

RULLANDE MATERIELLENS UTNYTTJANDE

Lokomotiv.

Under de första tiderna hade varje lokomotivförare i regel "sitt" lokomotiv, som han icke endast körde utan även tillsammans med eldaren skötte beträffande småreparationer o. d.

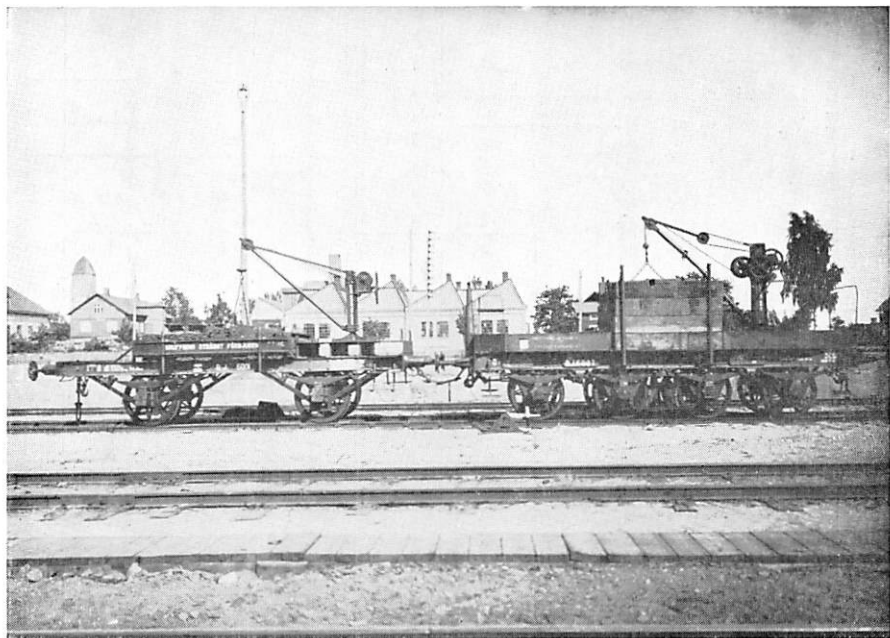


Fig. 208. Vågjusteringsvagnarna.

Vågjusteringsvagnar.

Sedan vågarnas kapacitet ökats till 50 ton, blev en befintlig, äldre vågjusteringsvagn för liten. År 1920 anskaffades därför en 4-axlig 50 tons justeringsvagn med sådan anordning, att den även kan användas för provning av reparationsverkstadens i Åmål större lyftkranar. (Fig. 209.)

Cisternvagnar.

Under krigstiden inköptes 3 st. 15 tons cisternvagnar, avsedda för oljedistribuering utefter linjen, men tillsvidare använda såsom oljeupp-lag.

Plogvagnar.

För spårets befriande från snö och is äger järnvägen fem med spårrensare försedda vagnar samt en kraftig vingplog.

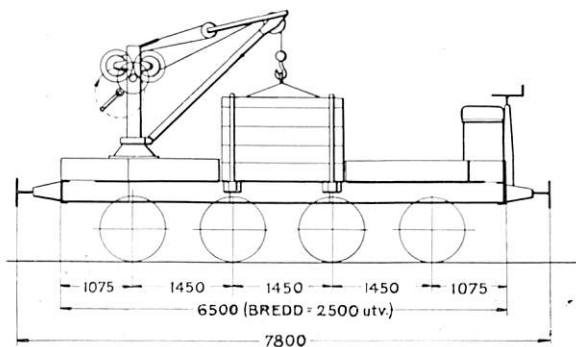
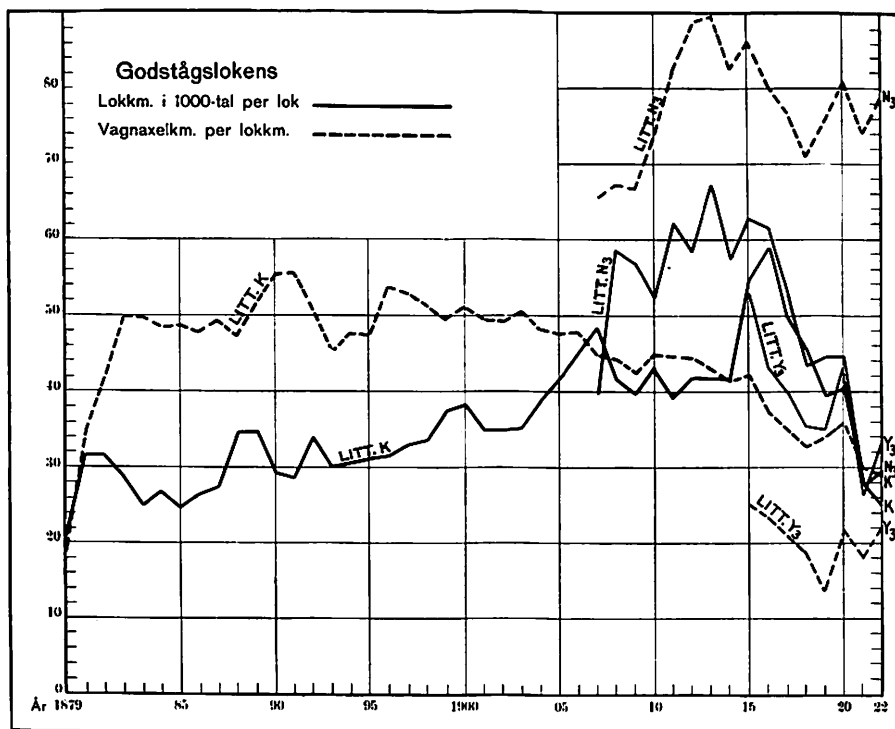


Fig. 209. 50 tons vågjusteringsvagn.



Diagr. 15.

Lokomotivet kunde då ej vara i tjänst mera än lokomotivföraren, vilket betydde ett relativt dåligt utnyttjande.

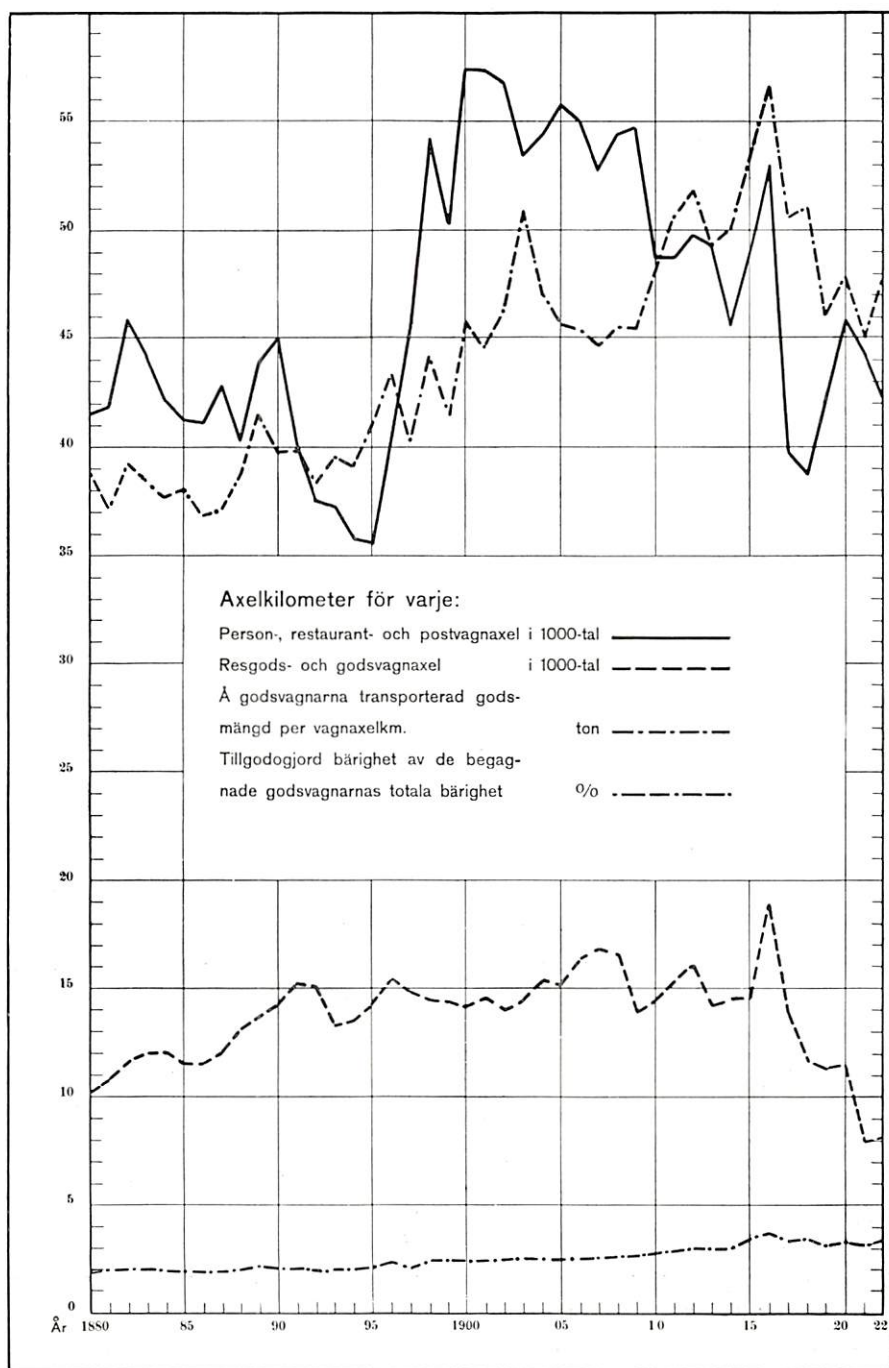
"Lokomotivbyte" blev därför infört, och de arbeten, som å lokomotiven utföras under uppehåll i stall, överflyttades till reparatörer.

Häri genom blev utnyttjandet av lokomotiven bättre, vilket framgår av lokomotivkilometerkurvorna för de ursprungliga båda typerna litt. B och K å diagr. 14 och 15.

Med litt. B kördes att börja med blandade tåg med relativt stort antal vagnar (streckade linjer å diagr. 14). Men i den mån persontrafiken skildes från godstrafiken nedgick axeltalet från omkring 30 till mellan 15 och 20. De större persontågen övertogs från 1901 av litt. C (sedermera C₃) och från 1911 av litt. H₃. Av diagrammet finner man, att axeltalet för dessa tåg stigit ganska jämnt. Sedan litt. H₃ övertagit de stora tågen, övertog C och C₃ i sin tur småtåg med c:a 15 axlar — dock körda med större hastighet än de med litt. B framförda.

Av kurvorna för lokomotivkilometerna finner man, huru litt. C och C₃ samt H₃ gjort högst betydande prestationer såsom t. ex. 1916, då båda

RULLANDE MATERIELL



Diagr. 16.

RULLANDE MATERIELLENS UTNYTTJANDE

dess typer löpte i medeltal över 80.000 km. Därefter hava på grund av trafikens minskning kilometertalen fallit.

Då godstågslokomotiv löpa uppåt 50.000 km per år, kan deras prestation betraktas som mycket god. Av diagrammet framgår tydligt nog, att lok litt N₃ tillkom just i rätt tid för att övertaga grovarbetet med tåg upp till 80 à 90 axlar. Härigenom avlastades litt. K, vars vagnaxeltal sedermera sjunkit på grund av ökad användning i växeltjänst och på grund av den allmänna nedgången.

I viss mån har K-typens arbete övertagits av litt. Y₃, som på grund av sin användning även i persontåg och växling dock ej visar något högt axeltal i tågen.

Person-, restaurang- och postvagnar.

Å diagr. 16 visar den heldragna linjen dessa vagnars medelkilometer-tal för resp. år, liggande mellan c:a 35.000 upp till c:a 57.000 km pr år.

Resgods- och godsvagnar.

Såsom av den streckade kurvan å diagr. 16 framgår, steg utnyttjandet av godsvagnarna beträffande kilometertalet per år från 10 till omkring 15 tusen under åren 1880—1890 och höll sig fram till 1915 omkring sistnämnda tal med en del variationer. År 1916 nåddes höjdpunkten, varefter den avtagande godstrafiken bringat ned kilometertalet till mycket låg siffra.

Den nedersta kurvan å samma diagram visar en mycket jämn stegring av den per godsvagnaxel i medeltal transporterade godsmängden från omkr. 2 till över 3 ton.

Likaledes visar kurvan för utnyttjandet av vagnarnas bärighet ett gynnsamt förlopp.



Fig. 210. Inspektionståg.