

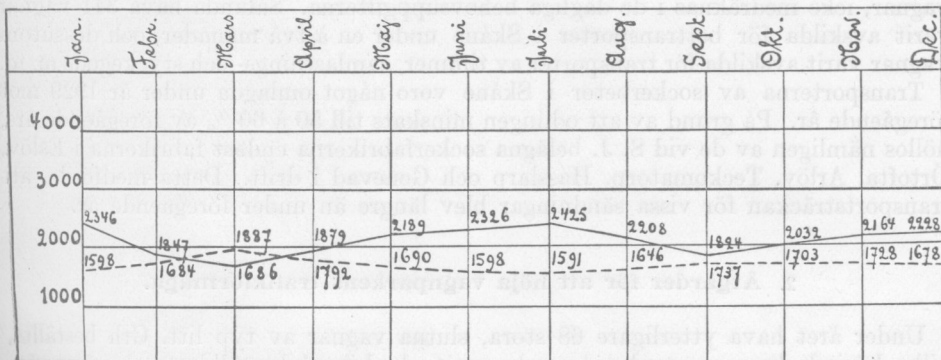
VI. Godstrafiken.

A. Godsvagnsparken och dess användning.

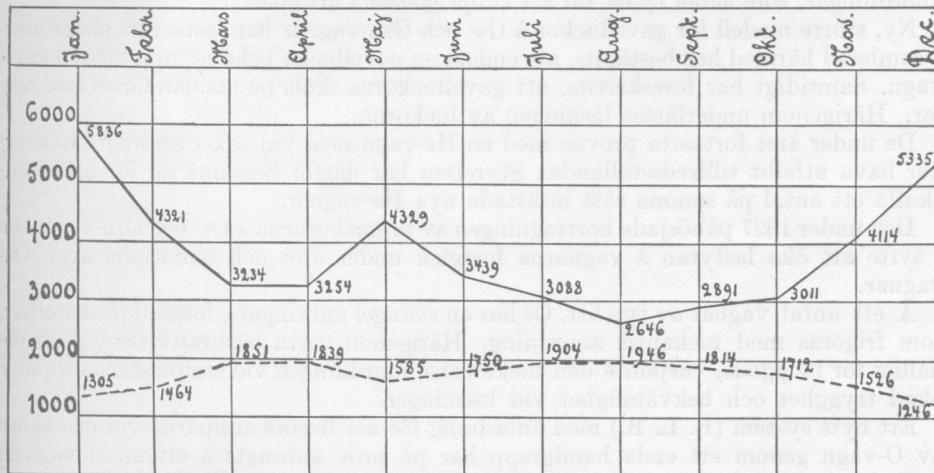
1. Tillgång och behov.

Under de olika månaderna av år 1929 ha tillgång på och behov av slutna, öppna och kalkvagnar tagit sig uttryck i följande siffror:

a) slutna vagnar:



b) öppna vagnar och kalkvagnar:



————— Tillgång i medeltal pr söckendag.

----- Behov » » » »

Behovet av slutna vagnar har under alla årets månader vari större än under föregående år. I medeltal per söckendag uppgick behovet under år 1929 till 1678 och under år 1928 till 1630. Ökningen, som alltså utgjorde 48 vagnar i medeltal per söckendag, torde främst bero på att trafiken i allmänhet ökats under året men exempelvis även därpå, att slutna vagnar på järnvägens anmodan i än större utsträckning än förut använts för trävaror från mellersta Sverige till Skåne och Danmark.

Även behovet av öppna vagnar var under år 1929 större varje månad än år 1928. Det utgjorde sålunda i medeltal per söckendag 1 662 vagnar under år 1929 mot 1 486 vagnar under år 1928, vilket innebär en ökning av 176 vagnar i medeltal per söckendag. Ökningen är huvudsakligen en följd av allmän trafikökning, som var störst under årets första månader på grund av att sjövägarna då voro svårframkomliga, och när behovet under motsvarande tid år 1928 var särskilt lågt i följd av de arbetskonflikter, som då rådde.

Det verkliga behovet av såväl slutna som öppna vagnar var emellertid större än ovan angives, enär dels efteranmält behov, dels behov, som fyllts med avskilda vagnar, icke medräknas i de dagliga behovsuppgifterna. Sålunda hava 341 vagnar varit avskilda för bettransporter i Skåne under en å två månader, och dessutom vagnar varit avskilda för transporter av timmer, samlastnings- och stycke gods m. m.

Transporterna av sockerbeter i Skåne voro något omlagda under år 1929 mot föregående år. På grund av att odlingen minskats till 50 å 60 % av föregående års, höllos nämligen av de vid S. J. belägna sockerfabrikerna endast fabrikerna i Eslöv, Örtofta, Arlöv, Teckomatorp, Hasslarp och Genevad i drift. Detta medförde, att transportsträckan för vissa sändningar blev längre än under föregående år.

2. Åtgärder för att höja vagnparkens trafikförmåga.

Under året hava ytterligare 68 stora, slutna vagnar av typ litt. Grh beställts, vilka började levereras under december månad. Likaså beställdes under året rörligt tak till ytterligare 15 Lgt-vagnar.

Ytterligare 10 för ilgodstransporter särskilt avsedda vagnar av typ litt. Gi hava beställts. Dessa vagnar komma att förses med stora fönster, velocipedkrokar och anordningar, som skola tjäna till att skilja godset i grupper.

Ny, större modell för gavelluckor å Gs- och Gsh-vagnar har fastställts under året. I samband härmed har bestämts, att endast en gavellucka behöver uppsättas å varje vagn. Samtidigt har föreskrivits, att gavelluckorna skola på utsidan förses med reglar. Härigenom underlättas låsningen av luckorna.

De under året fortsatta proven med en Hs-vagn med vid taket anbragta iscisterner hava utfallit tillfredsställande. Styrelsen har därför bestämt sig för att nyanaffa ett antal på samma sätt inrättade nya Hs-vagnar.

Den under 1927 påbörjade borttagningen av bromskurarna å Or- och Orn-vagnarna i syfte att öka lastytan å vagnarna fortgick under året och omfattade även Os-vagnar.

Å ett antal vagnar av typ litt. Os har en svängel anbringats, försedd med stolpar, som frigöras med mekanisk anordning. Härigenom hava bärkraftigare vagnar erhållits för långgods, varjämte den mekaniska anordningen vid stolpfästena erbjuder ökad trygghet och bekvämlighet vid lossningen.

Ett nytt system (B. L. B.) med anordning för att frigöra stolparna vid ena sidan av O-vagn genom ett enda handgrepp har på prov anbragts å ett antal vagnar.

Under år 1929 hava prov verkställt med en Os-vagn, på vilken gavellämmarna försetts med vinkeljärn, vilka omsluta de yttersta ändarna av sidolämmarna. Proven hava avsett att uttröna, huruvida sådana vinkeljärn kunde lämna möjlighet

att åstadkomma behövlig täthet i hörnen, vilket varit förenat med svårigheter vid transporter av stenkol, koks, grus o. d. under villkor att vagnarna icke blevo mindre användbara för befordring av trävaror, halm, hö, torvströ o. d. Proven hava utfallit till fördel för den nya anordningen, som därför kommer att efterhand anbringas på samtliga 0-vagnar.

3. Vagnsamtrafik med främmande järnvägar.

De avtal, som träffades år 1924 mellan svenska och utländska järnvägar om vagnsamtrafik under 5-årsperioden 1925—1929, hava under året ersatts med nya avtal. Dessa innehålla emellertid i huvudsak samma bestämmelser som de tidigare avtalen.

B. Uppgifter om den inhemska godstrafiken.

1. Godstågstidtabellen nr 129.

Den från och med den 15 maj tillämpade godstågstidtabellen är intagen å föregående sida.

Förbättringarna i godstågstidtabellen å linjen Stockholm—Göteborg hava fullföljts i den nya tidtabellen. Fjärrgodståget 4043 Stockholm—Göteborg (under tidtabell 128 avgång från Stockholm kl. 20.47 och ankomst till Göteborg påföljande dag kl. 11.15) har uppdelats på två fjärrgodståg, tåg 4041 Stockholm—Göteborg och tåg 4043 Stockholm—Laxå, av vilka det senare tills vidare å sträckan Stockholm—Katrineholm anordnas helgfria tisdagar, onsdagar, torsdagar och fredagar under månaderna oktober—mars, å sträckan Katrineholm—Hallsberg vardagar under hela tidtabellperioden och å sträckan Hallsberg—Laxå dagligen. Tåg 4041 avgår från Stockholm kl. 19.38 och ankommer till Göteborg kl. 8.17 påföljande dag. Tåg 4043 avgår från Stockholm kl. 20.47 och ankommer till Laxå kl. 3.59 påföljande dag. Tåg 4043 finnes därefter inlagt i tågplanen å sträckan Laxå—Göteborg såsom extra fjärrgodståg att anordnas vid behov, avgår då från Laxå kl. 4.28 och ankommer till Göteborg kl. 11.14.

Såsom motsvarighet till det här ovan nämnda nya nedgående fjärrgodståget har ett nytt uppgående fjärrgodståg 4102 inlagts å sträckan Katrineholm—Stockholm, vilket avgår från Katrineholm kl. 1.05 och ankommer till Stockholm kl. 4.22; jämväl detta tåg anordnas tills vidare helgfria onsdagar, torsdagar, fredagar och lördagar under månaderna oktober—mars och ersätter därvid förut anordnat extra fjärrgodståg.

Å sträckan Falköping-R.—Göteborg har ett nytt fjärrgodståg 4711 inlagts, vilket är avsett att vidarebefordra vagnar mot Göteborg, som ankomma till Falköping från Nässjö och Jönköping med fjärrgodståget 4912 kl. 2.54. Detta nya fjärrgodståg 4711 avgår från Falköping-R. kl. 3.06 och ankommer till Göteborg kl. 6.0. I samband därmed har det tidigare långa uppehållet i Falköping-R. för fjärrgodståget 4075 Hallsberg—Göteborg — vilket uppehåll endast avsåg att invänta tågs 4912 ankomst till Falköping-R. — förkortats, så att tåget nu avgår från Falköping—R. kl. 2.14 (tidtabell 128 kl. 3.25) och ankommer till Göteborg kl. 5.0 (tidtabell 128 kl. 6.07).

Fjärrgodståget 4044 (4042 under tidtabell 128) Göteborg—Hallsberg avgår nu från Göteborg kl. 0.52 (tidtabell 128 kl. 2.55) och ankommer till Hallsberg kl. 9.06 (tidtabell 128 kl. 12.33). Därigenom erhåller tåget i Falköping-R. förbindelse med fjärrgodståget 4911 Falköping-R.—Nässjö, vilket samtidigt omlagts, så att det avgår från Falköping kl. 5.46 (tidtabell 128 kl. 21.20) och ankommer till Nässjö

kl. 11.47 (tidtabell 128 kl. 2.23). Vidare erhåller tåget i Laxå förbindelse med lokalgodståget 7602. Tidigareläggningen har sålunda skapat dels en direkt godstågsförbindelse Göteborg—Falköping-R.—Nässjö, dels bättre förbindelse för gods från Göteborg till stationer å 6 trafiksektionens nedre del.

Lokalgodstågen 5011 Arvika-Karlstad och 7616 Karlstad—Charlottenberg voro under tidtabell 128 anordnade allenast varannan söckendag. Från och med den 15 maj 1929 gå lokalgodstågen å linjen Karlstad—Charlottenberg (nr 7615 och 7616) varje söckendag, varigenom de mindre stationerna å 6 trafiksektionens övre del erhållit betydligt bättre lägenheter för fraktstycke gods och vagnslaster.

Linjen Stockholm—Norrköping var under tidtabell 128 uppdelad i två lokalgodstågssträckor, Stockholm—Nyköping och Nyköping—Norrköping. I samband med att lokomotivstationen i Nyköping indragits, hava de båda lokalgodstågssträckorna sammanslagits till en, så att det lokalgodståg, nr 7001, som tidigare gått allenast å sträckan Stockholm—Nyköping, nu fortsätter fram till Norrköping. Tåget i fråga avgår från Stockholm kl. 6.05 (tidtabell 128 kl. 5.07) och ankommer till Norrköping kl. 19.55 (tidtabell 128 ankomst till Nyköping kl. 16.10). Det uppgående lokalgodståget 7002 avgår från Norrköping kl. 6.01 (tidtabell 128 avgång från Nyköping kl. 6.15) och ankommer till Stockholm kl. 16.41 (tidtabell 128 kl. 16.27). Det uppgående tåget går emellertid såsom fjärrgodståg å sträckan Södertälje S.—Stockholm, varför ett särskilt lokalgodståg, nr 7014, inlagts å denna sträcka med avgång från Södertälje S. kl. 12.16 och ankomst till Stockholm kl. 16.25.

Ett nytt fjärrgodståg, nr 4644, har inlagts å sträckan Norrköping—Katrineholm med avgång från Norrköping kl. 20.48 och ankomst till Katrineholm kl. 22.10. Tåget har i Katrineholm förbindelse med det ovan nämnda fjärrgodståget 4041 Stockholm—Göteborg.

Det under tidtabell 128 anordnade godståget 4020 Hässleholm—Nässjö (avgång från Hässleholm kl. 6.11, ankomst till Nässjö kl. 11.53) har i tidtabell 129 ersatts med persontåget 818 (avgång från Hässleholm kl. 7.25, ankomst till Nässjö kl. 11.53).

Lokalgodstågen 8101 Östersund—Ånge och 8102 Ånge—Östersund voro under tidtabell 128 anordnade allenast varannan söckendag. Från och med den 15 maj 1929 gå tågen i fråga varje söckendag. I samband därmed hava de å samma linje förut gående blandade tågen 3401 och 3402 ändrats till persontåg; tågen kunna dock fortfarande i viss utsträckning användas för befordring av fraktstycke gods och vagnslaster. Genom dessa förändringar hava dels stationerna å linjen Bräcke—Östersund erhållit bättre såväl persontågs- som godstågslägenheter.

Lokalgodstågen å linjen Mellansel—Örnsköldsvik hava fått sina lägen ändrade, så att tåg 8641 nu avgår från Mellansel kl. 18.20 (tidtabell 128 kl. 7.33) och ankommer till Örnsköldsvik kl. 19.31 (tidtabell 128 kl. 8.50), under det att tåg 8642 nu avgår från Örnsköldsvik kl. 6.40 (tidtabell 128 kl. 19.30) och ankommer till Mellansel kl. 8.12 (tidtabell 128 kl. 21.15).

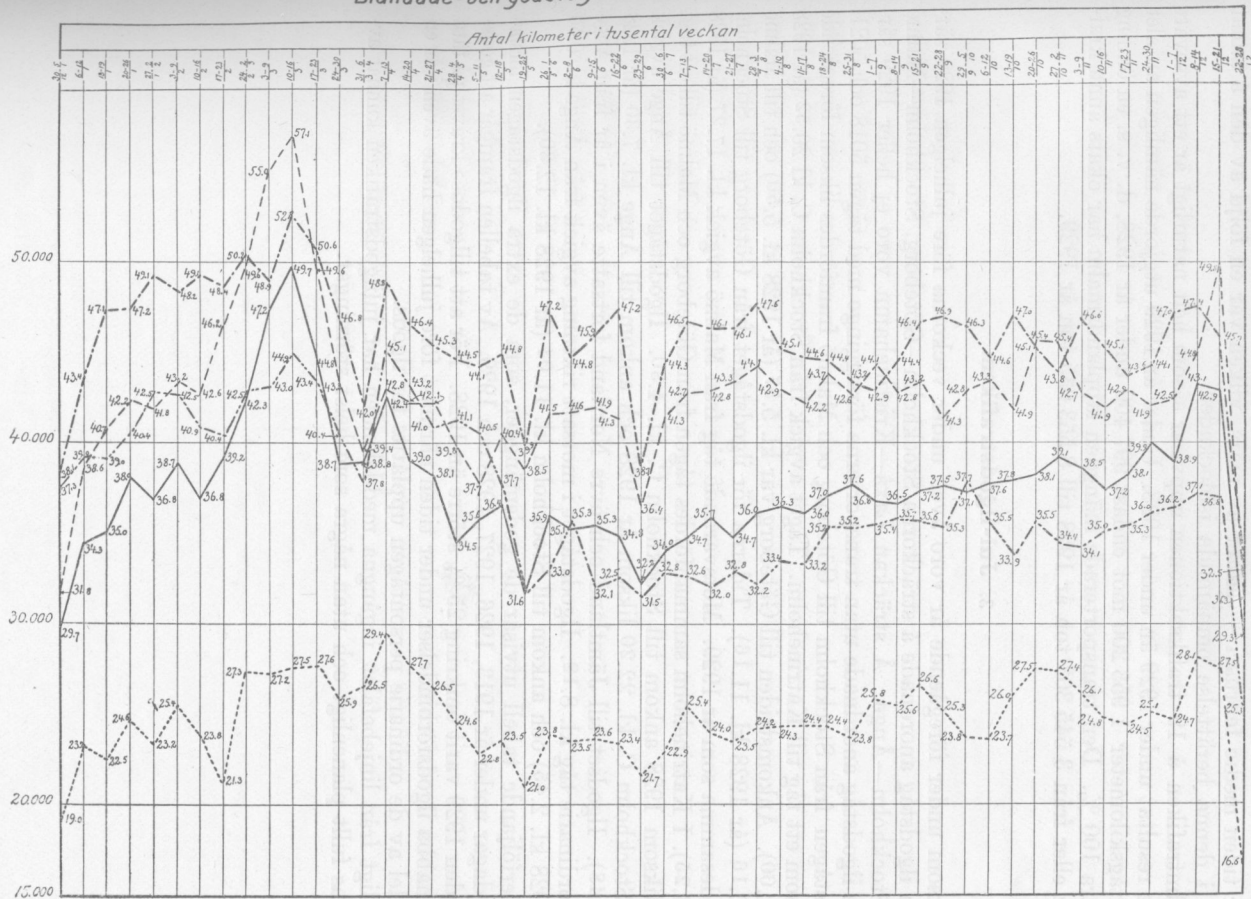
2. Godstågsrörelsen.

Såsom framhålls i 1928 års berättelse påverkades godstågsrörelsen under nämnda år av de stora arbetsinställelserna inom gruvdriften och andra stora grenar av industrien. Det kan därför vara av intresse att lämna några jämförande siffror över trafiken under åren 1928 och 1929.

Sammanlagda antalet tågkilometer av blandade tåg, fjärrgodståg och lokalgodståg utgjorde 9 274 200 under 1928 och 9 907 000 under 1929.

Transportarbetet under år 1928 omfattade — förutom lapplandsmalm, järnvägsmateriel, åkdon och levande djur — 10 780 728 ton mot 11 803 165 ton under 1929. Godstågsrörelsen å Statens Järnvägars olika distrikt (utom malmtågen å 19 trafik-

Blandade- och godstågskilometer under år 1929^{*)}



^{*)} Malmfägen å 19 trafiksektionen ej medräknade.

sektionen) under olika veckor 1929 framgår av tablån å sid. 113. Om man jämför denna tablå med den, som var införd i berättelsen för år 1928, lägger man särskilt märke till den — framför allt å 2:a och 1:a distrikten — avsevärt stegrade trafiken under tiden medio februari — slutet av mars, vilken var en följd av den å annat ställe i denna berättelse omnämnda isblockaden.

Malmtrafiken å 19 trafiksektionen uppvisar såsom helt naturligt är ett avsevärt bättre resultat under 1929 än under 1928. Under år 1929 utgjorde nämligen antalet malmtågskilometer 1 953 200 mot endast 997 400 under år 1928, d. v. s. en ökning på nära 100 %. Den transporterade mängden lapplandsmalm har ökats ännu kraftigare eller från 3 545 303 ton år 1928 till 8 553 035 ton år 1929.

3. Jul-ilgodstrafiken.

Liksom under föregående år voro även under veckorna före julhelgen 1929 särskilda ilgodståg anordnade å sträckorna Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö och Stockholm—Ånge. Å sträckan Laxå—Kristinehamn voro ej heller 1929 särskilda ilgodståg anordnade utan transporterarna försiggingo med tågen 5018 och 5021. Ilgodstågen från Stockholm till Göteborg och Malmö framfördes liksom föregående år såsom ett tåg till Katrineholm. Tåget avgick från Stockholm C. kl. 20.52 (år 1928 kl. 21.00). Ankomsttiden till Göteborg var kl. 5.57 (år 1928 kl. 5.50) och till Malmö kl. 10.16 (år 1928 kl. 11.16). Tiderna för ilgodståget från Göteborg till Stockholm voro desamma som år 1929. Motsvarande tåg från Malmö avgick kl. 17.27 (år 1928 kl. 16.25). I Katrineholm sammanfördes tågen från Göteborg och Malmö till ett tåg, som liksom 1928 ankom till Stockholm C. kl. 4.30. Ilgodståget till Ånge avgick från Stockholm C. kl. 22.20 liksom år 1928 och ankom till Ånge kl. 7.30 (år 1928 kl. 7.48). Ilgodset till Jämtland och övre Norrland fortsatte även i år från Ånge med ordinarie tåg kl. 8.12. Ilgodståget i motsatt riktning avgick från Ånge kl. 0.56 (år 1928 kl. 2.45) och ankom till Stockholm kl. 11.04 (år 1928 kl. 12.30).

Efterföljande tabell utvisar de godsmängder, som de extra ilgodstågen forslat olika dagar under år 1913, 1926, 1927, 1928 och 1929. Av tabellen framgår att gods mängden 1929 varit omkring 25 % större än 1928. För att tillgodose kravet på täta och snabba ilgodsförbindelser under tiden närmast före julhelgen hade även i år en stor del av de ordinarie persontågen upplåtits för ilgods.

Enligt från linjebefälet ingångna meddelanden har julilgodstrafiken kunnat avvecklas fullt planenligt och utan några som helst störningar.

Linje	År	Antal inlastade kolli										i medeltal pr dag
		den										
		15/12	16/12	17/12	18/12	19/12	20/12	21/12	22/12	23/12	24/12	
Cst—G.....	1913	—	—	3 547	3 615	4 316	4 290	4 619	2 135	3 891	2 086	3 562
	1926	3 019	3 190	3 226	3 374	3 272	863	3 718	4 276	3 588	—	3 170
	1927	3 240	3 096	2 761	—	3 101	3 777	3 758	2 638	—	—	3 196
	1928	4 224	—	2 786	3 655	3 804	3 576	3 185	2 308	—	—	3 107
	1929	—	3 464	4 328	4 389	4 840	5 077	4 313	831	2 451	—	4 123
G—Cst.....	1913	—	—	2 237	2 910	3 374	3 332	3 610	1 261	2 961	2 007	2 712
	1926	3 480	3 656	3 765	3 977	3 212	945	4 377	4 130	2 606	—	3 350
	1927	2 977	3 019	2 962	—	3 021	3 515	3 251	2 394	—	—	3 023
	1928	3 088	—	2 675	3 280	3 833	3 167	2 482	1 665	—	—	2 884
	1929	—	3 230	4 028	4 802	4 198	4 280	3 471	339	1 743	—	4 001
Cst—M	1913	—	—	2 802	3 082	3 465	3 338	3 460	1 583	3 076	1 554	2 795
	1926	3 039	3 035	3 070	3 132	3 013	1 050	3 780	4 384	3 484	—	3 110
	1927	3 300	3 014	2 695	—	3 300	4 099	3 881	2 885	—	—	3 311
	1928	2 916	—	3 219	4 289	4 543	4 204	3 605	2 617	—	—	3 628
	1929	—	3 204	4 326	4 384	4 700	5 094	4 220	1 002	2 816	—	4 321
M—Cst	1913	—	—	2 493	3 633	4 201	4 514	3 966	2 808	3 126	1 404	3 268
	1926	3 118	3 147	2 190	3 081	3 038	1 860	4 032	4 594	2 835	—	3 099
	1927	2 383	2 602	2 239	—	3 122	3 084	2 734	2 226	—	—	2 627
	1928	2 621	—	1 851	3 264	3 342	3 364	3 082	2 417	—	—	2 849
	1929	—	1 724	2 608	2 874	3 366	3 175	3 482	1 125	1 406	—	2 871
Cst—Åg	1913	—	—	3 091	3 952	4 212	4 212	4 088	1 767	3 402	2 220	3 368
	1926	3 030	3 143	3 426	3 368	2 695	1 492	3 045	3 759	2 878	—	2 982
	1927	3 340	3 408	3 431	3 126	1 396	3 019	4 159	3 670	2 804	—	3 150
	1928	3 189	—	2 969	4 175	4 934	4 064	3 546	2 539	—	—	3 630
	1929	—	3 127	4 826	5 005	5 194	5 203	4 362	340	2 221	—	4 619
Åg—Cst	1913	—	—	716	1 066	1 180	1 397	1 341	626	1 457	676	1 057
	1926	960	911	1 037	1 053	964	776	1 527	1 583	1 043	—	1 095
	1927	586	664	726	653	430	881	1 166	1 232	885	—	803
	1928	507	465	—	512	816	837	874	685	652	—	668
	1929	354	—	350	686	770	842	811	862	244	358	720
Tillsammans	1913	—	—	14 886	18 258	20 748	21 083	21 084	10 180	17 913	9 947	16 762
	1926	16 646	17 082	16 714	17 985	16 194	6 986	20 479	22 726	16 434	—	16 805
	1927	15 846	15 803	14 814	3 779	14 370	18 375	18 949	15 045	3 689	—	16 172
	1928	14 745	465	13 500	19 185	21 272	19 212	16 768	12 231	652	—	16 702
	1929	354	14 749	20 466	22 140	23 068	23 671	20 659	4 499	10 881	358	20 792

4. Trafiken under isblockaden.

Vintern 1928—1929 var ovanligt sträng, med stark köld och stora mängder snö. Kölden åstadkom så svåra ishinder, att sjötrafiken under vissa dagar var så gott som inställd även på sådana svenska hamnar, som eljest alltid kunna hållas öppna även om vintern.

Dels uppstod till följd härav svårigheter för ångfärjerörelsen, dels måste järnvägarna övertaga en stor del av det transportarbete, som eljest utföres av sjöfarten. De starka snöfallen försakade på sina håll svåra tåggrubbningar.

Isanhopningen i Östersjön och Öresund beredde ångfärjorna så stora svårigheter, att trafiken under flera dagar icke kunde upprätthållas. Järnvägsmyndigheterna i Sverige, Tyskland och Danmark sågo sig då nödsakade att tillämpa internationella fördraget om godsbefordring art. 5 § 5, som ger befogenhet att inskränka eller helt inställa trafiken.

Sedan ångfärjetrafiken på leden Trälleborg—Sassnitz år 1909 öppnades, har den på grund av issvårigheter måst helt inställas endast den 4 och 5 februari 1922, den 26 februari och 1—6 mars 1924 och den 25 februari och 28 februari—5 mars 1929.

På ångfärjeleden *Trälleborg—Sassnitz* började trafikinskränkningarna den 10 februari, då det bestämdes, att lättfördärligt gods och levande djur icke finge mottagas till befordring. Visserligen lättades detta förbud redan påföljande dag genom medgivande, att lättfördärligt gods fick mottagas på avsändarens eget ansvar, men den 15 februari meddelades, att intet gods kunde mottagas till befordring över nämnda färjeled. Från den 20 februari skulle på vissa villkor 10 vagnar per dag få mottagas för utförsel och från den 23 även express- och ilstyckegods utan inskränkning. Från den 28 februari till den 6 mars var emellertid trafiken helt inställd. Sist sagda dag gjorde de svenska färjorna lyckade försöksturer, och den 8 mars kunde express-, il- och fraktstyckegodstrafiken återupptagas. Vagnslaster skulle få mottagas endast mot transportmedgivande. Den 16 mars återupptogs trafiken i full utsträckning. Endast färsk fisk fick icke mottagas, men också detta förbud, upphävdes dagen därefter, den 17 mars. Emellertid hade färjorna fortfarande stora svårigheter att kämpa mot. Överfarten tog längre tid i anspråk än eljest och antalet färjeturer måste begränsas. Den 25 mars kvarstodo exempelvis i Sassnitz 180 och den 26 mars 240 lastade vagnar i väntan på överfart.

Fiskexporten till Tyskland måste under isblockaden nästan helt inställas. Under senare delen av februari hindrade visserligen isen kustfisket och försvårade havsfisket, men i början av mars gjordes utanför västkusten goda sillfångster, vilka emellertid måste ilandföras till Skagen och därifrån vidarebefordras till Tyskland.

I den *danska samtrafiken* beredde isen i Stora Bält och i Östersjön mellan Gjedser och Warnemünde de största svårigheterna.

Från den 13 februari mottogs endast resgods för befordring över Gjedser-Warnemünde och Korsör-Nyborg. Den 15 februari förbjöds all mottagning av gods till och bortom Danmark. Den 22 kunde åter gods av alla slag mottagas till stationer på Själland, Falster och Låland; den 2 mars tilläts resgods, expressgods och ilstyckegods även på leden Gjedser-Warnemünde och den 4 mars fick allt gods utom vagnslaster mottagas över den leden. Påföljande dag, den 5 mars, hade man lyckats bemästra isen i Stora Bält, så att resgods- och expressgodstrafiken kunde återupptagas. Till Själland, Falster och Låland kunde då allt gods utom fraktgods i vagnslaster mottagas. Den 6 mars måste åter godstrafiken över Gjedser—Warnemünde inställas. (Resgods fick dock mottagas). Från den 8 mars mottogs över Stora Bält förutom resgods och expressgods även ilgods, men endast till Fyen och Jylland. Fr. o. m. den 18 mottogs allt gods till Danmark.

Mellan Sverige och Danmark upphävdes alla inskränkingar i godstrafiken den

26 mars med undantag för gods via Gjedser-Warnemünde, över vilken väg fortfarande endast resgods och expressgods mottogs. Den 31 mars mottogs åter gods utan inskränkning även via Gjedser—Warnemünde.

Med tillhjälp av isbrytare kunde inloppet till *Göteborgs* hamn hållas öppet hela vintern. Fartyg, som eljest skulle ha gått till andra hamnar omdestinerades därför i stor utsträckning till Göteborg. I synnerhet gäller detta tiden 9 februari—20 mars, då passagen genom Öresund till Östersjön praktiskt taget var stängd och trafiken till västkusthamnarna (med undantag av Göteborg) endast kunde upprätthållas oregelbundet och i ringa utsträckning. Till följd härav uppstod en avsevärd stegring av godstrafiken på järnväg över Göteborg. Huvudsakligen var det kol och koks, som infördes till södra och mellersta Sverige och trämassa, som utfördes från Norrland. Enbart i Sannegården torde ha lastats över 35 000 ton kol och koks mer än eljest skulle hava varit fallet. Men även mängden av andra godsslag ökades starkt, så t. ex. avsändes från Göteborg 142 vagnar bananer till Stockholm, 37 till Malmö och 5 till Köpenhamn. Å andra sidan förorsakade som nämnts svårigheterna för ångfärjerörelsen tillfällig inskränkning i utlandstrafiken.

Styckegodstrafiken rönte icke någon mera väsentlig inverkan av isblockaden.

Trafikökningen i Göteborg upptogs till allra största delen av Statens Järnvägar. Under senare hälften av mars ökades emellertid trafiken avsevärt också på Bergslagens järnvägar, beroende på stora lastningar av pappersmassa.

Mellan de olika hamnstationerna i Göteborg kom trafiken att fördela sig, så att S. J. Göteborg Hb och Göteborgs frihamn ombesörjde huvudsakligen exporten och Sannegården importen.

Antalet å dessa stationer lossade och lastade vagnar steg avsevärt. Från att under den första delen av februari hava utgjort lägst 300 och högst 600 per dag steg trafiken efter den 20 februari (vid vilken tid isblockaden i full utsträckning började påverka trafiken i Göteborg), så att det lägsta antalet någon dag lossade och lastade vagnar utgjorde c:a 600 och det högsta antalet, vilket uppnåddes den 11 mars, uppgick till icke mindre än 1 030 vagnar.

Vid så livlig trafik på Göteborgs bangårdar var stockning att befara, särskilt som dessutom en mängd vagnar där måste uppställas med gods till fartyg, som försenats av ishinder. Särskilda åtgärder måste alltså vidtagas i syfte att uppskjuta lastningar av vagnar till en viss båt i Göteborg, tills båtens ankomsttid var någorlunda säkert bestämd.

Den 22 februari föreskrevs genom telegram till 5 trafiksektionens stationer och anslutande enskilda järnvägar, att beställning av vagnar för gods till Göteborg, avsett för vidarebefordring sjöledes, skulle anmälas till trafikinspektören vid 5 trafiksektionen med uppgift å båtens namn och beräknad avgångsdag och att vagn för sådant gods ej finge utlämnas, förrän tillstånd erhållits från trafikinspektören och lastningsdag bestämts. Påföljande dag fastställde Järnvägsstyrelsen samma anordningar vid alla järnvägar i Sverige. Samtidigt föreskrevs, att för sändningar av hel taglast avgångsdagen skulle bestämmas i samråd med trafikinspektören vid 5 trafiksektionen. Från samma tid erhöll nämnda trafikinspektör från hamnkontoret i Göteborg varje söckendag uppgift å inliggande och väntade fartyg. Uppgifterna kollationerades hos rederierna och vidareändes per telegram till övriga trafikinspektörer, som utan vidare fingo lämna transporttillstånd för vagnar till sålunda anmälda båtar. För handläggning av ifrågavarande ärenden inrättades en särskild transportexpedition. När sändning till viss båt krävde mer än 10 vagnar, erhöll transportexpeditionen uppgift å vagnantalet. Från den 22 mars kunde åter vagnar avsändas till Göteborgs hamnstationer utan särskilda villkor

Under tiden den 28 februari—28 mars användes Statens järnvägars hamnbana

Högtraf Göteborg

Vidtag åtgärder

uteslutande för vagnar till och från fartygen. I vanliga fall förekommer där en betydande lastning och lossning av lokalgods. Detta hänvisades i stället till den nya frilastgodsbangården på Gullbergs vass. Stationsinspektoren i Olskroken fick under högtrafiken övertaga ledningen av allt växlingsarbetet och hela vagnrörelsen, i vad avsåg godstrafiken å Göteborgs rangerbangårdar och hamnar. Den någon månad före högtrafikens inträde utfärdade bestämmelsen, att även fartygets namn skulle angivas på vagnskorten, visade sig under högtrafiken mycket ändamålsenlig. Anordningen gjorde det t. ex. möjligt, att redan å Sävenäs rangerbangård uppdelade vagnarna till de olika båtarna i Frihamnen, där utrymmet var mycket begränsat. Vagnarna kunde nedväxlas direkt till fartygssidan redan före stuveriarbetets början på morgonen. Därigenom undvekos onödiga växlingar och därmed förenade avbrott i stuveriarbetet och ökade kostnader.

Personalantalet i Göteborg måste givetvis ökas under högtrafiken. Tre växel-lokomotiv utom de vanliga tjänstgjorde där.

Tågrörelsen.

Å sträckan Sävenäs—Falköping-R. är det ordinarie antalet godstågskilometer 840 på söckendagar och 623 på sön- och helgdagar. Det största antalet godstågskilometer per dag under högtrafiken uppnåddes den 12 mars med 2 375, d. v. s. en ökning utöver det ordinarie med omkring 185 %. Den dagen voro å sträckan Sävenäs—Falköping-R. 14 extra godståg anordnade.

Å sträckan Falköping-R.—Hallsberg uppgår det ordinarie antalet godstågskilometer på söckendagar till 1 010 och på sön- och helgdagar till 577. Den 9 mars uppnåddes det högsta antalet med 2 703 eller omkring 170 % utöver det normala.

Å sträckan Falköping-R.—Nässjö är det ordinarie antalet godstågskilometer på söckendagar 452 och på sön- och helgdagar 223. Det största antalet på en dag under högtrafiken var 772 eller en ökning med omkring 70 %.

För att avveckla trafiken anordnades i största möjliga utsträckning direktgodståg. Således gingo under februari och mars från 14 och 15 trafiksektionerna 40 extra direktgodståg med trämassa till Göteborg. Av dessa voro 38 st. 900-tonståg. Samma månader avsändes från Sävenäs 55 extra godståg, rangerade förbi Hallsberg, därav 45 på Stockholm (40 enbart under tiden 1—21 mars och på en dag icke mindre än 4). 7 direktgodståg gingo till Flen (f. v. b. Oxelösund), 2 till Krylbo (f. v. b. Avesta) och 2 till Laxå. Från Sävenäs till Hallsberg anordnades 27 extra godståg (härav 12 med vagnar även till Stenstorp, Skövde och Laxå). Till linjen Falköping-R.—Nässjö anordnades 46 extra godståg detaljrangerade förbi Falköping R., därav 1 med vagnar endast till Nässjö, 14 endast till Jönköping och 31 med vagnar till Vartofta, Jönköping och Nässjö. På Falköping-R. utställdes 5 extra godståg.

Inalles anordnades å linjen Sävenäs—Falköping-R. under februari och mars 290 extra godståg. De flesta av de från Sävenäs utgående tågen eller 130 berörde annan trafiksektion. Av de nämnda 45 direktgodstågen till Stockholm utgjordes 7 av banantåg till Värtan, medan de övriga huvudsakligen medförde stenkol och koks. I allmänhet bestodo koltågen av 50 vagnar och kokstågen av 55.

Tack vare den elektriska driften på västra stambanan kunde transporttiden mellan Stockholm och Göteborg hållas mycket låg. Koltågen framfördes således på 13—14 timmar och banantågen på 10—11. Om ångdrift varit anordnad torde transporttiden ha utgjort minst 18 timmar för koltågen och 15 för banantågen.

Vid uppgörandet av tidtabeller för de extra godstågen eftersträvades en hastig vidarebefordring från Göteborg av under dagen lastade vagnar. När bränsletransporterna till Stockholm pågingo, kunde t. ex. en stor del av dagslastningen i Sannegården vara tillgänglig för lossning i Värtan påföljande dag och vagnarna efter ett dygn vara tillgängliga för förnyad lastning. Även under den livligaste trafiken var hela dagslastningen avsänd från Sävenäs senast påföljande morgon kl. 10.23.

Ehuru de flesta bangårdarna i Göteborg äro trånga och för övrigt icke väl lämpade

för en högtrafik av det slag, varom nu är fråga, kunde dock växlingskostnaderna på Göteborgs hamnstationer hållas ungefär på normal nivå.

För att påskynda lossningen tillämpades i viss utsträckning bestämmelserna om debitering av vagnspengar strängare än eljest.

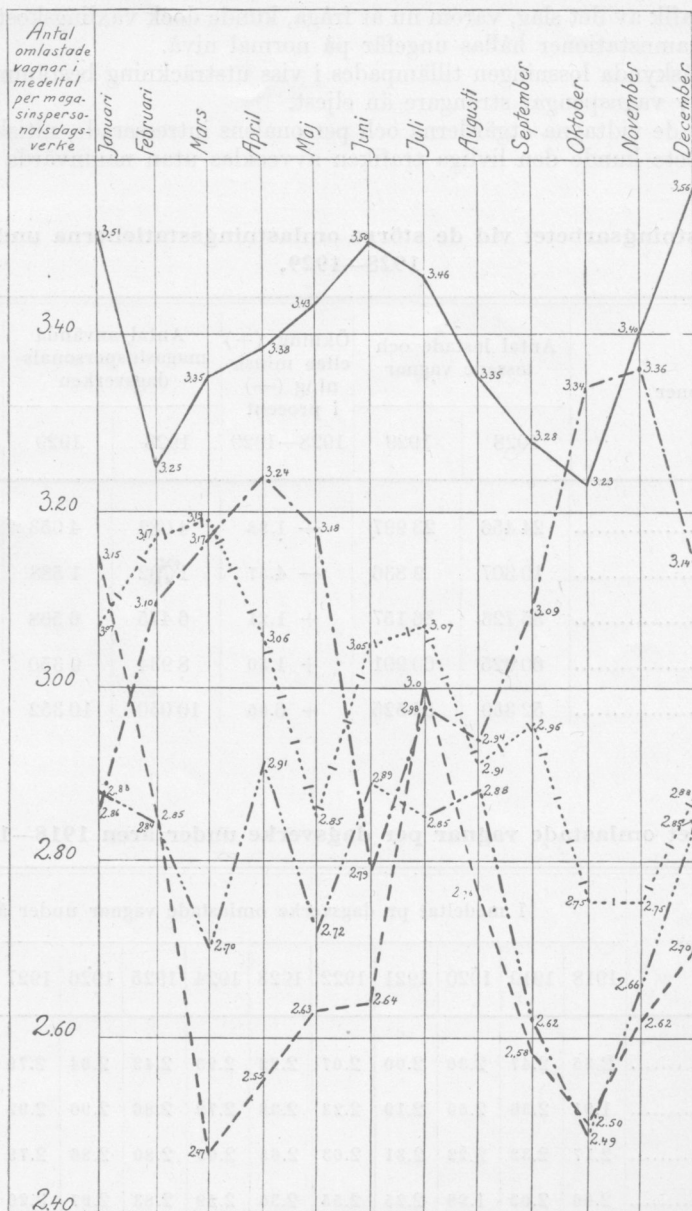
Tack vare de vidtagna åtgärderna och personalens intresserade, nitiska och uppoffrande arbete kunde den livliga trafiken avvecklas utan nämnvärda störningar.

5. Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna under åren 1928—1929.

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		Ökning (+) eller minskning (—) i procent 1928—1929	Antal använda magasinspersonalsdagsverken		Ökning (+) eller minskning (—) i procent 1928—1929
	1928	1929		1928	1929	
Ånge	24 456	23 997	— 1.88	4 083	4 053	— 0.74
Bollnäs	10 307	9 836	— 4.57	1 792	1 588	—11.38
Krylbo	35 726	36 157	+ 1.21	6 475	6 568	+ 1.44
Hallsberg	60 025	60 901	+ 1.50	8 934	9 350	+ 4.66
Nässjö	52 359	55 525	+ 6.05	10 050	10 352	+ 3.00

Antalet omlastade vagnar per dagsverke under åren 1918—1929.

Stationer	I medeltal pr dagsverke omlastade vagnar under åren											
	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Ånge	2.35	2.47	2.30	2.00	2.07	2.22	2.23	2.43	2.64	2.79	3.01	2.98
Bollnäs	1.91	2.36	2.50	2.19	2.23	2.38	2.79	2.86	2.96	2.92	2.88	3.10
Krylbo	2.17	2.32	2.22	2.31	2.63	2.65	2.69	2.80	2.86	2.79	2.76	2.77
Hallsberg	2.06	2.03	1.99	2.25	2.55	2.36	2.59	2.83	2.97	3.26	3.41	3.39
Nässjö	1.76	2.08	2.07	2.12	2.34	2.45	2.41	2.39	2.35	2.45	2.62	2.70



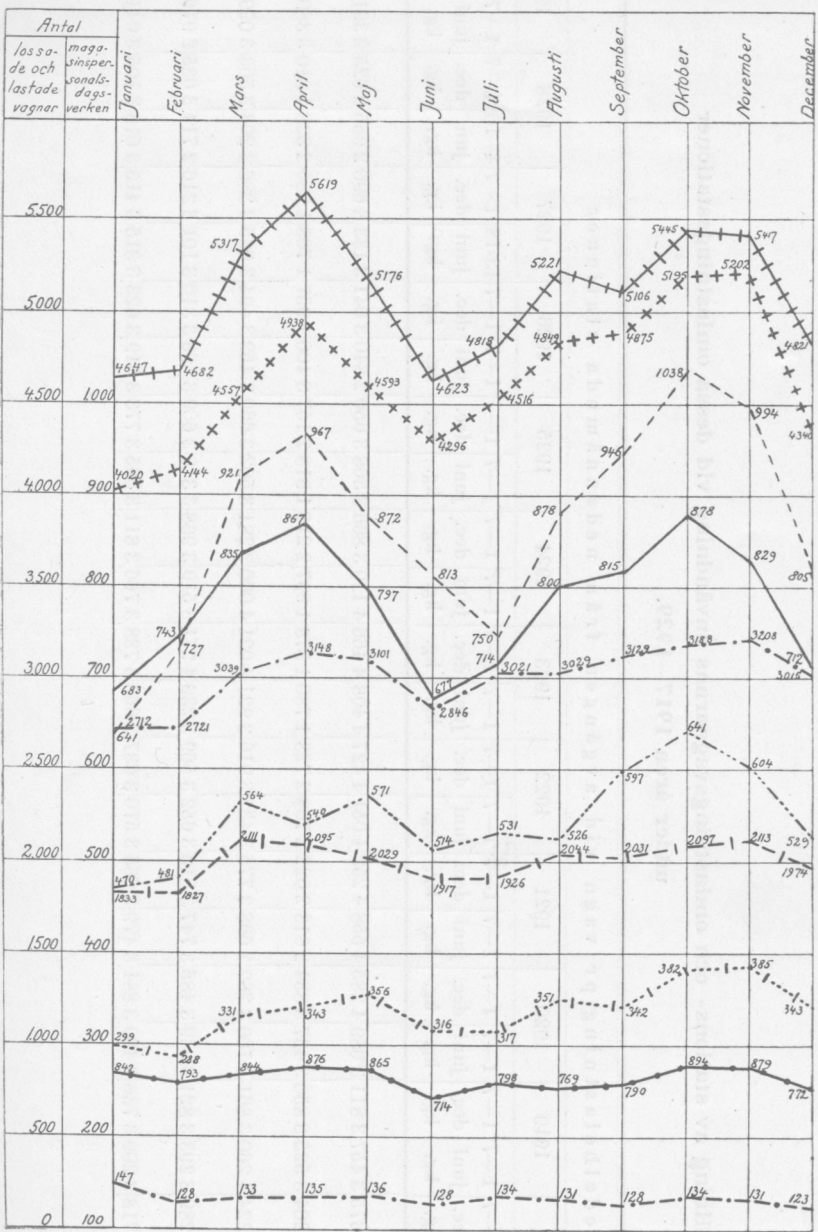
---|---|---|---| utmärker arbetsresultatet för Ånge

— — — — — Bollnäs

— · — · — · — Krylbo

— · — · — · — Hallsberg

— · — · — · — Nässjö



Ånge
 Bollnäs
 Krylbo
 Hallstberg
 Näs sjö

Lossade och lastade vagnar

Magasinspersonals dagsverken

