

GODSTRAFIK

TAXOR

Taxorna för godsbefordran hava av K. Maj:t fastställts samtidigt med taxorna för personbefordran. Beträffande data för fastställelserna hänvisas till avdeln. "Persontrafik".

I Historik I omnämnes, hurusom fraktsatserna i början voro rätt höga, överstigande dem på statens järnvägar, men att detta förhållande ändrades efterhand genom fortgående fraktnedsättningar, så att inkomsten per tonkilometer fraktgods, som 1880 utgjorde 4,39 öre, år 1899 nedgått till 3,23 öre.

Redan i den första för järnvägen fastställda godstaxan (1876) voro avgifterna bestämda på sådant sätt, att priset per mil minskades vid större väglängder.

I taxan funnos särskilda avgifter för åkdon, hästar, boskapsdjur, mindre djur med gruppering efter vikt i centner, ilgods och fraktgods. De båda sistnämnda godsslagen voro uppdelade i "skrymmande" och "icke skrymmande". Fraktgods, icke skrymmande, omfattade tre klasser efter särskilt angiven klassificering. Försändningens storlek invercade på sådant sätt, att för fraktgods av nämnda tre klasser tillämpades

visst pris för sändningar under 100 centner och ett upp till 24 % lägre pris för sändningar över 100 centner.

Ehuru 1881 års taxa egentligen var ett överförande av den förutvarande taxan till metersystemet, innebar den åtskilliga förändringar.

Sålunda var särskild tariff för paketgods införd och fraktgodset uppdelat i styckegods och vagnslastgods.

För att i någon mån kunna följa utvecklingen torde det vara nödvändigt att behandla de i taxan förekommande avdelningarna var för sig.

Avgifter för åkdon, lokomotiv, tendrar, järnvägsvagnar, båtar och lik.

För dessa befraktningsföremål har — med några undantag — allt sedan 1881 tillämpats tariff III med oförändrade grundbelopp.

Tariffen upptager särskilda avgifter för på egna hjul löpande lokomotiv resp. tendrar samt fordon av I, II och III klass och är byggd på dels en expeditionsavgift, dels en transportavgift per väglängd. För fordonsklasserna är transportavgiften per väglängd konstant, men för lokomotiv och tendrar på egna hjul minskas avgiften med 20 % för avstånd över 200 kilometer.

Under kristiden hava följande tillägg å avgifterna medgivits

fr. o. m.	5.5 1917	20 %	, uttogos fr. o. m. 7.5 1917
„	1.9 1917	50 %	
„	1.1 1918	150 %	
„	1.10 1919	200 %	
„	1.8 1922	150 %	.

Vid studerandet av ändringarna inom klassificeringen är det särskilt påfallande, huru dessa ändringar varit betingade av utvecklingen.

Sålunda avsågo de ursprungliga bestämmelserna beträffande transport av järnvägsvagnar på egna hjul tvåaxliga vagnar. Vid sekelskiftet blev det nödvändigt att införa bestämmelse för de då i allmänare bruk komma boggivagnarna och senare även för sexaxliga boggivagnar.

Motorbåtar, automobiler, möbeltransportvagnar, kapplöpningsfordon, vagnar för slipersimpregnering, på järnvägsvagnar monterade grävmaskiner, justerings- och kranvagnar samt broprovningsvagnar höra även till de nyare fordonsslagen och hava blivit i klassificeringen införda.

Avgifter för levande djur.

Fraktberäkningen för levande djur kräver givetvis omfattande bestämmelser och klassificeringar. Redan mångfalden av djurslagen — från fjäderfä hela storleksskalan upp — ger oss en föreställning om de svårig-

heter, som varit att övervinna, då det gällt att skipa rättvisa beträffande fraktsatser m. m. Men andra faktorer hava även spelat sin icke oväsentliga roll. Bland dessa finner man befordringssättet såsom en bland de viktigare. Det har gällt att ordna förhållandena på sådant sätt, att djurskyddssynpunkten kommit till sin rätt gent emot ett hos trafikanterna förefintligt intresse att få så många djur med i sändningen som möjligt. I vidsträckt mån hava alltså bestämmelser utfärdats om, hur transporten skall tillgå, om vårdare, om foder till djuren, och huruvida transport i bur skall ske eller icke. Men på grund av den olika storleken hos djuren har man i många fall måst lägga avgörandet om, vad som ur djurskyddssynpunkt är lämpligt, i stationsföreståndarens hand å avsändningsstationen.

I 1881 års taxa bestämdes, att avgifterna för levande djur skulle utgå i enlighet med tarifferna IV. A och IV. B, den förra gällande för hästar och därmed jämförliga djur, den senare för boskap och småkreatur samt därmed jämförliga.

Tariff IV. A var byggd på en transportavgift och en tilläggsavgift (hästbiljett). Transportavgiften utgick för vart begynnande tiotal kilometer med bestämda belopp för en upp till sex hästar. Vid en transportlängd av över 300 kilometer minskades avgiften, då transporten avsåg mer än en häst.

Grafiskt framställd återfinnes tariffen i diagr. 26.

Tariff IV. B upptog avgifter för upp till 8 boskapskreatur samt för småkreatur.

För boskapskreatur var tariffen liksom IV. A byggd på en transportavgift och en tilläggsavgift (boskapsbiljett) men skilde sig från IV. A därigenom, att prisreduktion förekom dels fr. o. m. 100, dels fr. o. m. 300 kilometers transportlängd, såsom framgår av diagr. 27.

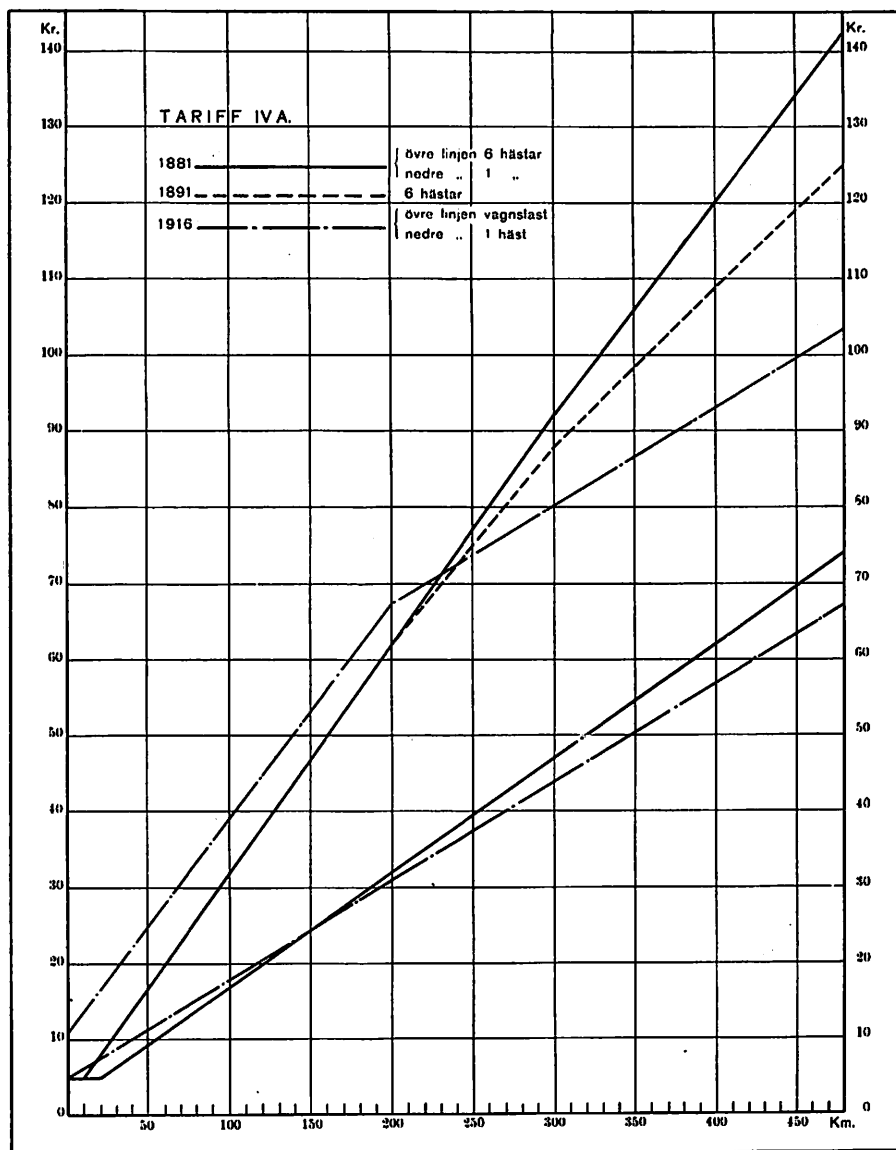
För småkreaturen beräknades avgiften per styck med olika belopp för djur under resp. över 100 kg:s vikt. Enhetspriset sänktes sålunda icke i detta fall med stigande transportlängd.

I 1891 års taxa blevo tarifferna IV. A och B ändrade på sådant sätt, att avgifterna för större avstånd minskades. Sänkningens storlek för 6 hästar resp. 8 kreatur tydliggöres av de streckade linjerna å diagrammen.

I den från 1916 tillämpade taxan hava ändringar vidtagits såväl beträffande klassificering som avgiftsberäkning för transport av levande djur.

Den nya klassificeringen utmärkes därav, att djurens storlek och vikt fått mera inflytande. Så göres t. ex. skillnad på hästar av större höjd över manken än 1,4 meter och hästar med mindre mått, liksom även å nötboskap över resp. under 200 kg:s vikt o. s. v.

TRAFIKENS UTVECKLING

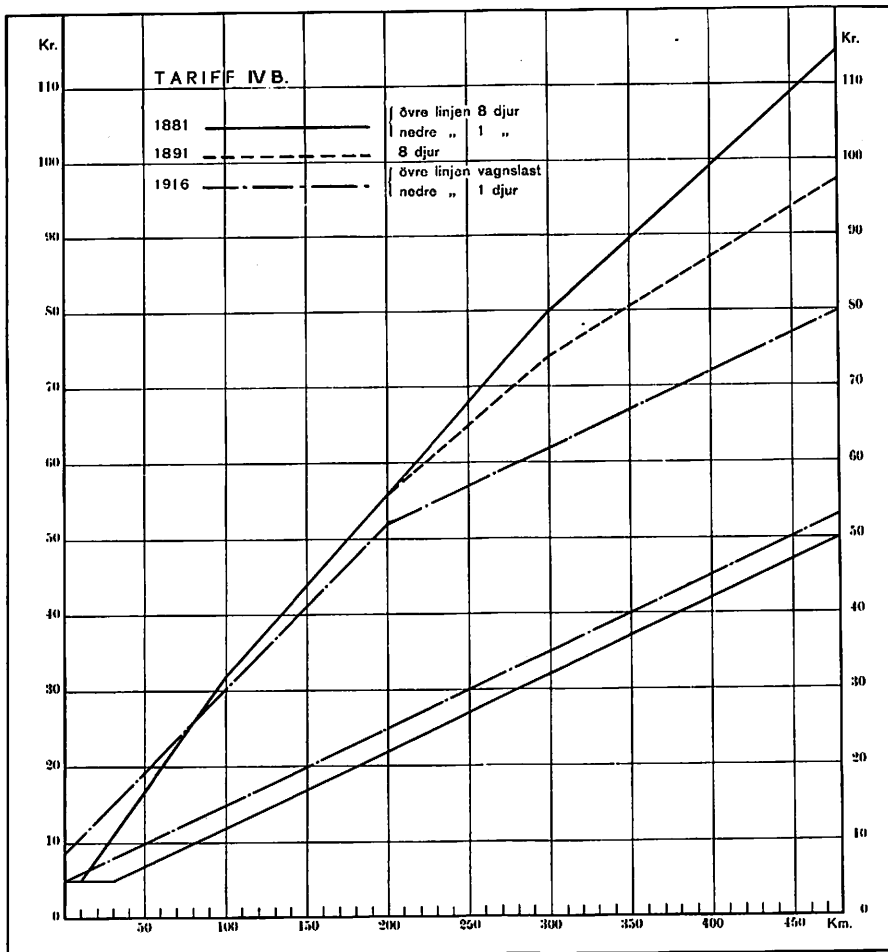


Diagr. 26.

Vid avgiftsberäkningen för vagnslaster tillämpas en ny princip, i det att avgiften utgår per vagnsgolvyta, dock minst per 20 kvm. Fraktberäkning efter stycketal tillämpas, då dänigenom billigare frakt än enligt vagnslastberäkning uppkommer.

De nya tarifferna IV. A och IV. B äro byggda på en grundavgift och

GODSTRAFIK



Diagr. 27.

en transportavgift. Den senare reduceras fr. o. m. 200 kilometers transportlängd såsom framgår av diagrammen. Tarifferna ställa sig vid vagnslastberäkning billigare än förutvarande för längre, men något dyrare för kortare avstånd.

Följande tillägg hava under kristiden medgivits i lokalbefordran:

fr. o. m.	5.5	1917	20 %	uttogs fr. o. m.	7.5	1917
„	1.1	1918	150 %			
„	1.10	1919	200 %			
„	1.8	1922	150 %			

Paketgods.

För paket, varmed avses kolli ej överstigande 10 kg i vikt och 50 kubikdecimeter i rymd, hava bestämmelserna allt sedan 1881 varit desamma. Tillhörande tariff V upptager avgifter för trenne kategorier, nämligen "t. o. m. 2 kg", "2,1—5 kg" och "5,1—10 kg". Avgifterna äro med ökad transportlängd fallande per väglängd.

Å avgifterna hava under kristiden följande tillägg medgivits i lokalbefordran:

fr. o. m.	10.9	1915	5 öre pr paket	
"	5.5	1917	20 %	, uttogos fr. o. m. 7.5 1917
"	1.9	1917	50 %	
"	1.1	1918	150 %	
"	1.10	1919	200 %	
"	1.8	1922	150 %	

Ilgods.

Avgiften för ilgods i mindre parti än 5.000 kg skulle enligt 1881 års taxa utgå enligt tariff VI för sändningens sammanlagda vikt med tillägg av en inskrivningsavgift av 10 öre för varje i sändningen ingående kolli. Frakten beräknades efter begynnande 10-tal kg, dock ej för mindre än för 20 kg. Minimiavgiften var 25 öre oberäknat inskrivningsavgiften.

Om frakt erlades för 5.000 kg eller däröver, fick frakten beräknas efter allmänna fraktgodstrafiken VII, för styckegods.

Avgiften per väglängd minskades i tariff VI vid gränserna 50, 150 och 400 km. Framställd grafiskt (diagr. 28) visar den tydligt zontaxenatur.

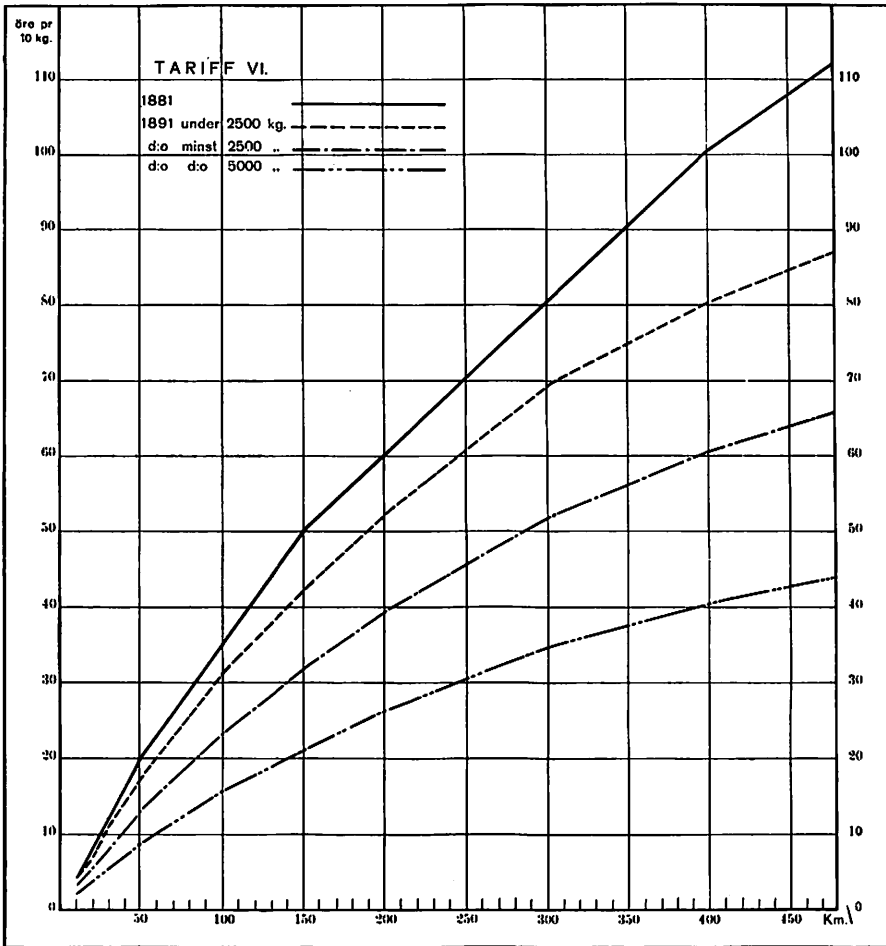
År 1891 ändrades bestämmelser och tariff på sådant sätt, att tariffen uppdelades i tre viktkategorier: "under 2.500 kg", "minst 2.500 kg" och "minst 5.000 kg", samt att för de båda senare kategorierna viktenheten sattes till 100 kg och inskrivningsavgiften borttogs.

Avgifterna sänktes på sätt av diagrammet framgår, men bortföll därmed ovan nämnda rätt att frakta enligt tariff VII, om vikten uppgick till 5.000 kg.

1891 års tariff VI tillämpas fortfarande, men har under kristiden följande tillägg medgivits resp. tillämpats:

fr. o. m.				
10.9	1915	ilstyckegods	4 öre per 10 kg	} s. k. fasta provisoriska tillägg.
		ilvagnslastgods	30 öre per 100 kg	

GODSTRAFIK



Diagr. 28.

5.5 1917 30 % å summan av ord. avgifter
och fasta provisoriska tilläggen

1.9 1917 70 % å d:o

1.1 1918 150 % å d:o

1.10 1918

{ uttogos fr. o. m. 7.5 1917;
undantag för vissa livsmedel
som styckegods — 10 % höj-
ning — samt för hushållsved,
tillägg 4 öre per 100 kg.

{ undantag för vissa livsmedel
som styckegods och hushålls-
ved — 20 % höjning.

{ undantag för vissa livsmedel
som styckegods — 70 % höj-
ning.

ovanst. undantag bortföll.

TRAFIKENS UTVECKLING

1.10 1919 200 % å	summan av ord. avgifter och fasta provisoriska tilläggen	{ inskrivningsavgiften höjd till 20 öre; styrelsen nedsatte den 1.2 22 ovanst. fasta prov. tillägg för 100 kg från 30 till 20 öre per 100 kg.
1.8 1922 150 % å	d:o	{ fasta provisoriska tilläggen lika ovanstående.

Fraktgods.

Enligt 1881 och 1886 års taxor beräknades avgiften för fraktgods enligt tariff VII och dess undertariffer på sådant sätt, att styckegods (d. v. s. mindre parti än 5.000 kg) taxerades enligt undertarifferna 1—3, vagnslastgods om minst 5.000 kg enligt undertarifferna 4—7 och om minst 8.000 kg enligt undertarifferna 9—10. Placeringen i undertariff bestämdes i öfrigt genom godsindelningen.

Tarifferna 6—10 upptogo i den fastställda taxan sinsemellan lika avgifter. I verkligheten tillämpades dock ej tarifferna 7—10 utan särskilt utarbetade lägre tariffer. Till belysande av fraktskillnaden kan nämnas, att frakten per 100 kg från Göteborg till Falun enligt de tillämpade tarifferna uppgick till

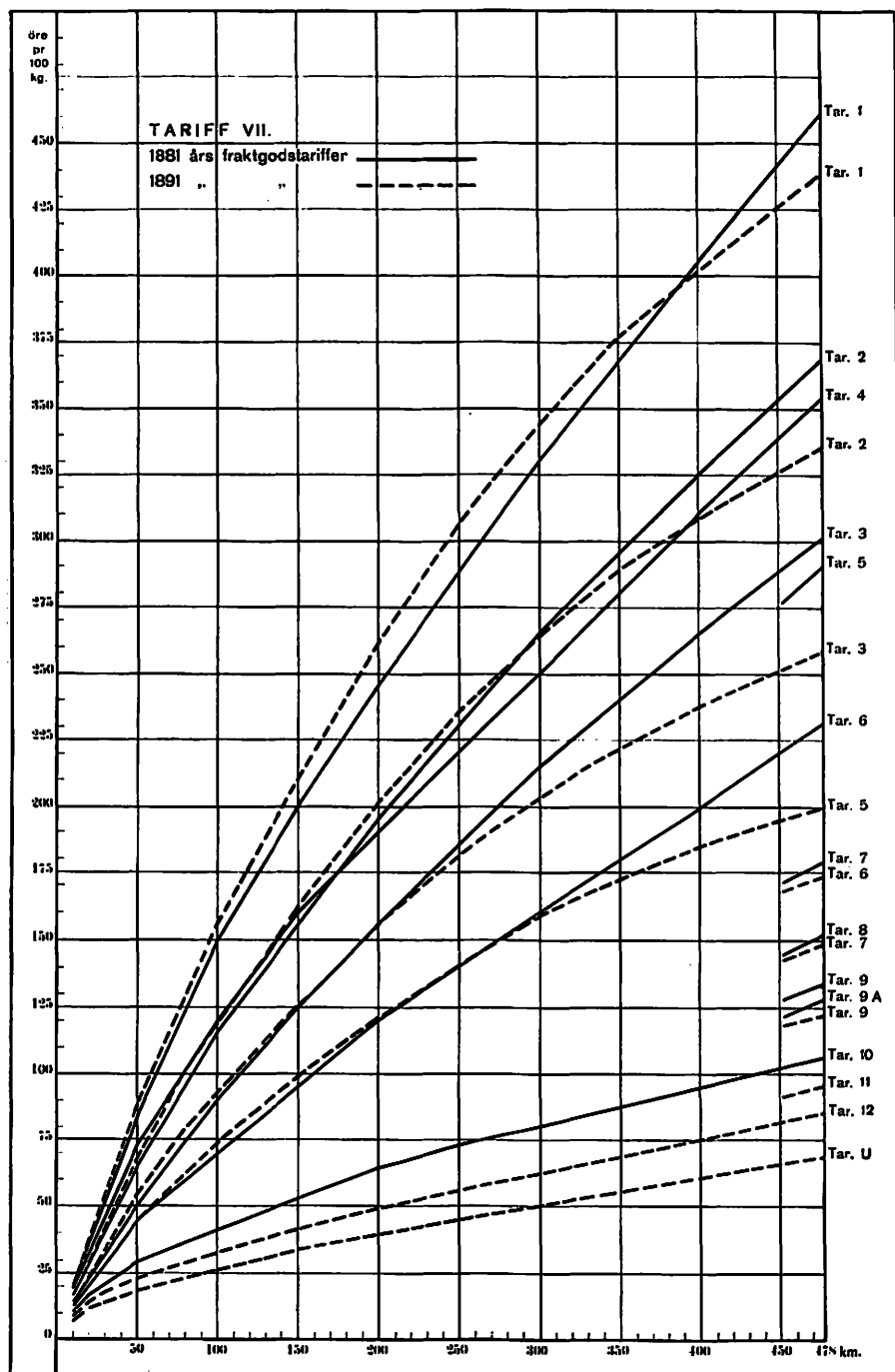
enl. tariff 1. kr. 4,61	enl. tariff 5. kr. 2,90	enl. tariff 9. kr. 1,34
2. „ 3,69	6. „ 2,32	9a. „ 1,28
3. „ 3,01	7. „ 1,79	10. „ 1,07
4. „ 3,54	8. „ 1,52	

För stenkol från Göteborg fanns en särskild taxa, enligt vilken avgiften till Falun var 90 öre per 100 kg.

För vissa transporter tillämpades avsevärda fraktnedsättningar. Så lämnades t. ex. för allt gods, som ej åtnjöt särskild fraktnedsättning, vid transport från Göteborg norrut 20 % nedsättning under tiden 1 maj — 1 november.

De tillämpade undertarifferna visas grafiskt i diagr. 29 med heldragna linjer, dock så att för en del av dem endast slutlägena äro angivna.

År 1891 utsträcktes undertariffernas antal till 12. De då fastställda avgifterna äro allt fortfarande giltiga. I verkligheten hava dock en del justeringar nedåt vidtagits, varjämte från 1901 en tariff U tillagts, lig-gande c:a 20 % under tariff 12. Dessa undertariffers läge framgår av de streckade linjerna i diagrammet. För tydlighetens skull äro tar. 4, 8 och 10 utelämnade.



Diagr. 29.

TRAFIKENS UTVECKLING

Under kristiden hava följande tillägg medgivits resp. tillämpats i lokaltrafik:

fr. o. m.

10.9	1915	<i>Styckegods enligt</i>		s. k. fasta provisoriska tillägg. undantag för vissa livsmedel.
		tar. 1	20 öre per 100 kg	
		„ 2	16 „ „ 100 „	
		„ 3—5	12 „ „ 100 „	
		<i>Vagnslastgods enligt</i>		
		tar. 1—4	12 öre per 100 kg	
		„ 5—9	8 „ „ 100 „	
		„ 10—U	över 50 km 4 öre per 100 kg	
		„ 10—U	under 50 „ 2 „ „ 100 „	
5.5	1917	30 %	å summan av ord. avgifterna och fasta prov. tilläggen.	{ uttogos fr. o. m. 7.5 1917; undantag: vissa livsmedel som styckegods — 10 % höjning, samt hushållsved — tillägg 4 öre per 100 kg.
1.9	1917	70 %	å d:o	{ undantag: vissa livsmedel som styckegods samt hushållsved — 20 % förhöjning.
1.1	1918	150 %	å d:o	{ undantag: vissa livsmedel som styckegods — 70 % höjning; för skyddsvagnar, täckta vagnar och presenningar — 100 % höjning.
1.10	1918			ovanst. undantag betr. livsmedel bortföll. för gods i förhyrd vagn dessutom ett fast tillägg av 3 kr. per vagn; för skyddsvagnar, täckta vagnar och presenningar — 200 % höjning; för fraktgods i tar. 10—U uttogos under tiden 15.2 20—31.1 22 och i tar. 5—9 under tiden 1.11 20—31.1 22 en lägre avgift, beräknad efter summan av S. J. taxa och de fasta prov. tilläggen med 200 % tillägg.
1.10	1919	200 %	å d:o	{ fr. o. m. 1.2 22 ändrades av styrelsen de fasta prov. tilläggen till för fraktgods enligt: tar. 1 20 öre per 100 kg „ 1—15 % samt } 12 „ „ 100 „ „ 2—4 } „ 5—9 8 „ „ 100 „ „ 10—U 4 „ „ 100 „ och de procentiska tilläggen för fraktgods enligt: tar. 1—5 200 % } „ 6—8 150 % } med tillämpning „ 9 125 % } av B. J. taxa „ 10—U 100 % }

GODSTRAFIK

				varvid de fasta prov. tilläggen voro ändrade till	
1.8	1922	150 % å d:o för tar. 1—5		tar. 1	 20 öre per 100 kg
		125 % å d:o " " 6—7		" 1—15 % samt	} 12 " " 100 "
		100 % å d:o " " 8		" 2—4	
		80 % å d:o " " 9—U		" 5—9	 8 " " 100 "
				" 10	 6 " " 100 "
				" 11—U	 4 " " 100 "
				fasta provisoriska tilläggen lika ovanstående.	
1.10	1923	150 % å d:o för tar. 1—5			
		125 % å d:o " " 6—7			
		100 % å d:o " " 8			
		80 % å d:o " " 9			
		60 % å d:o " " 10—12			
		80 % å d:o " " U			

Av stor betydelse såväl för trafikanterna som för järnvägen är transportföremålen *klassificering*, d. v. s. inordnande i undertariffer.

Från järnvägens synpunkt sett gäller det att söka avväga klassificeringen, så att fraktsatserna stå i proportion till kostnaderna för transporten av olika varuslag och kvantiteter samt till vad varan på grund av sitt värde kan i frakt bära.

För en del varor har järnvägen mera arbete och större risk än för andra, under det att kvantiteten inverkar på sådant sätt, att ju större denna är, dess mindre blir engångskostnaden, kostnad för dragkraft och växling m. m.

Inplaceringen i olika tariffer är sålunda beroende såväl av varans beskaffenhet som av sändningens storlek och i vissa fall av den vikt, som inlastas per vagn.

I 1881 och 1886 års taxa var fraktgodset uppdelat i "styckegods" samt "gods i sändning av minst 5.000 kg" och "gods i sändning av minst 8.000 kg".

Från och med 1891 års taxa är indelningen i stället bestämd till sändning av: "intill 2.500 kg", "minst 2.500 kg", "minst 5.000 kg" och "minst 8.000 kg". Först nämnda grupp avser styckegods.

Senare gjorda ändringar i klassificeringen ha i de allra flesta fall resulterat i tillämpning av lägre tariffer, bland vilka den c:a 20 % lägre än tariff 12 liggande tariff U även förekommer.

Såsom ovan nämnts, göres för tillämpningen av vissa lägre tariffer till villkor icke endast, att sändningen skall överstiga viss kvantitet, utan även, att viss kvantitet per vagn skall vara inlastad. Sålunda förekommer ofta såsom minimikvantitet per vagn 6, 8 eller 10 ton men i vissa fall även 11 och 15 ton.

Det skulle i detta sammanhang vara av intresse att lämna en redo-

TRAFIKENS UTVECKLING

görelse för, huru klassificeringen är genomförd beträffande olika varuslag, men då förteckningen i trycket numera upptager över 40 sidor, skulle en sådan redogörelse föra för långt in i detaljerna. Detsamma är förhållandet beträffande alla de bestämmelser, som gälla för skrymmande gods, återgående tomkärl, skyddsvagnar, transport av explosiva ämnen och varor, begagnandet av täckta vagnar och presenningar m. m.

GODSTRAFIKEN, STATISTISKT BELYST

Å diagr. 30 och 31 kan man i stora drag avläsa godstrafikens utveckling från 1880 t. o. m. 1922. (Inkl. K. F. J. och L. L. E. J.)

Kurvorna för ton- och tonkilometer gods, för vilket frakt erlagts, följa varandra i huvudsak. Man observerar dock, att avståndet mellan dem växlar, beroende på medeltransportlängden. Denna för en järnvägs ekonomi viktiga faktor höll sig ända fram till 1913 mellan 115 och 125 kilometer men steg därefter (diagr. 30) och har från 1914 pendlat mellan 130 och 157. I det hela kan man anse trafikens ökning jämn fram till 1914. Den därefter följande ökningen kan betecknas som våldsam, under det att den oundvikliga reaktionen blev svårare än de flesta väntat.

Kurvan för inkomst av godstrafik visar på grund av de medgivna resp. tillämpade frakttilläggen en ännu kraftigare stegring än kurvorna för ton och tonkilometer. Högsta inkomsten nåddes dock fyra år senare än trafikmaximum.

Såsom av kurvorna för medelinkomst per ton och tonkilometer (diagr. 31) framgår, voro dessa inkomster ända fram till 1914 resp. 1915 i ganska jämnt fallande. Dessa kurvor visa bäst, huru förvaltningen kunnat genom fraktnedsättningar göra transporterna billigare, tack vare ökande trafik och lämpliga anordningar men trots högre löner och materialpriser. Givetvis inträdde härutinnan en omkastning under kristiden, men under 1922 har medelinkomsten per ton, såsom kurvan visar, avsevärt nedgått på grund av nedsättning av frakttilläggen.

Såsom varit att vänta, har den större delen av godstransporten gått i sydlig riktning.

Detta framgår genom jämförelse av diagr. 32 och 33. Dessa diagram visa dessutom, huru godstransporterna belasta olika delar av linjen. Bland annat finner man, att norrgående transporterna vissa år uppnått avsevärd storlek i synnerhet å sträckan Ludvika—Domnarvet, och att södergående godsmaximum befinner sig å sträckan söder om Kil.

I diagr. 34 och 35 avläser man föreningsstationernas betydelse och utveckling beträffande övergångsgodstrafik. På samma sätt visas

GODSTRAFIK

i diagr. 36—38 vissa stationers utveckling beträffande lokal godstrafik. Även här spelar året 1916 i allmänhet en dominerande roll.

Av intresse skulle varit att följa förändringarna beträffande kvantiteten av olika varuslag, som å järnvägen transporterats. Emellertid hava i statistiken sådana förändringar vidtagits i varornas uppdelning, att en klar bild av förloppet icke kan åstadkommas. Belysande för förändringarna äro dock följande siffror.

Transporterad varumängd i % av totala godsmängden		
	1880	1922
Skogseffekter	22,7	46,13
Malmer	23,18	11,89
Järn- och metallvaror	20,61	13,46
Träkol	11,78	1,35
Stenkol	4,65	6,7
Spannmål	5,7	1,08
Gödningsämnen och kalk	1,64	2,66

Räknar man malmerna till järnindustrien, finner man, att "järn" och "trä" bytt roller beträffande transporternas storlek i förhållande till hela transportmängden.

De under åren 1915—1917 högst avsevärt stegrade godstransporterna härrörde såväl från ökad export som från en betydande transitotrafik. De visade kurvorna angiva visserligen denna trafiks storlek men däremot intet beträffande de svårigheter, som yppade sig, då det gällde att framföra en sådan "stortrafik".

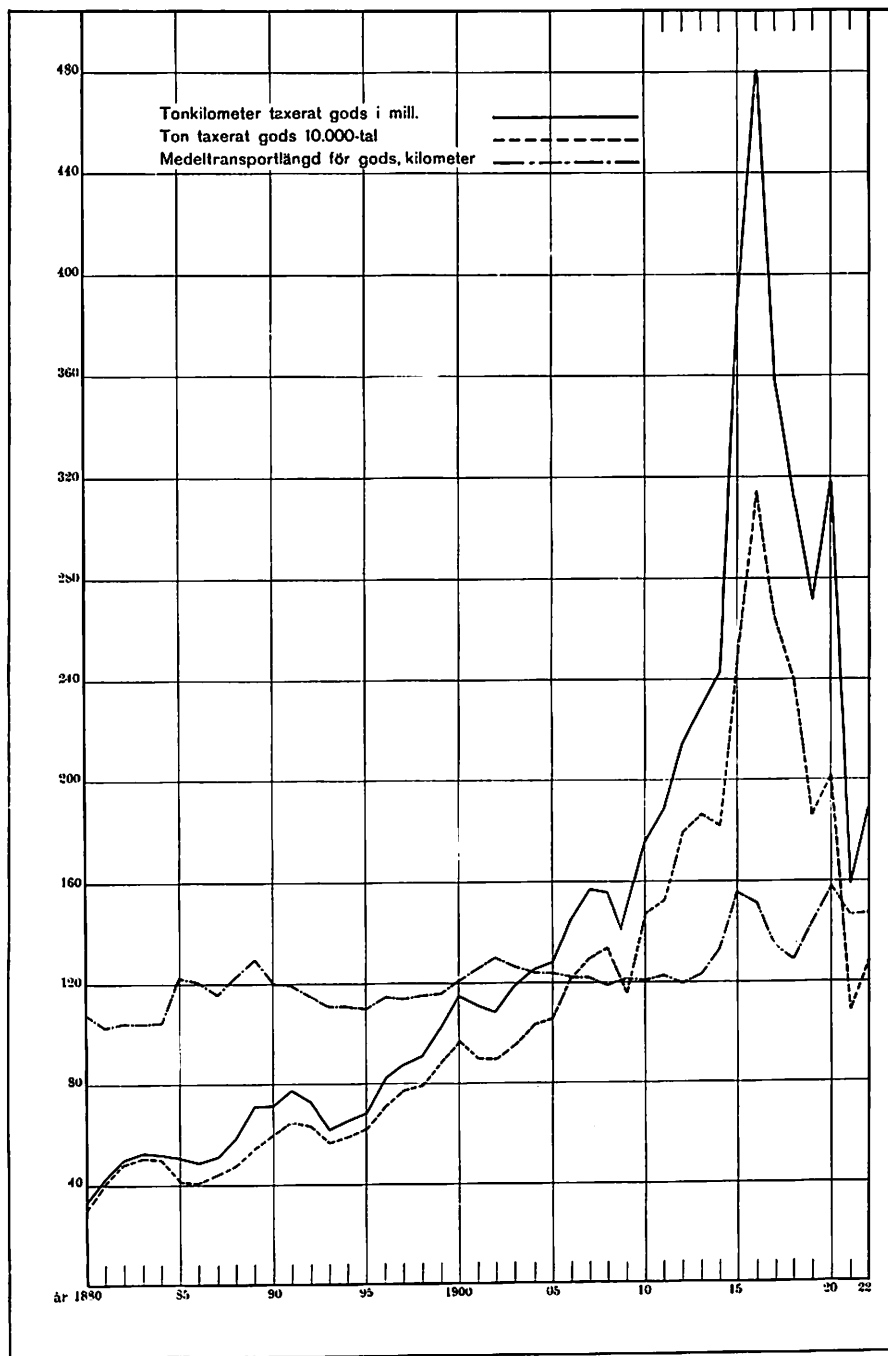
För såväl trafikanter som trafikbefäl var det en hård tid.

Den oerhörda efterfrågan på vagnar, som uppstod, krävde vittgående åtgärder. Personalantalet ökades, dragkraft och vagnar anskaffades, spårutvidgningar utfördes, men *vagnbristen* blev påtaglig, på samma gång som det var förenat med stora svårigheter att undvika allvarlig vagnstockning.

Genom att till det yttersta utnyttja all tillgänglig dragkraft och genom att förkorta lastnings- och lossningsfrister samt öka "vagnpengarna" (vagnhyra vid överskriden frist) lyckades det emellertid järnvägen att i allmänhet på ett nöjaktigt sätt tillgodose det onaturligt högt uppdrivna trafikbehovet.

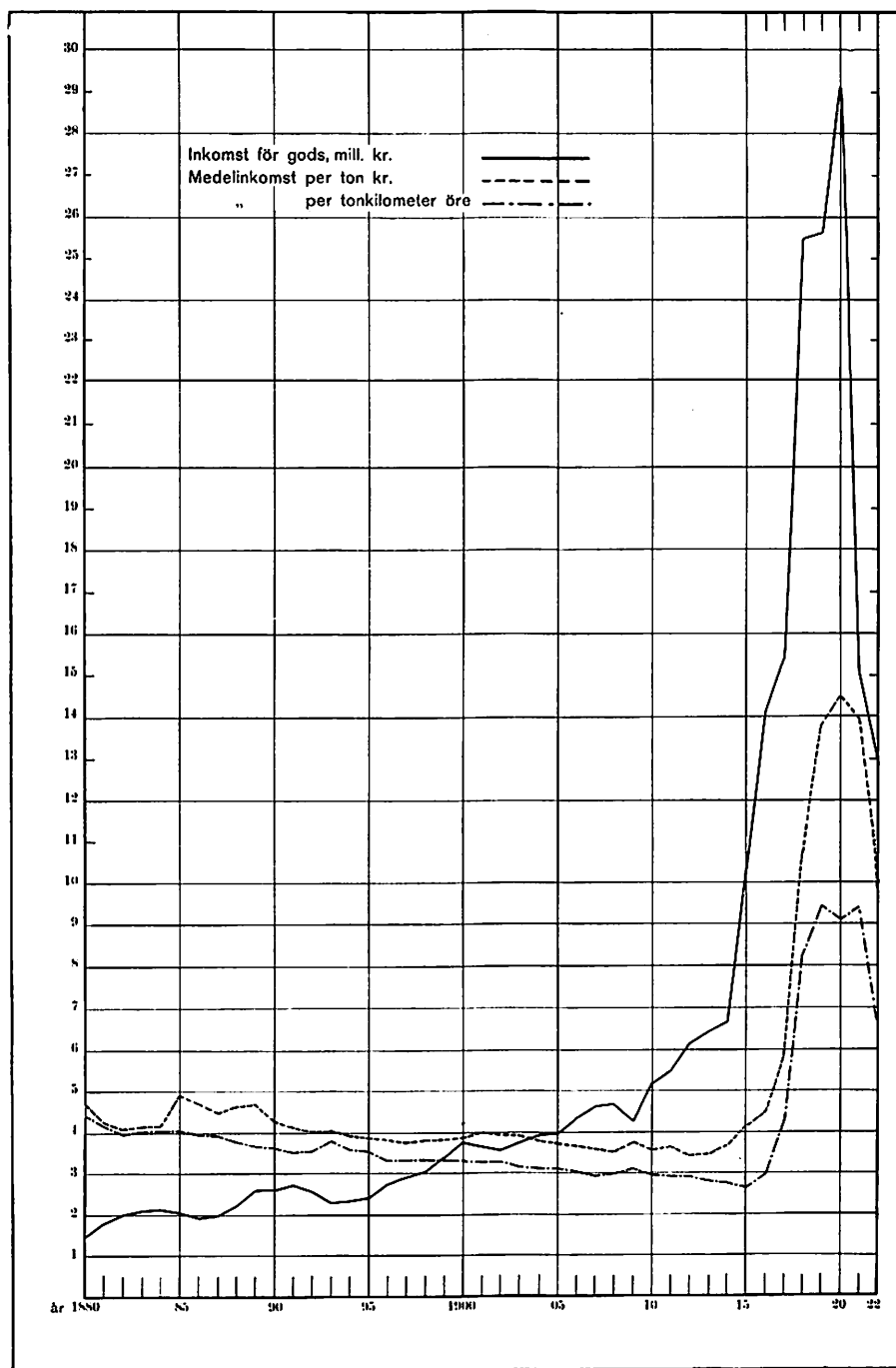
Framförandet av vagnarna försvårades i vissa fall därigenom, att andra järnvägar ej kunde till vidarebefordran mottaga det antal vagnar, B. J. hade att överlämna, samt av tidsutdräkt vid lossningsplatserna. Lastade vagnar måste därför ofta avställas å stationer i närheten av övergångs-

TRAFIKENS UTVECKLING



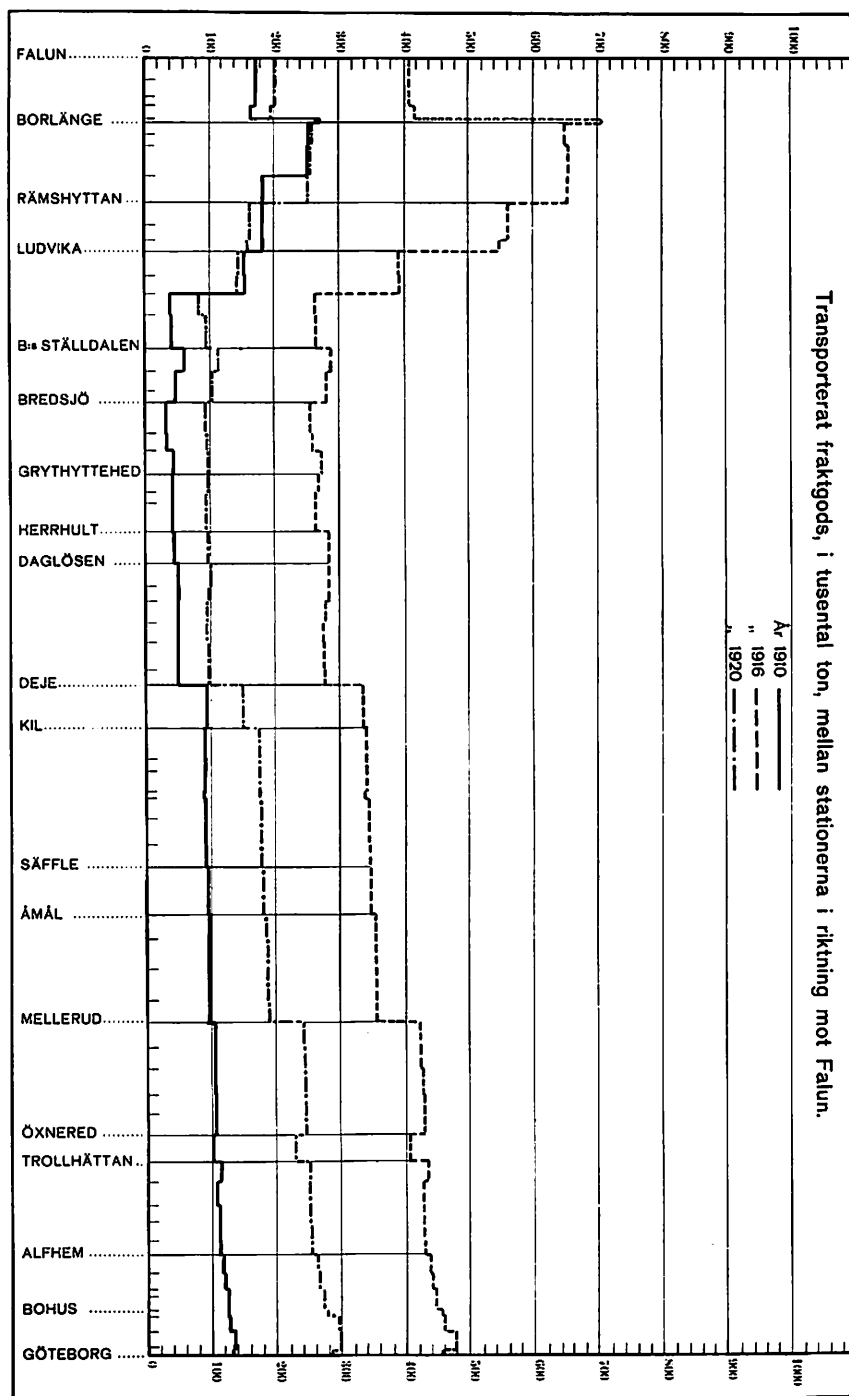
Diagr. 30.

GODSTRAFIK



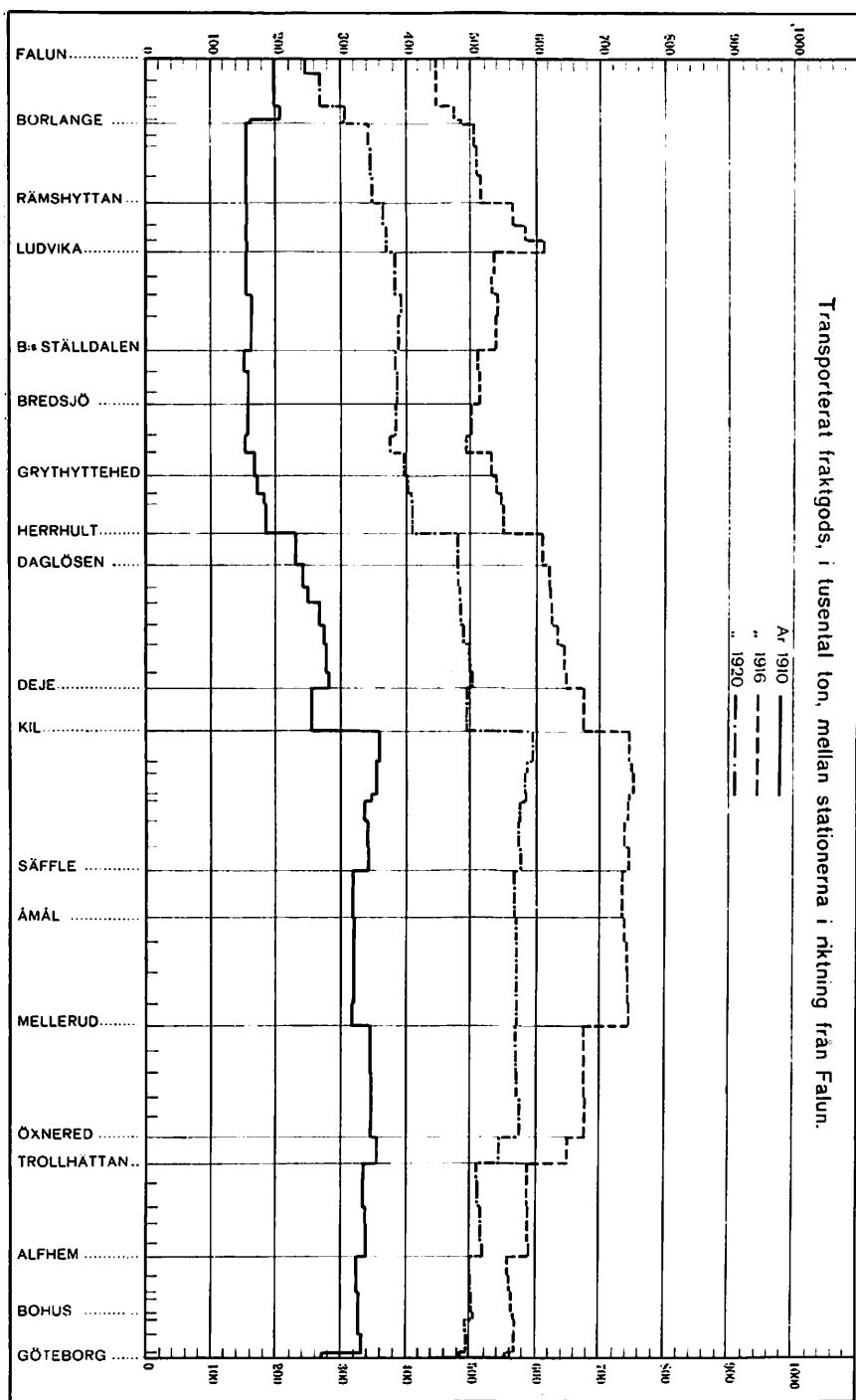
Diagr. 31.

TRAFIKENS UTVECKLING

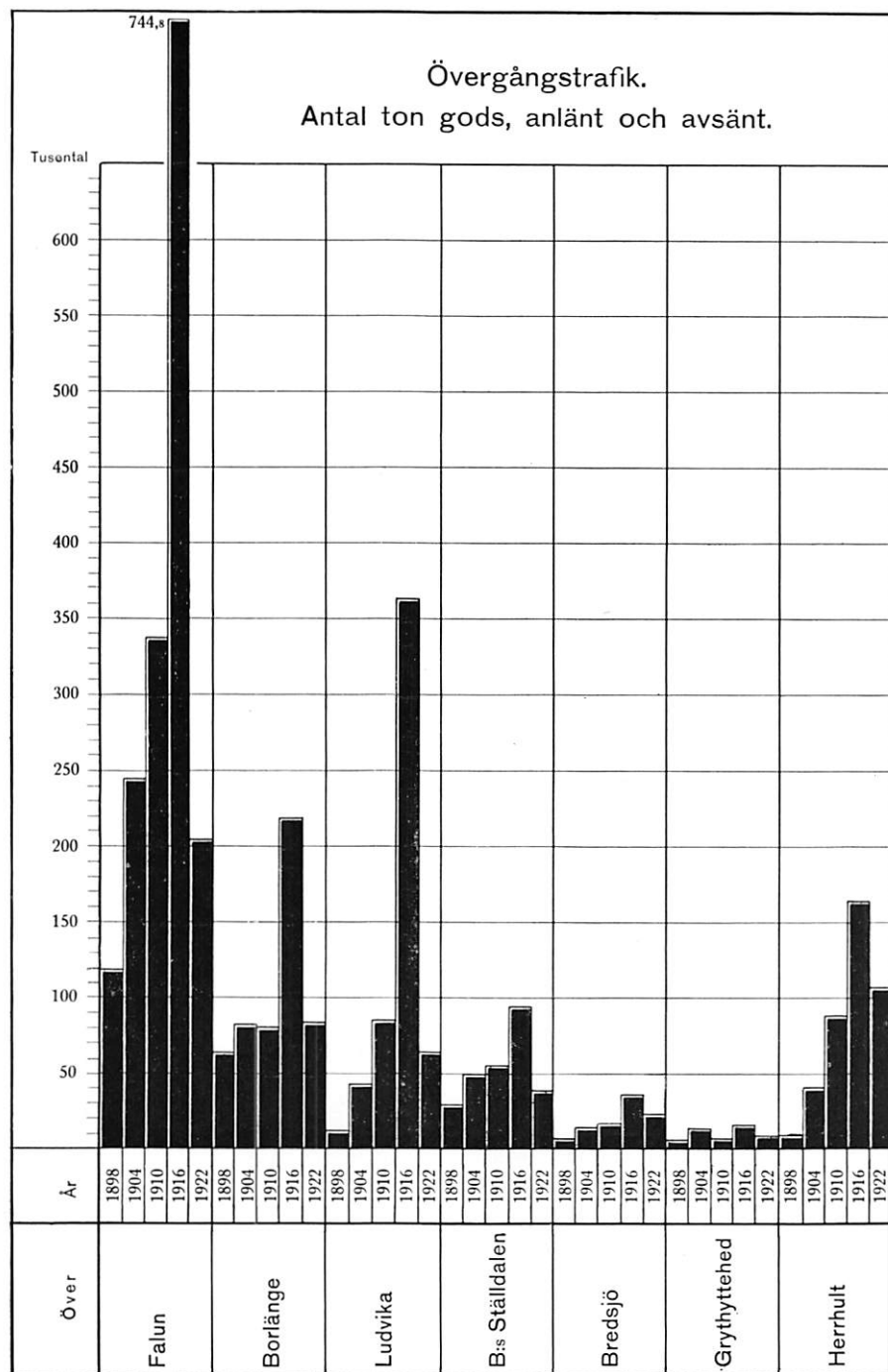


Diagr. 32.

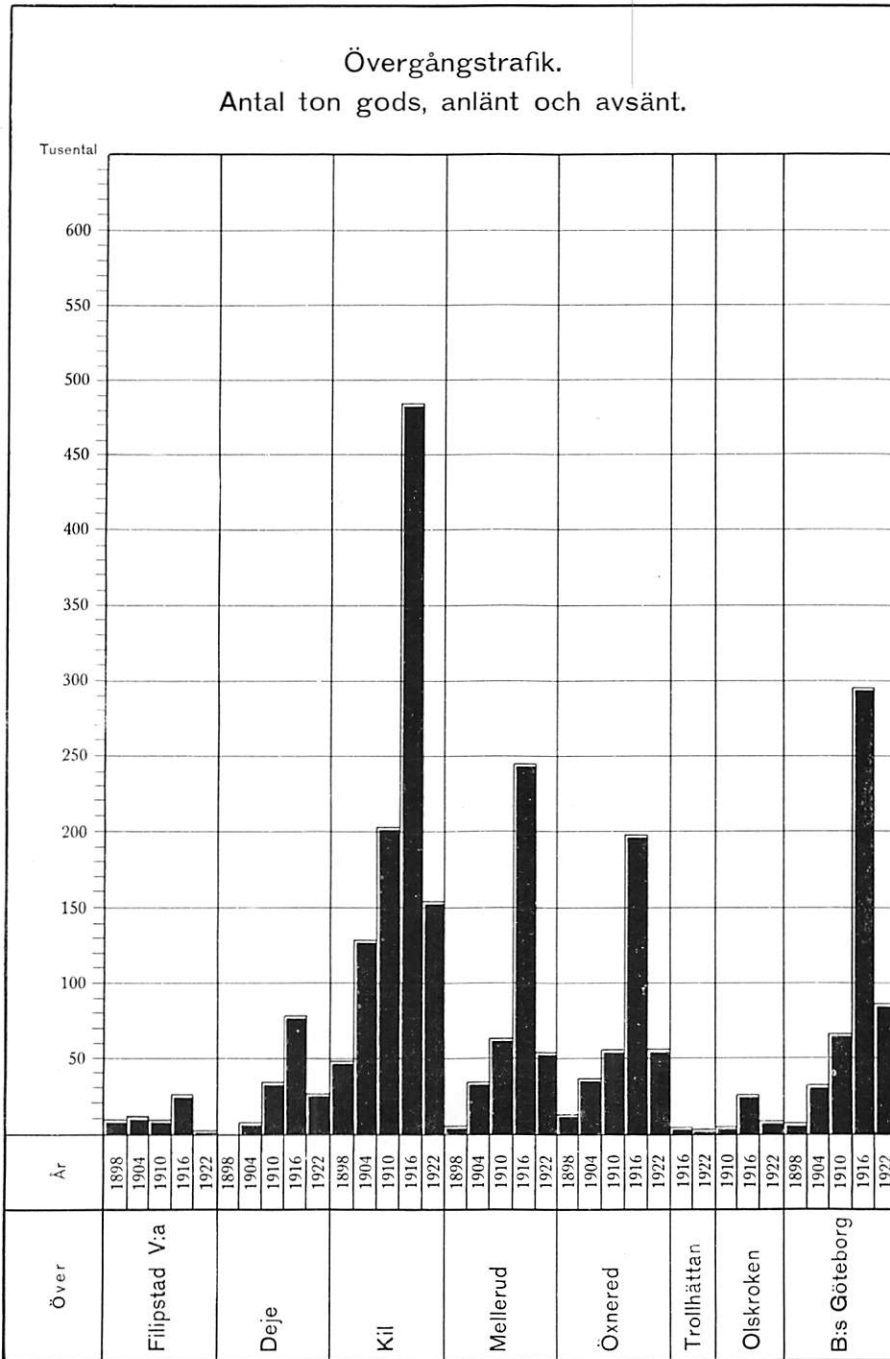
GODSTRAFIK



Diagr. 33.

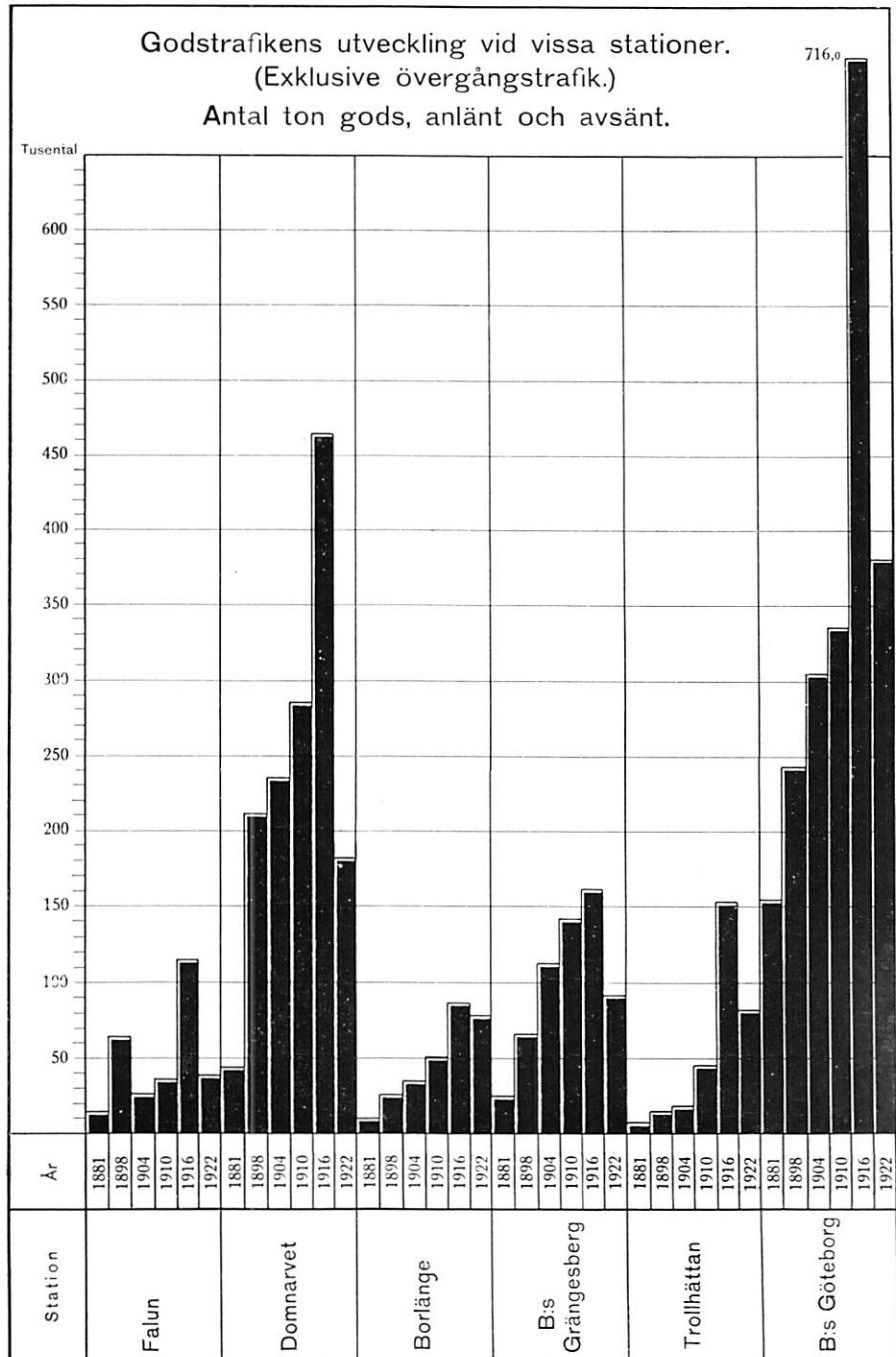


Diagr. 34.



Diagr. 35.

TRAFIKENS UTVECKLING



Diagr. 36.

stationer och framföras till de senare, i mån som vidarebefordran eller lossning kunde ske. Försening av framförandet blev härav följden, varför "leveransfristen" måste förlängas med upp till 120 timmar.

Lossningsfristen nedsattes den 18.1 1915 för trävaror från 12 till 6 dagtimmar å B. J. hamnbana i Göteborg. Den 1.3 1915 ändrades fristen å samma plats till 9 timmar och den 6.3, efter K. Maj:ts medgivande, till 6 dagtimmar för allt vagnslastgods. Å andra platser tillämpades från samma datum 9 dagtimmars frist. Sistnämnda lossningsfrister tillämpades till den 12.5 1919, då 12 timmars frist återinfördes.

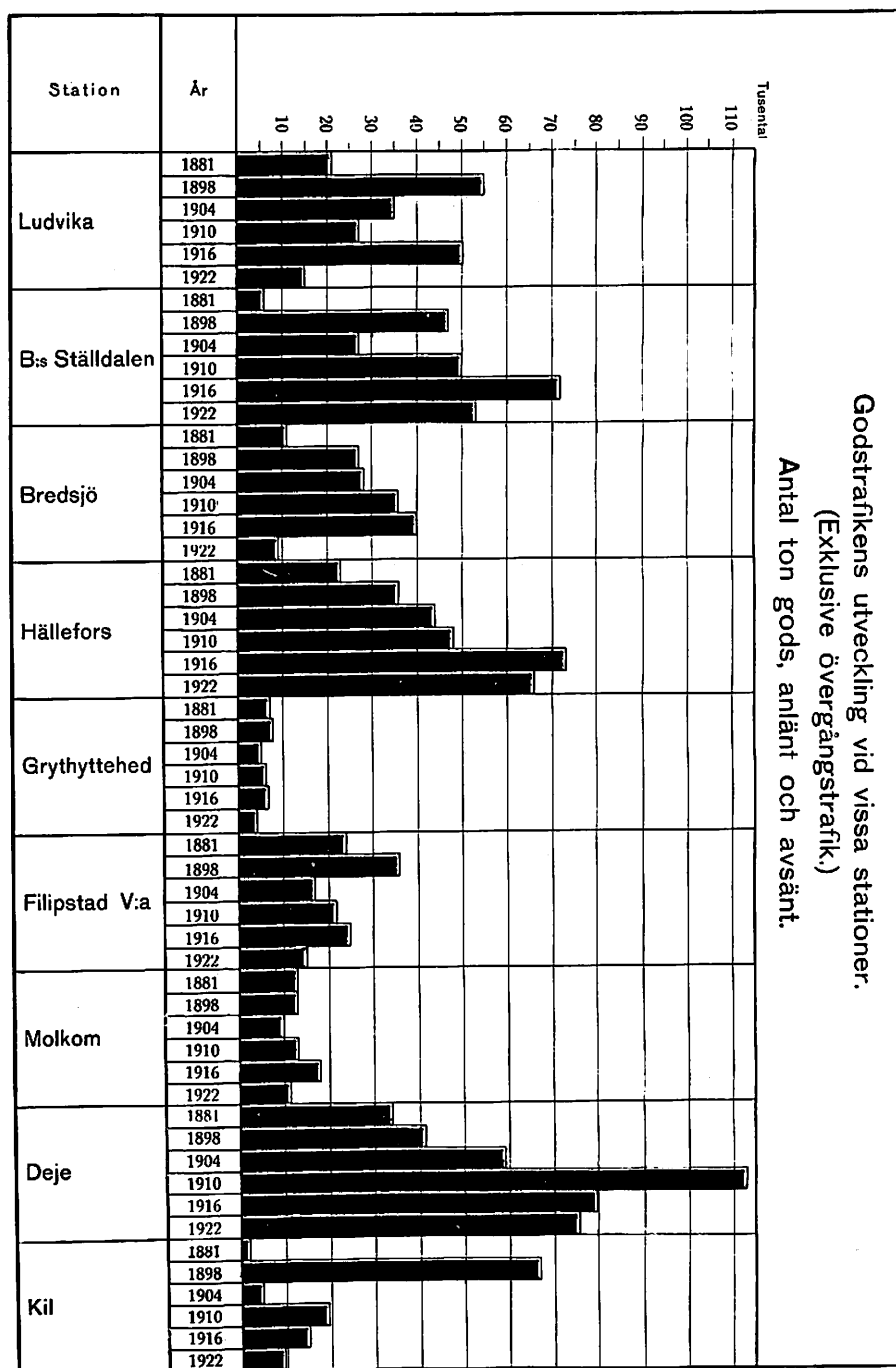
Fr. o. m. den 5.2 1915 nedsattes *lastningsfristen* å B:s Göteborgs hamnbana från 12 till 9 dagtimmar, vilken frist efter K. Maj:ts medgivande den 6.3 s. å. även infördes å övriga platser och tillämpades till den 12.5 1919.

Vagnpengarna fördubblades den 5.2 1915 på B:s Göteborgs station med ett maximum per vagn och dygn av 6 kr. Den 6.3 s. å. skärptes vagnpengarna efter K. Maj:ts medgivande för alla platser därhän, att för första, fristen överskjutande, dygn skulle utgå 50 öre per timma, högst 6 kr. per dygn, och att sedan för varje dygn därefter skulle uttagas ett belopp, som med 10 öre per timma, resp. 1 kr. per dygn, överstege nästföregående dygns vagnpengar. Bestämmelsen härom upphävdes beträffande progressiviteten fr. o. m. 1.5 1921. Maximaviavgiften 6 kr. sänktes fr. o. m. 15.6 1922 till 5 kr.

En annan åtgärd, som träffades för att söka minska vagnbristen, var bildandet av ett *vagnförbund* med centraliserad vagnfördelning. Vagnförbundet, vari S. J., Tfv. G. S. G. samt Uppsala—Gäfle järnväg ingingo, arbetade under tiden 6.4 1915—31.3 1916. Vagnfördelningen verkställdes vid S. J. tidtabells- och vagnbyrå och hade till huvudsakligt ändamål att förebygga tomvagnsdragningar. Under de vid tiden ifråga rådande säregna trafikförhållandena visade sig dock detta vagnförbund för Tfv. G. S. G. mindre gynnsamt, mycket beroende på de allvarliga vagnstockningar, som förekommo vid andra järnvägar.

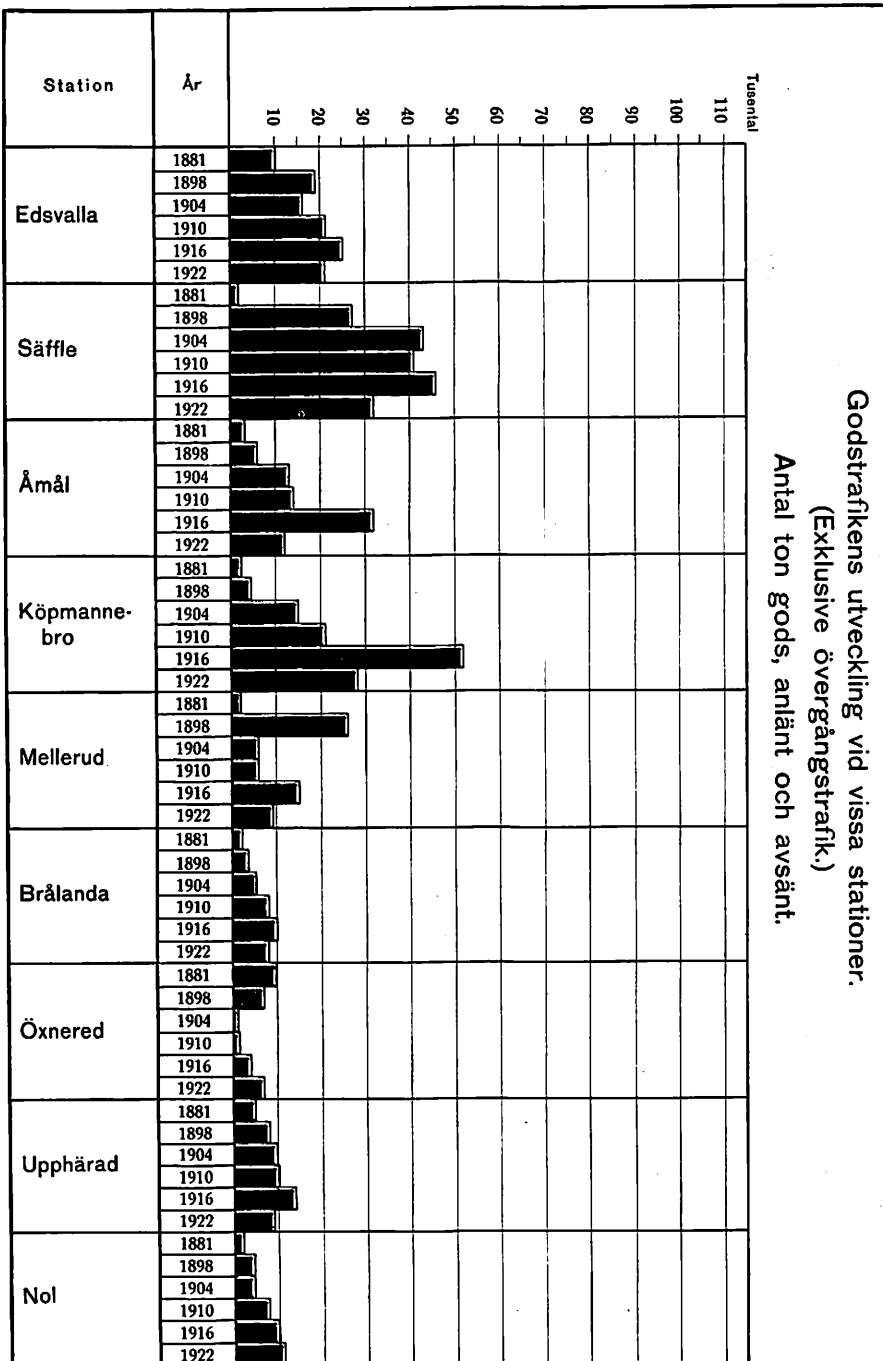
För att reglera godsframsändningar till och förbi vissa platser, där vagnanhopningen var svårare, ordnades transportbyråer i Göteborg gemensamt med S. J. Dessa byråers arbete hade för B. J. vidkommande huvudsakligen betydelse för gods till B:s Göteborg och till Norge.

Såsom under "Ekonomi" omnämnes, förefunnos under krigsåren åtskilliga svårigheter för trafikens uppehållande på grund av brist på lämpliga materialier. Beträffande bränslet inträffade denna brist lyckligtvis först sedan trafiken något minskat. Under åren 1917—18 blev emellertid den av statens myndigheter reglerade bränsletillgången så knapp, att inskränkningar i trafiken måste göras. Detta ledde i sin tur till den säregna



Diagr. 37.

GODSTRAFIK



Diagr. 38.

TRAFIKENS UTVECKLING

anordningen, att trafikanter måste för att få viss godsmängd framforslad själva mot gottgörelse tillsläppa en för varje fall överenskommen kvantitet kol, s. k. kompensationskol. Sammanlagt mottog järnvägen under nämnda år 8.949 ton sådana kol.