomförts med anledning av att 10 ts vill ha fram tåg 4585 så snabbt som möjligt för utlandsvagnarna via Trf. Tåg 4585 intages vid plattform i Alvesta.

Tåg 4594 Nytt gxt Av-Nr för vagnslaster fr 26 ts till Nr och Tm. Prelimiärt beräknas 1 dygns transporttid vinnas för vagnslaster från sydöstra Sverige till nämnda områden.

Tågen 4583 Tågen anordnas vardagar året runt mot att ha körts vard u d f 4585, 4394 Soh §. De har måst återanordnas på S5 övervägande antalet dagar och 4586 före Soh §. De avses att inställas lördagar under semesterperioderna.

Tågen 4415 Tåg 4415 anordnas hf To-L (H) My-Hm (M).
4417 och Tåg 4417 anordnas dgl u d e Soh (H) My-N.
5477 Tåg 5477 anordnas vard u d e Soh N-Hm (M).

Avsikten härmed är att åstadkomma en stabilare transportorganisation från H till södra Sverige, byggd på befintliga belastningsuppgifter.

Tåg 4415 motsvarar i stort sett nuvarande extratågskörning 4407-5471 (H) My-N-Hm.

Tåg 5477 köres för närvarande på S5 Ti-L.

Nedan meddelas medianvärdena från belastningen vid extratågskörningen under sistlidna november månad.

H-N							
Tåg	Söndag ax/ton	Måndag ax/ton	Tisdag ax/ton	Onsdag ax/ton	Torsdag ax/ton	Fredag ax/ton	Lördag ax/ton
4407	89/891	-	-	-	70/1803	81/854	76/884
4409	70/846	-	-	76/782	80/841	74/762	76/848
4411	84/849	-	83/714	79/820	77/872	84/847	86/844
N-M							
Tåg	Söndag ax/ton	Måndag ax/ton	Tisdag ax/ton	Onsdag ax/ton	Torsdag ax/ton	Fredag ax/ton	Lördag ax/ton
5463	-	-	72/622	82/844	80/879	72/873	90/921
5471	-	-	-	80/835	72/835	77/807	84/882

Tåg 5463 är nuvarande ordinarie tåg och 5471 är dubbleringståg till detsamma.

Betr lokalgodstågen har ytterligare följsamhet till fria lördagarna inom näringslivet eftersträfvats.

Vissa lokalgodståg har kombinerats med persontågsplanen på så sätt att det i ena riktningen är lgt och i den andra riktningen är pt eller blt:
8018-3343 N-Frd-N och 3346-8001 Hm-O-Hm.

Linjen Nässjö-Oskarshamn =====

Persontågsplanen

Inga väsentliga ändringar har föreslagits betr linjen N-Oh. Samråd har ägt rum med SJ Biltrafik ang samordning av persontrafiken N-Ek. Förhandlingar har därjämte ägt rum med representanter för berörda trafikanter. Utan kostnadskrävande åtgäder för ersättningstrafik kan endast ett tåg indragas sommartid. Det är tåg 2232y Ek-N, som ersättes med befintlig landsvägsbusstur. Motv till tåg 2232 kopplar i tåg 2263 N-Ek.

Godstågsplanen

Genom de högre vagnvikter som T43-lok medger på linjen N-Oh indrages fjärrgodstågsparet 5813-5814 Bg-Oh resp Oh-Hf. Detta göres med tvekan, emedan dels åtgärden innebär 1 dygns förlängning av transporttiden för vissa av Reymerholms-bolagets vagnar och dels emedan tåg över 44 axlars längd icke kan intagas hinderfritt i Oh utan måste tagas in i omgångar.

Tåg 5813 köres Hf-Bg för att gå som lgt Bg-Hf. Tillräcklig dragfrakt har icke kunnat erhållas för lokomotordrift i lgt på denna sträcka.

I övrigt köres lgt enkelriktat mellan Ek och Mnd, varvid den avgående godstrafiken vid Ek jämte trafikutbytet med Ory dock måste utföras med särskilt lgt.

Båtturerna Oskarshamn-Öland och Gotland har icke inlagts på grafiska förslaget, emedan rederierna förklarat sig icke kunna lämna några tidtabells-tider förrän om ca 2 månader. De avses att upptagas senare.

Genom att tåg 2216 tidigare lagts att ankomma 2 timmar, 20 min tidigare till N erhålles bättre anslutningar där.

Önskemål från myndigheter, trafikanter m fl.

Kommunala myndigheter m fl har informerats om planerade tidtabellsändringar i första hand genom resp stf. Informationerna har i en del fall utvecklats till förhandlingar mellan sf och resp myndigheter. Sålunda har förhandlingar ägt rum med postdirektionerna i södra och östra postdistrikten, med skolmyndigheterna i Hm och Äh samt med representanter för Oskarshamns stad, Högsby, Mörlunda, Döderhults, Solberga och Lammhults kommuner. I regel har överenskommelse uppnåtts. Där så ej är fallet redovisas resp ståndpunkter här nedan.

Hjölby stad har inkommit med skr vari begäres uppehåll i My för tågen 5 och 6 samt att tåg 103 skall bibehållas My-N. Frågan om uppehåll för tågen 5 och 6 har överlämnats till ti 2 för handläggning. Tåg 103 anses av lönsamhetsskäl icke kunna bibehållas utöver de tre dagarna L, S, M.

Boxholms köping har i skr gjort framställning om att tåg 103 skall bibehållas alla veckodagar samt att någon form av förbindelse Tranås-Boxholm anordnas i stället för indragna tåg 2208y.

Förbindelse Tranås-Sommen ordnas genom justering av befintlig SJ landsvägsbusstur. En förlängning av denna tur till Boxholm drager en merkostnad av 5300 kr per år, vilket icke anses bli lönsamt.