

G. Träkoltrafiken 1916.

Träkoltrafiken har fr. o. m. år 1914 och sedermera under årens lopp genom Järnvägsstyrelsens åtgärder ernått full planmässighet. Då träkolssäsongen för 1916 skulle påbörjas var det emellertid att förmoda, att denna speciella masstrafik skulle få en hittills ouppnådd omfattning på grund av den starka efterfrågan på träkol, som, med hänsyn till den för landets järnindustri under år 1915 inträffade högkonjunkturen, förefanns.

I anledning härav beslöt Styrelsen att för träkoltrafiken år 1916 vidtaga vissa nya och vittgående reformer beträffande trafikens planläggning och skötsel, för att genom en mera skärpt kontroll och en hastigare vagnomsättning kunna ernå ett bättre resultat, än det under föregående års träkoltrafik varit möjligt.

För sådant ändamål fann Styrelsen lämpligt omlägga hela vagnfördelningssystemet för träkoltrafiken och flytta vagnfördelningen från trafikinspektörsexpeditionerna, till de större stationerna vid linjen. Ansvaret för vagnrörelsen lades på vissa därtill lämpliga tjänstemän å de större stationer, av vilka nämnda rörelse i särskild hög grad var beroende, och bildades på detta sätt 10 vagnfördelningsgrupper. Vardera erhöll en gruppchef, som icke blott var vagnfördelare utan även lastnings- och transportkontrollör med skyldighet att genom täta besök vid de enskilda lastningsplatserna underhandla med trafikanterna och förvissa sig om att transporter bedrevos på ett planligt sätt. Det härigenom åstadkomna intima samarbetet mellan järnvägen och dess trafikanter har varit till stor fördel för båda parterna.

Gruppindelningen skedde på följande sätt:

Grupp 1. Samtliga linjer norr om Myrheden.

» 2. *Vännäs*—Myrheden.

» 3. *Långsele*—Hörnsjö.

» 4. *Bräcke*—Helgum.

» 5. *Bräcke*—Brunflo.

» 6. *Östersund*—

	{	Dorotea.
	{	Storlien.

» 7. *Ånge*—Sundsvall.

» 8. *Ljusdal*—Alby.

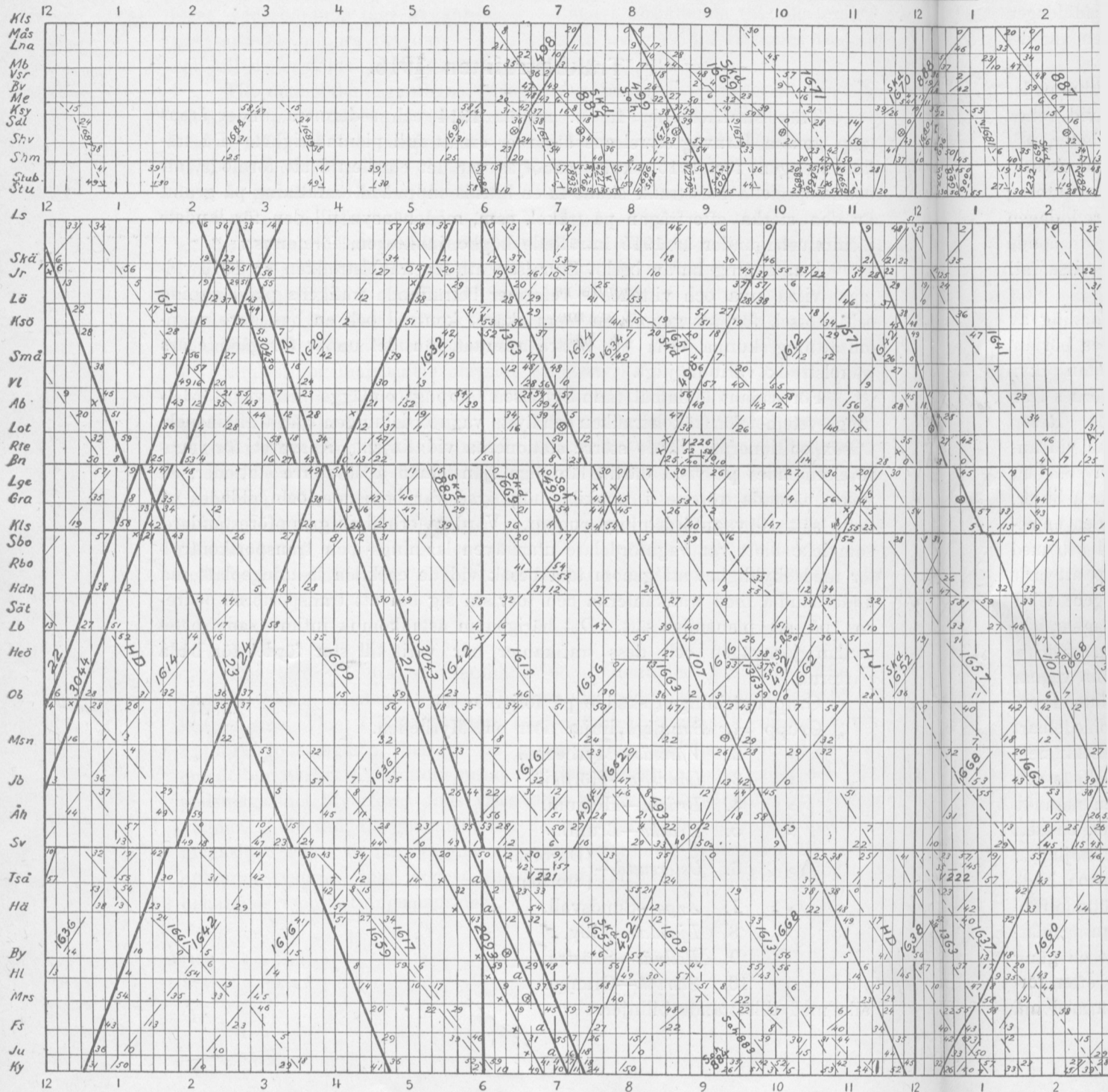
» 9. *Bollnäs*—Skåstra.

» 10. *Storvik*—Granbo.

alla med tillstötande bilinjer.

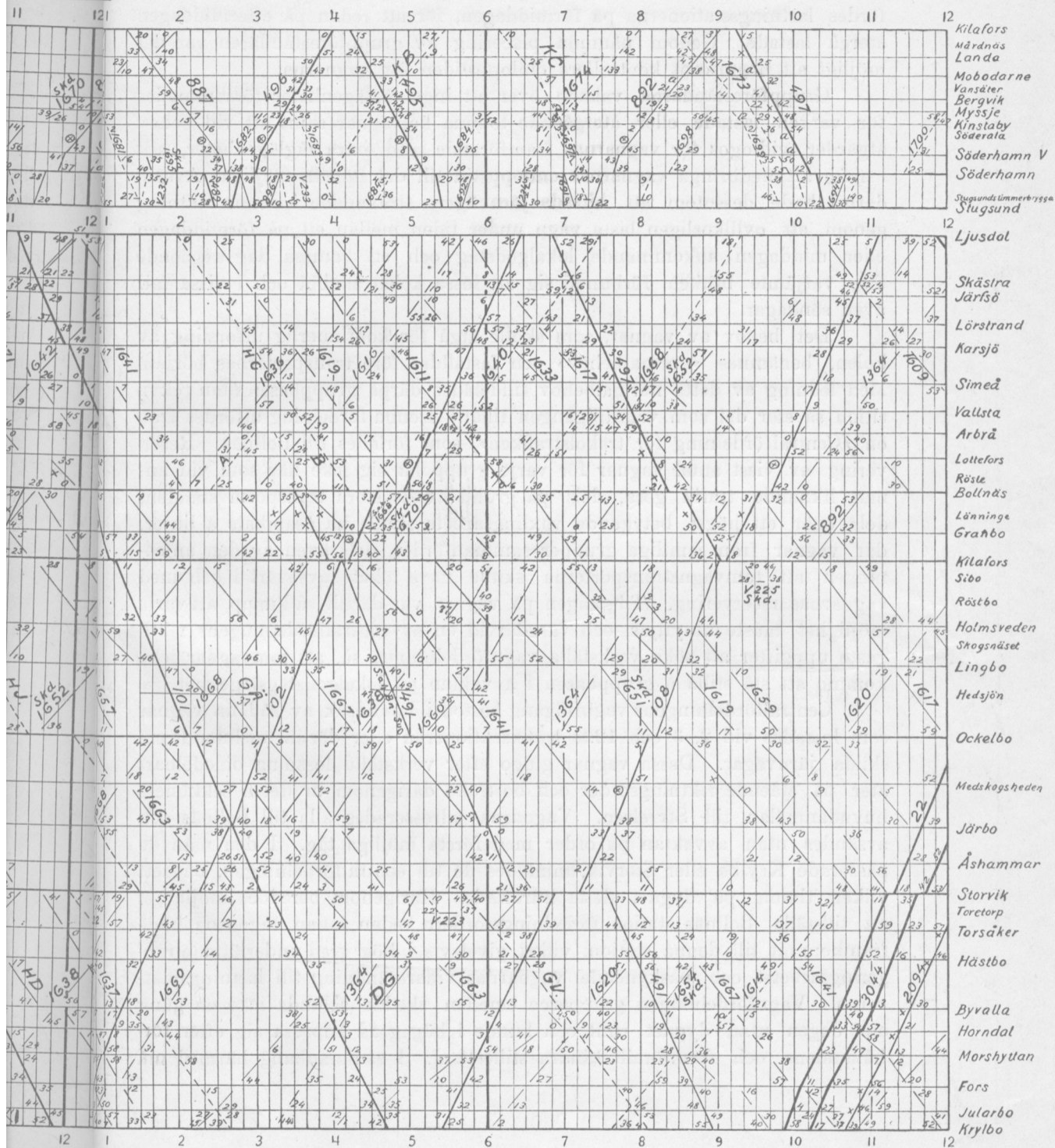
Koltrajiken 1916.
Tidtabell III.

Sj.



Kartafil 1916.
Stabel.

12 to.



Gruppens längst söderut belägna station fungerade som gruppbas, d. v. s. placeringsort för gruppchefen, rangeringsstation för gruppen och den station, från vilken lokalgodstågen i regel utgingo. Tomvagnarna tillfördes lastningsstationerna på förmiddagen, för att redan på eftermiddagen återgå lastade. Genom nämnda placering av gruppchefen var det möjligt att noggrant kontrollera omloppstiden för vagnarna.

Gruppcheferna vakade över att inga tåglägenheter försumrades för varken lastade eller återgående tomma kolvagnar samt att vid behov åtgärder vidtogos för vagnarnas framförande med extra tåglägenheter, allt i syfte att nedbringa vagnarnas omloppstid till det minsta möjliga. Avsändarna hade dessutom att biträda järnvägens strävanden i denna riktning genom att ovillkorligen lasta vagn under tiden mellan ett på förmiddagen eller middagen ankommande lokalgodståg och ett samma dag avgående tåg, varjämte bruken förbundo sig att lossa kolen snabbt och i vissa fall även söndagar.

Det behov av vagnar, som skulle åtgå för kontinuerlig utforsling av kolen, benämnes »normalbehov» och faställdes före transporterens början. Med ledning av detta normalbehov tilldelades därpå gruppbasen utan rekvisition så stor del som vagnstillgången tillät. Denna fördelning utfördes från en »Centralfördelning för träkolstrafiken», som förlades till Bollnäs. Reservering av visst antal vagnar för varje grupp lät sig icke här som vid annan liknande trafik göra, dels på grund av de stora transportavstånden, dels enär ett högst betydande växlingsarbete skulle ha åsamkats å linjer, där vagnar från samtliga grupper sammanfördes, dels även av den anledningen att tomvagnstransporterna skulle hava ökats avsevärt i och med vagnarnas reservering. Tillgången på vagnar var därtill så knapp, att varje möjlighet måste utnyttjas, och var därvid en av centralfördelningens viktigaste uppgifter att söka verkställa vagnfördelningen så, att tomvagnar icke kommo att stå stilla å gruppbasen i avvaktan på lokalgodstågslägenhet.

Centralfördelningens vagnstillgång bestod i huvudsak av sådana vagnar som lossades vid 2, 3 och 12-te trafiksektionerna eller därtill anslutande enskilda järnvägar. Dessa vagnar gingo efter verkställd lossning omedelbart åter på stående riktningssorder och bortfölo därigenom ur dessa sektioners huvudanmälan till Styrelsen. Vagnarna adresserades alla till Bollnäs och avsändes utan avvaktan på order med första möjliga tåg. I den mån de passerade Krylbo eller Storvik, anmäldes de till centralfördelningen, oavsett vilken timma på dygnet detta inträffade. Härigenom bereddes möjlighet att tillställa Bollnäs station fördelningsordern redan innan vagnarna hade framkommit till denna station, vilket givetsvis i hög grad underlättade rangeringsarbetet och påskyndade vagnarnas vidareändning till lastningsplatserna. Vagnfördelningen grupperna emellan skedde sålunda icke en gång om dagen utan dygnet runt och kunde i hög grad anpassa sig efter förhållandena och framförallt hindra stillestånd. I sammanhang härmed må

nämnas att delvis samma system under tiden tillämpades för fördelning av alla sorters vagnar. Det härvid kunna resultatet torde kunna betecknas som synnerligen gott.

Genomförandet av nämnda principer motarbetades dock i hög grad av de betydande svårigheter av allehanda slag i form av trafikmissöden, strejker, otillfredsställande bangårdsförhållanden och för svag trafikförmåga å den enkelspåriga linjen, som ständigt omintetgjorde transporterens planliga utförande. Orsaken till att de båda senare förhållandena gjorde sig särskilt känbara var den onaturligt stora trafik, som pågått under nu rådande kristid. Det är i synnerhet svårigheterna å den till ytterlighet överbelastade linjen Ånge—Krylbo, som verkat störande å träkolstrafiken, som i mot satt fall skulle för samtliga linjer utvisat ett betydligt bättre resultat, än vad nu kunnat åstadkommas.

Som synes av efterföljande tablå, uppåddes dock med nämnda fördelningsätt, trots vidriga förhållanden, ett gott resultat.

Lastade träkolsvagnar.

G r u p p	$\frac{1}{30/4}$ 1914— $\frac{1}{30/4}$ 1915	$\frac{1}{30/4}$ 1915— $\frac{1}{30/4}$ 1916	Ökning 1916
1 Luleå	753	1,341	583
2 Vännäs	813	1,511	698
3 Långsele	512	627	115
4—5 Bräcke	3,027	3,920	893
6 Östersund	1,078	1,780	702
7 Ånge	1,316	1,600	284
8 Ljusdal	2,778	3,067	289
9 Bollnäs	1,714	2,033	319
10 Storvik	2,246	2,305	59
Summa	14,237	18,184	3,947

Ökningen i transporterad kolmängd utgör i jämförelse med 1915 3,786 vagnslaster eller 27 %, och det är därvid anmärkningsvärt, att den för transporten tillgängliga vagnmaterielen var densamma båda åren samt att behovet av vagnar för träkolstransporter i södra Sverige detta år tillgodosetts i större utsträckning än förlidet år.

I avsikt att framhålla hur betydande trafiken var å 12 trafiksektionen i följd av den stora träkolstrafiken under de första fyra månaderna av år 1916 visas å sidorna 186—187, den grafiska tågtidtabellen för nämnda sektion.

Å denna tidtabell upptagna tåg gingo så gott som samtliga hela tiden dagligen och dessutom anordnades enstaka extratåg vid de få tillfällen, då dragkraft för ytterligare tåg stod att få. Som synes äro möjligheterna att

inlägga flera tåg så gott som inga med undantag för linjen norr om Bollnäs. Å denna sträcka hade det dock varit önskvärt erhålla ett flertal tåg på eftermiddagarna, vilket emellertid på grund av nattsnälltågens lägen å 11 tra. fiksektionen icke lät sig göra, i synnerhet som Ljusdals station icke förmådde mottaga tåg för uppställning under natten.

Ingen svensk enkelspårig bandel torde tidigare ha satts att utföra ett så krävande transportarbete som linjen Ånge—Krylbo under de fyra första månaderna under år 1916. Väderleksförhållandena voro därtill synnerligen svåra med metersdjup snö och stark köld, stundom ned till -40° . Genom god planläggning och samarbete med trafikanterna samt med vakenhet och intresse från personalens sida gick det dock att anmärkningsfritt utföra de stora transporterna.

H. Bettrafiken år 1916.

I meddelande nr 3 år 1915 till personalen vid Statens järnvägar lämnades bland annat en ingående redogörelse för de riktlinjer, efter vilka bettrafiken å 7 och 8 trafiksektionerna ordnades år 1915.

På grund av det goda resultat, som vanns genom de detta år utfärdade föreskrifterna, blevo dessa med smärre ändringar även tillämpade för bettrafiken under 1916. Vissa förbättringar blevo dock vidtagna, varvid särskilt bör framhållas det förenklade expeditionssättet, som föreskrevs i orsb. 326/1916. Detta utgör i stort sett ett användande för dessa transporter av samma expeditionssätt som för mjölktransporterna.

I motsats till betkampanjen 1915 kännetecknades fjolårets av under större delen av densamma rådande synnerligen ogynnsamma väderleksförhållanden, vilka i hög grad försvårade transporternas igångsättande och utförande.

På grund av den rikliga nederbörden försenades kampanjen så, att den tog sin egentliga början först under senare hälften av oktober, i stället för i början av samma månad, eller omkring 14 dagar senare än vanligt.

De av Kungl. styrelsen fastställda transportplanerna kunde dock i stort sett följas, ehuru det genom regnet tidtals blev för leverantörerna mycket svårt att framforsla betorna från fälten till stationerna. Härigenom fördröjdes vagnarnas lastning, varav följde att omloppstiden icke alltid kunde hållas vid den fastställda tiden, vilken i allmänhet utgjorde ett dygn.

Transporterna kunde av denna anledning icke, såsom önskligt hade varit, påskyndas, utan kampanjen blev i stället förlängd, varigenom extratåg måste anordnas delvis längre tid än under år 1915.

Härigenom minskades tydligtvis det ekonomiska utbytet.

Med hänsyn till de svåra väderleksförhållanden, under vilka transporterna ägde rum, måste man dock anse även 1916 års bettrafik såsom tillfredsställande. Till jämförelse med föregående års transporter lämnas å sid. 192 en tablå över de viktigare vagn- och transportförhållandena under 1915 och 1916 års bettrafik.

Bettrafiken år 1916 och 1915.

192

7 trafiksektionen.

Fabrik	År	Anländ betmängd				Avsänd betmassa				Medelbelastning pr vagn		Extratägs-kilometer		Medel-om-loppstid (dygn)	Medel-tal pr dag använda vagnar	Trafikin-komster Kronor*)	
		vagnar	ton	i medeltal pr dag		vagnar	ton	i medeltal pr dag		betor	bet-massa	under hela kampanjen	i medeltal pr dag			betor	bet-massa
				vagnar	ton			vagnar	ton								
Kävlinge.....	1916	535	9 634	9	154	233	3 934	4	67	16.5	17.2	860	16	1.9	17	8 688	3 211
Arlöv	1916	4 344	68 346	74	1 154	1 959	29 400	35	523	15.6	14.8	11 521	238	1.68	124	101 943	37 257
Trälleborg	1916	695	12 455	11	196	76	1 277	1	21	17.8	17.0	873	220	1.15	13	ej an-givet	ej an-givet
Summa	1916	5 574	90 435	94	1 504	2 268	34 611	40	611	16.6	16.3	13 254	276	1.58	154	—	—
»	1915	4 900	73 094	110	1 659	2 085	29 027	49	690	14.8	14.3	9 357	233	1.83	187	—	—

8 trafiksektionen.

Genevad	1916	1 165	17 378	31	487	—	—	—	—	16	—	3 326	123.2	1.06	31	26 681	—
Ängelholm	1916	1 824	31 200	36	624	861	14 000	17	312	17	16	2 495	64.0	1.28	48	35 724	11 978
Hasslarp	1916	2 288	41 751	52	946	—	—	—	—	17	—	4 571	103.9	1.15	60	60 284	—
Teckomatorp ...	1916	809	11 631	13	211	268	4 082	5	74	16	15	1 410	28.2	1.48	18	10 503	3 286
Säbyholm	1916	483	8 463	9	135	209	3 305	4	67	16	17	2 093	46.5	1.22	12	18 989	7 339
Summa	1916	6 569	110 423	141	2 403	1 338	21 387	26	453	16	16	13 895	365.8	1.24	169	152 181	22 603
»	1915	—	97 421	—	—	—	—	—	—	14.3	—	—	—	1.29	—	—	—

*) Härei ingå även fraktavgifter tillfallande enskilda järnvägar i samtrafik.