

TIDTABELLENS UTVECKLING

I den mån bandelar under byggnadstiden blevo färdiga, öppnades de för allmän trafik.

Den första tidtabellen gällde alltså sträckan Falun—B:s Ludvika, där i början av 1876 ett tåg i vardera riktningen igångsattes. Från Falun avgick tåget 7.41 f.m. och anlände till B:s Ludvika 11.15 f.m., avgick från B:s Ludvika kl. 3.30 e.m. och anlände till Falun kl. 7.5 e.m.

Denna till synes obetydliga tåganordning åstadkom dock dagsförbindelse mellan Falun, Frövi, Köping och Örebro och gav möjlighet för resande från Gävle att efter övernattningsnå trakterna söder om Falun.

Den 1.3 1876 insattes två tågpar å linjen Molkom—Kil med anslutning till tågen till Charlottenberg och Laxå, och den 1.8 samma år utsträcktes denna tidtabell till Filipstad.

Ett andra tågpar inlades den 1.9 1876 mellan Falun och B:s Ludvika, varigenom dagsförbindelse, ehuru med ganska långt uppehåll i Falun, erhöles mellan Gävle och Ludvika.

Fr. o. m. den 3.1 1877 kunde hela bandelen Falun—Kil trafikeras. Tidtabellen upptog ett tåg med avgång från Falun 6.20 f.m. och ankomst till Kil 4.41 e.m., morgontåg Grythytted—Daglösen och Daglösen—Kil samt eftermiddagståg Ludvika—Grythytted och Falun—Ludvika. Dessutom gick två dagar i veckan ett tåg å linjen Daglösen—Molkom.

För uppresan fanns ej dagsförbindelse mellan Kil och Falun, utan måste övernattnings ske i Filipstad. Man fick sålunda avresa från Kil 6.20 e.m., anlände till Filipstad 9.5 e.m., avreste därifrån följande dag kl. 9 och anlände till Falun 5.16 e.m.

I öfrigt voro tåg ordnade Kil—Grythytted, Grythytted—Ludvika, Ludvika—Falun och 2 dagar i veckan Molkom—Daglösen. Med samtliga tåg å huvudlinjen fanns förbindelse till Filipstad genom tre tågpar.

Redan den 15.5 s. å. ändrades tidtabellen, så att dagsförbindelse mellan Kil (avg. 7.8 f.m.) och Falun (ank. 6.30 e.m.) erhöles. Tågen Daglösen—Molkom voro i denna tidtabell borttagna.

Den 31.5 1877 öppnades bandelen Trollhättan—Göteborg. Den första bevarade tidtabellen (1.8 s. å.) upptager tvenne tågpar med avg. från

Göteborg 9.30 f.m. och 4.46 e.m. samt från Trollhättan 5.55 f.m. och 6.2 e.m. Färden tog c:a 2 ½ timmar i anspråk. Tidtabellen utsträcktes den 26.2 1878 till Öxnered och den 21.6 1879 med ett tågpar till Mellerud.

Å övre linjen hade under tiden tidtabellen ett par gånger ändrats men med bibehållande av tågantalet.

Sista bandelen, Kil—Mellerud, blev färdig i slutet av år 1879, och kunde fr. o. m. den 1 december hela linjen befaras.

I det extranummer, som Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning den 1.12 1879 utgav med anledning av öppnandet för allmän trafik av Bergslagens järnvägar i hela dess längd, finnes tidtabellen omnämnd på följande sätt:

”Tågen äro tillsvidare så ordnade, att de avgå varje dag
från Göteborg kl. 6.10 f.m. med nattkvarter i Ludvika, varifrån ankomsten till Falun sker kl. 8.41 f.m. påföljande dag; och
från Falun kl. 4.55 e.m. med nattkvarter i Ludvika, därifrån tåget anländer till Göteborg kl. 9.55 e.m. påföljande dag.”

Å de olika bandelarna voro dock ytterligare tåg insatta, så att man kan säga, att linjen trafikerades av två tågpar samt därutöver ett tågpar å linjen Öxnered—Göteborg, såsom framgår av diagr. 39.

För tydlighetens skull äro mellanstationer ävensom minutsiffror ej i denna och följande tidtabeller utsatta. Även tågförbindelserna Daglösen—Filipstad hava av samma skäl uteslutits.

Den 15.11 1880 ändrades tidtabellen på sådant sätt, att övernattningen förlades till Filipstad eller Grythytted. Denna tidtabell visas grafiskt i diagr. 40. Samtliga tåg voro vid denna tid blandade tåg, men hava de tåg, som avsågo framförandet av resande med något större hastighet, markerats med grövre linjer.

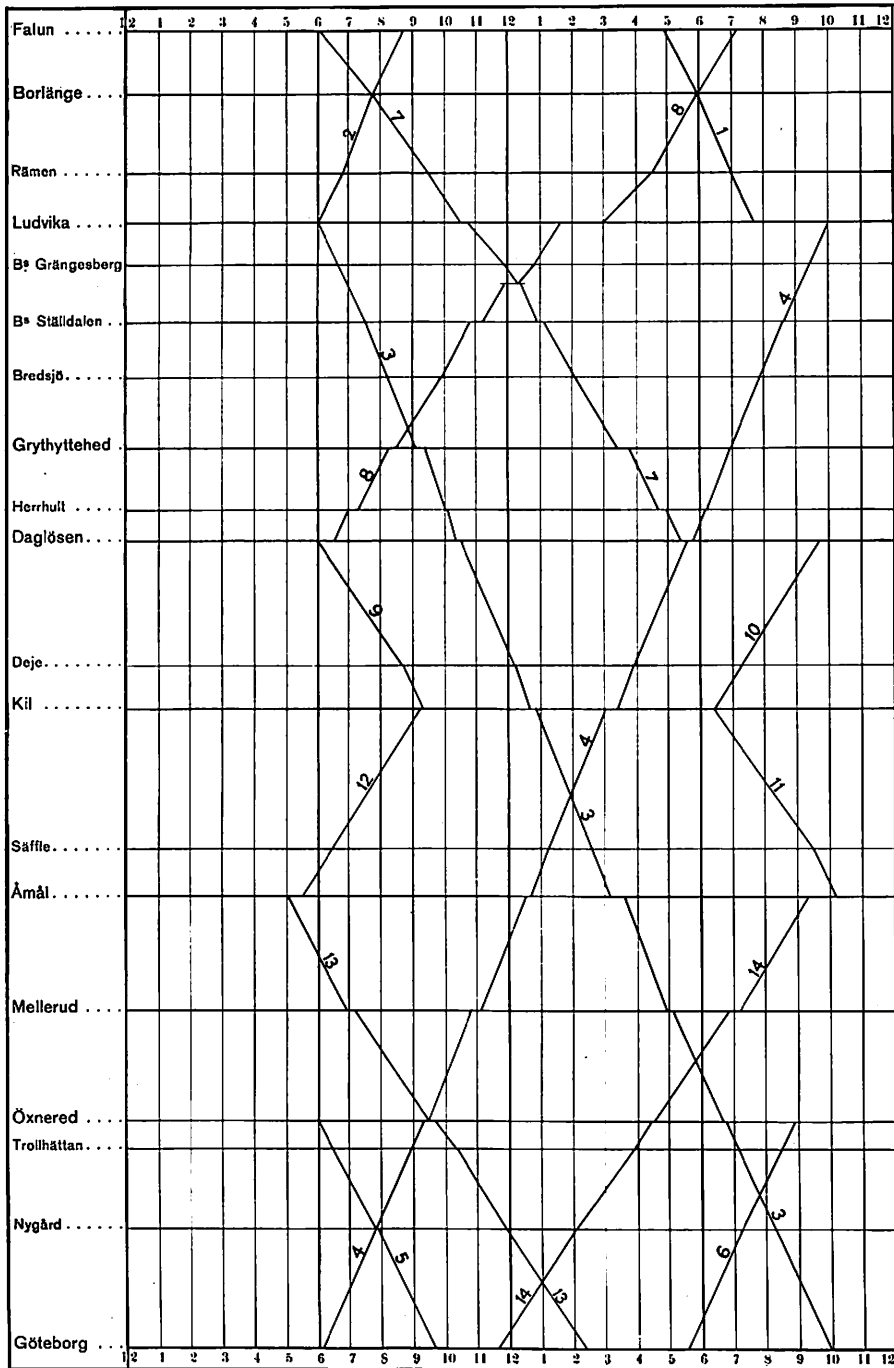
Ungefär liknande tidtabeller användes en tid framåt, varvid dock tågtiderna i vissa fall ändrades, så att t. ex. tåg 1 avgick tidigare på morgonen från Falun o. s. v.

Tanken att få tidtabellen så ordnad, att resan från Göteborg till Falun och omvänt skulle kunna företagas på en dag, kunde endast småningom förverkligas. Man ansåg det på den tiden ej lämpligt att använda fullt så stor hastighet på vintern som på sommaren. Första steget blev därför att insätta direktgående tåg å hela sträckan under sommaren.

Detta prövades första gången 1888. Under vintern fick fortfarande övernattning ske. Nattstationen flyttades 1.10 1891 åter till Ludvika.

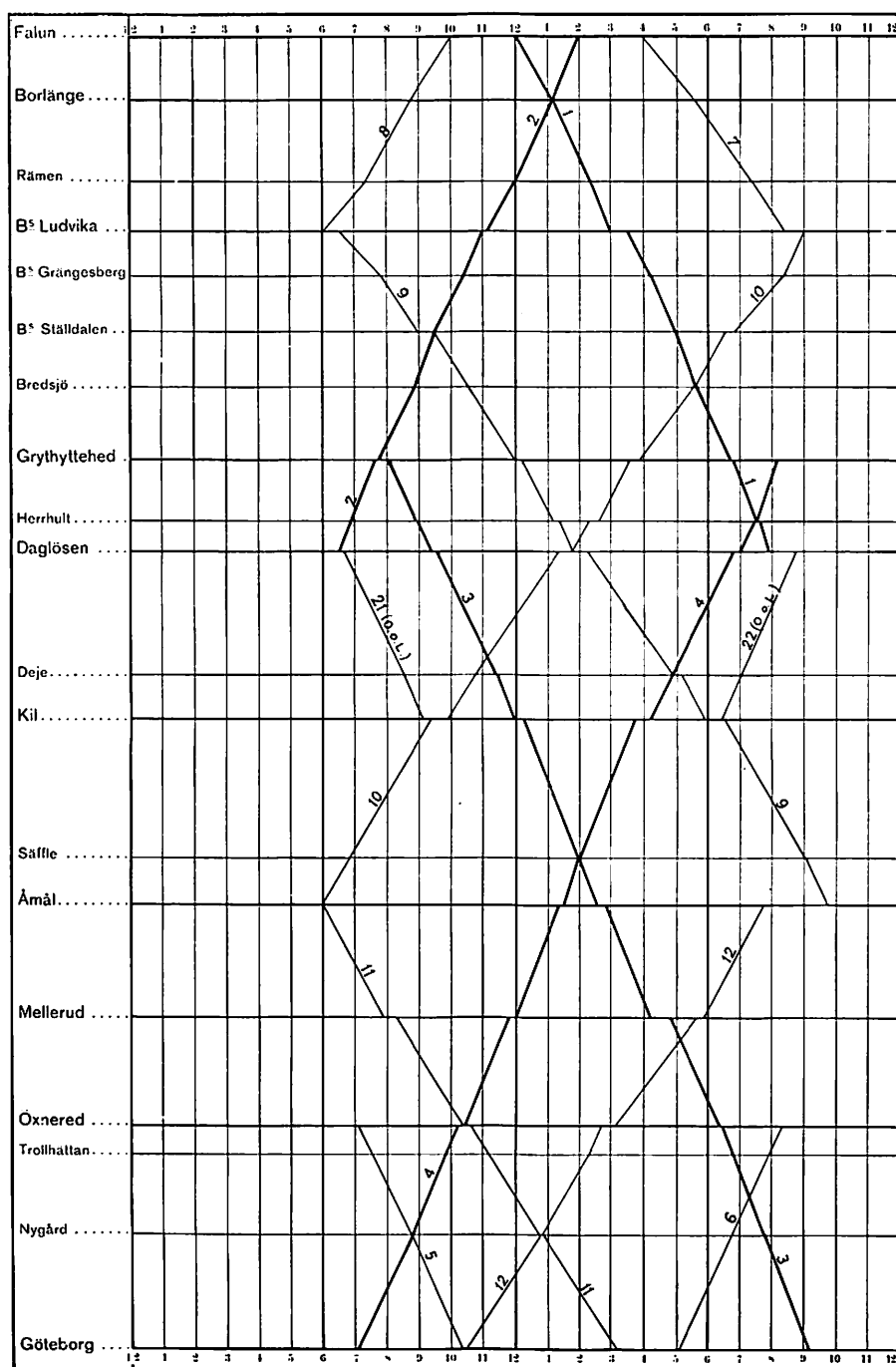
År 1890 hade sommartidtabellen det utseende, som visas å diagr. 41. Persontågsnaturen finna vi mera markerad hos tågen 1, 2, 21, 22, 51 och 52.

TRAFIKENS UTVECKLING



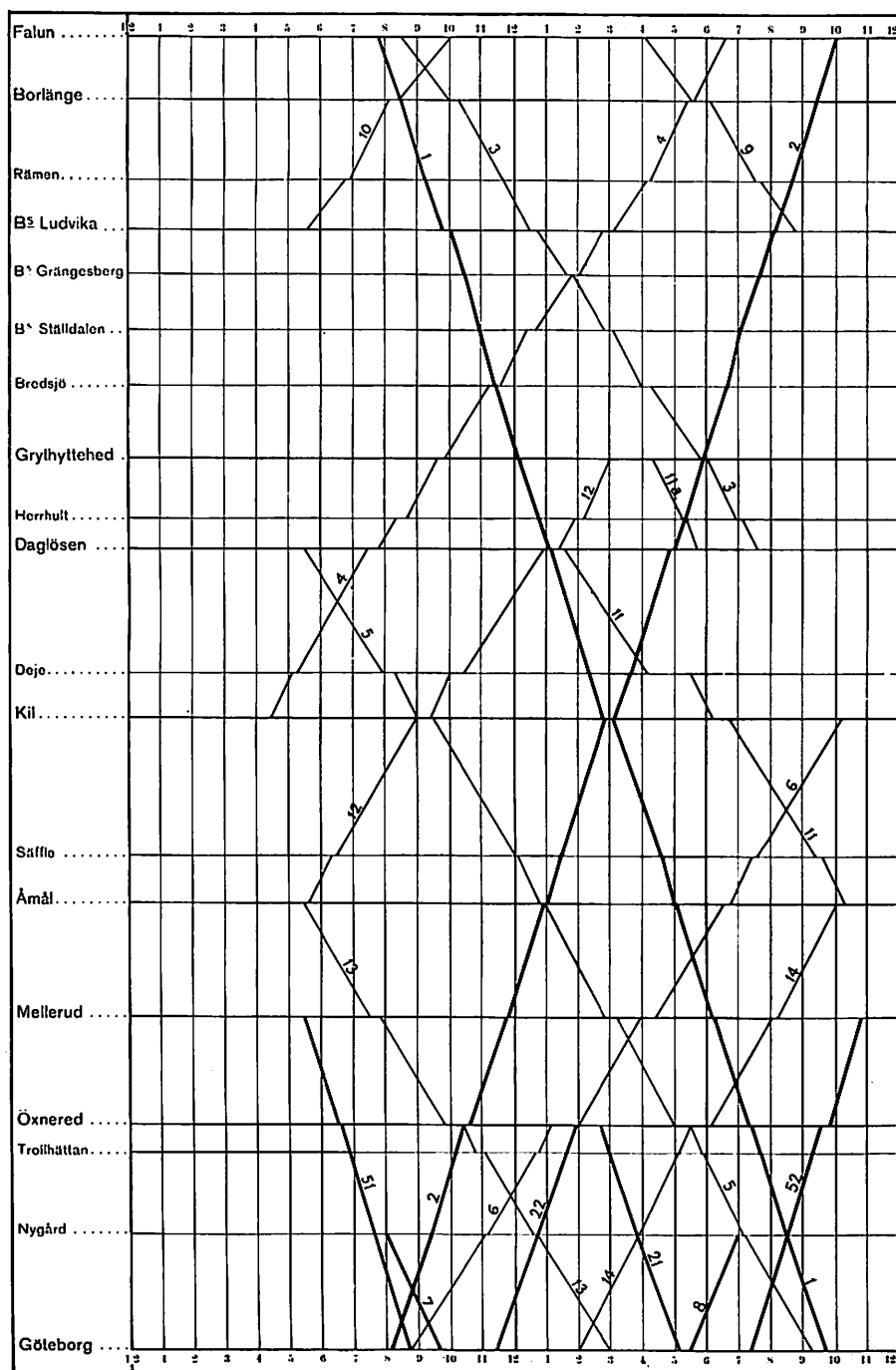
Diagr. 39. Tidtabell fr. o. m. 1.12 1879.

TIDTABELLENS UTVECKLING



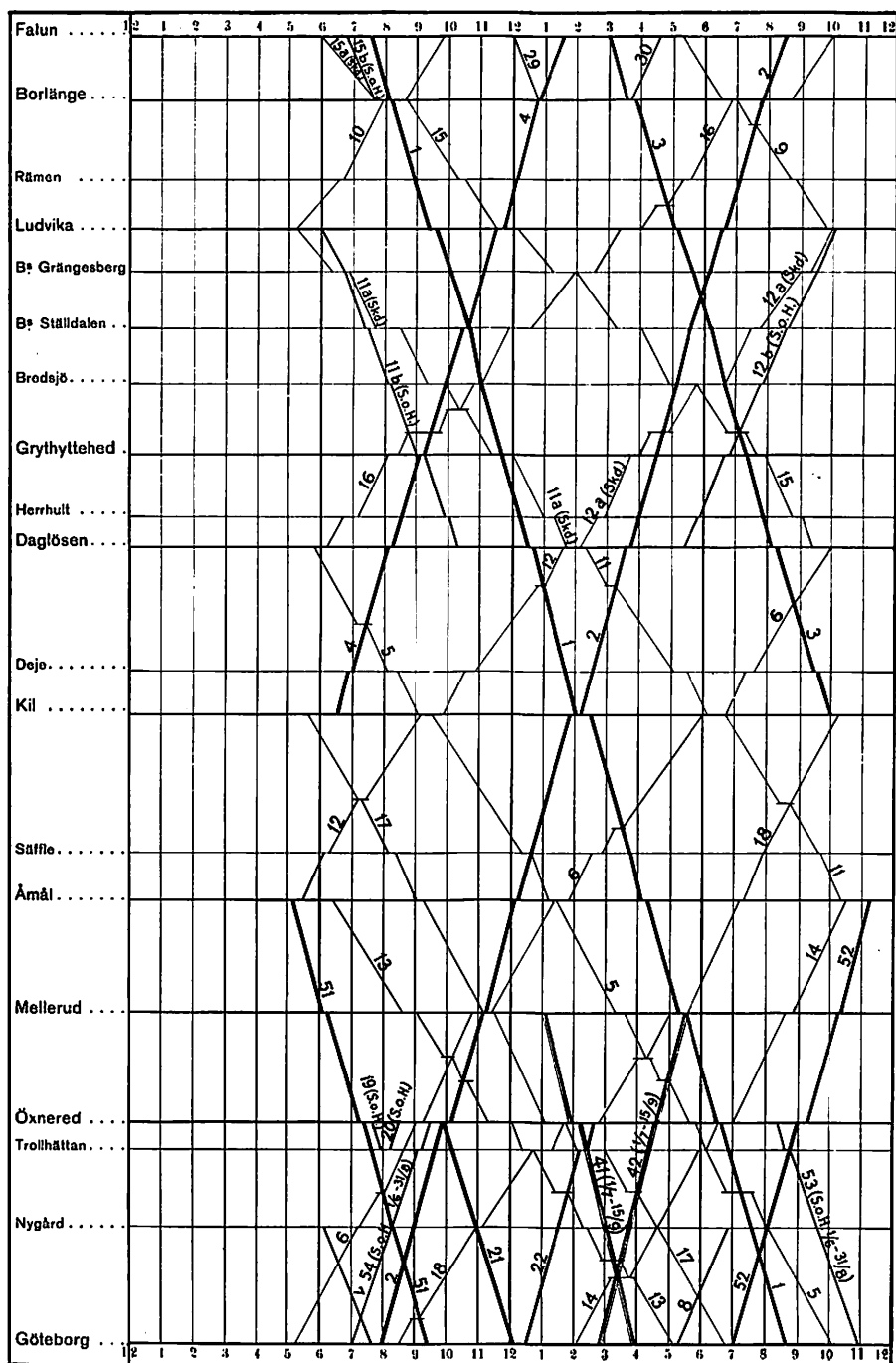
Diagr. 40. Tidtabell fr. o. m. 15.11 1880.

TRAFIKENS UTVECKLING



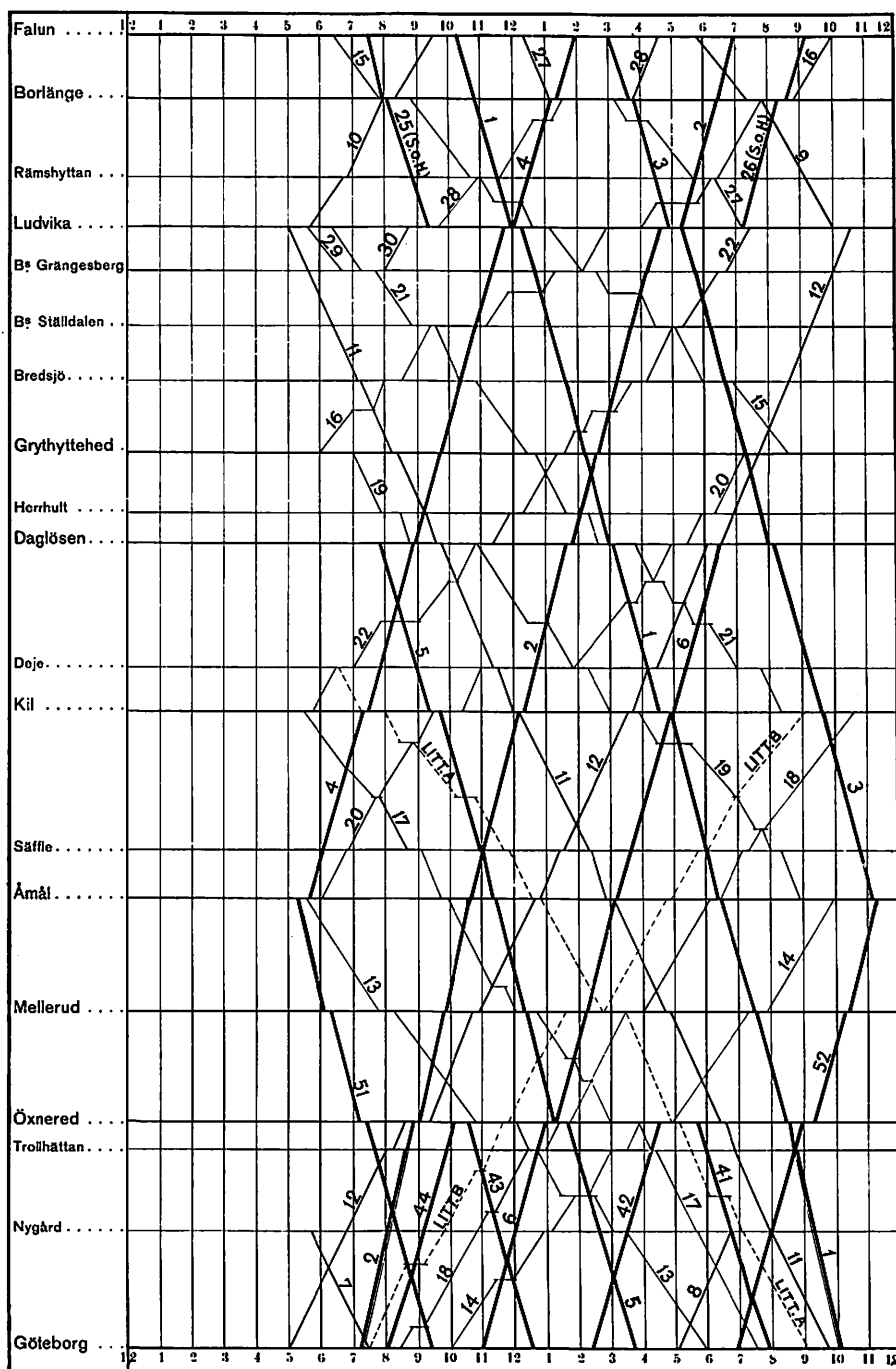
Diagr. 41. Tidtabell fr. o. m. 1.6 1890.

TIDTABELLENS UTVECKLING



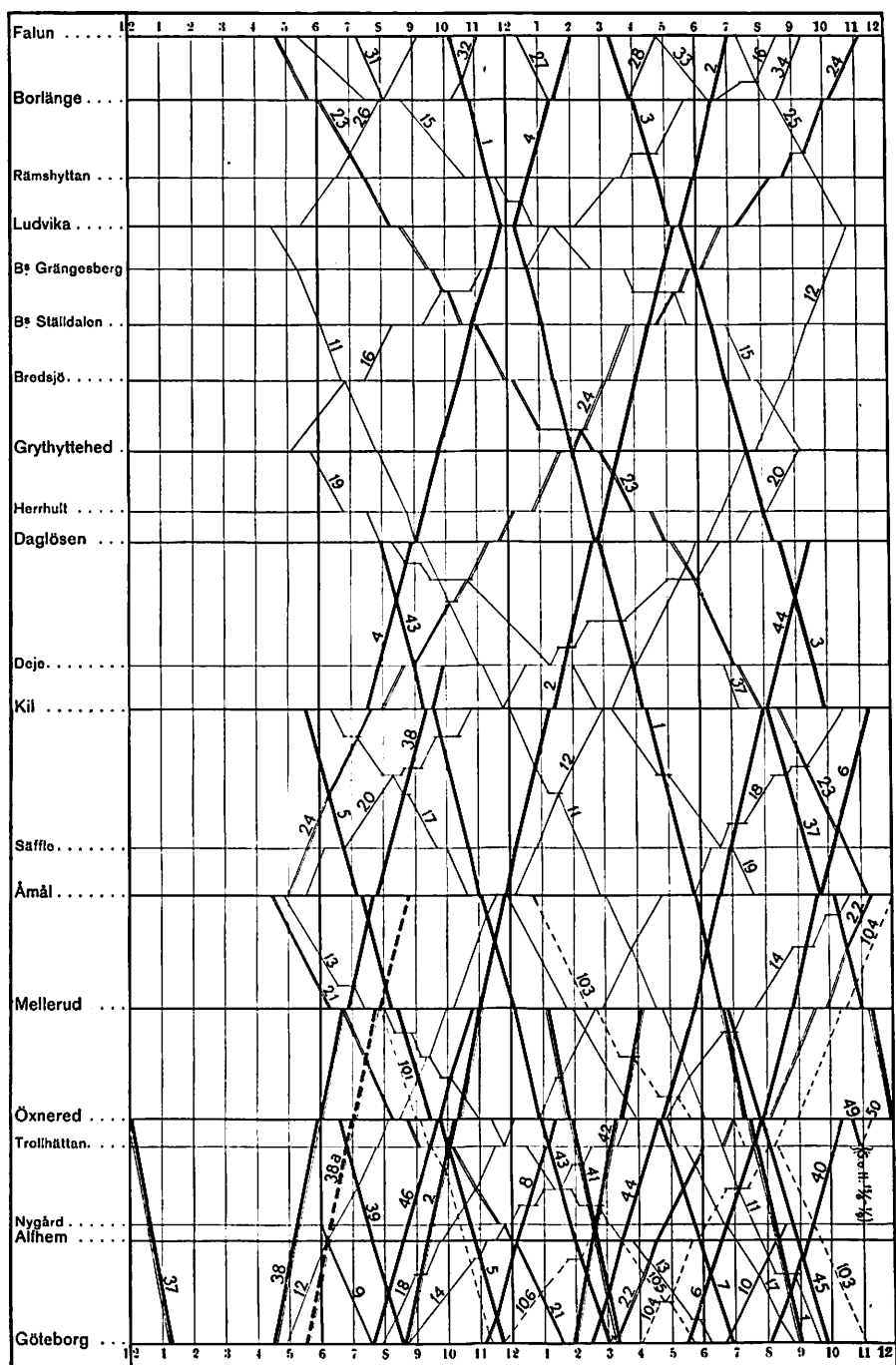
Diagr. 42. Tidtabell fr. o. m. 1.5 1900.

TRAFIKENS UTVECKLING



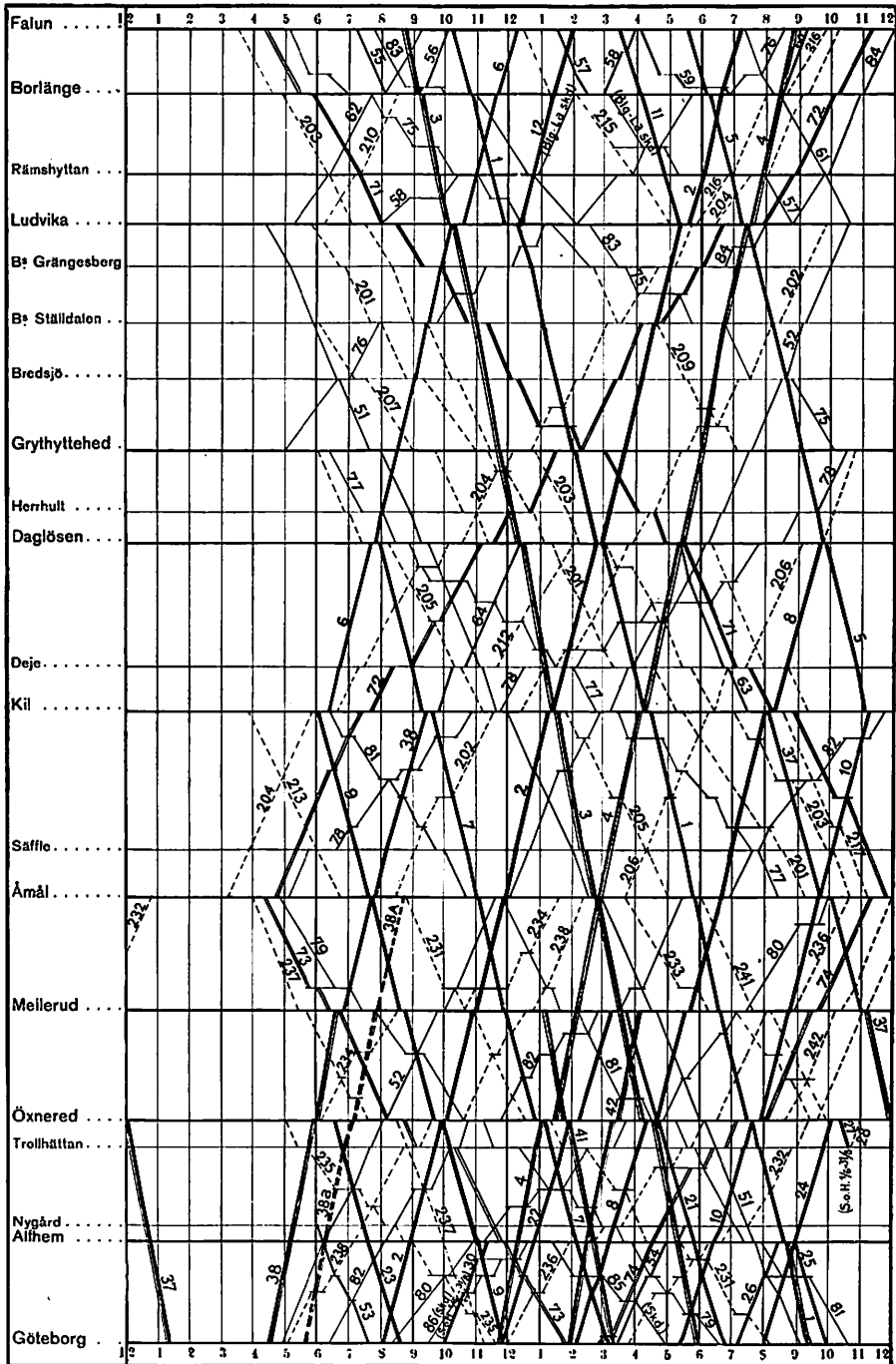
Diagr. 43. Tidtabell fr. o. m. 1.5 1905.

TIDTABELLENS UTVECKLING



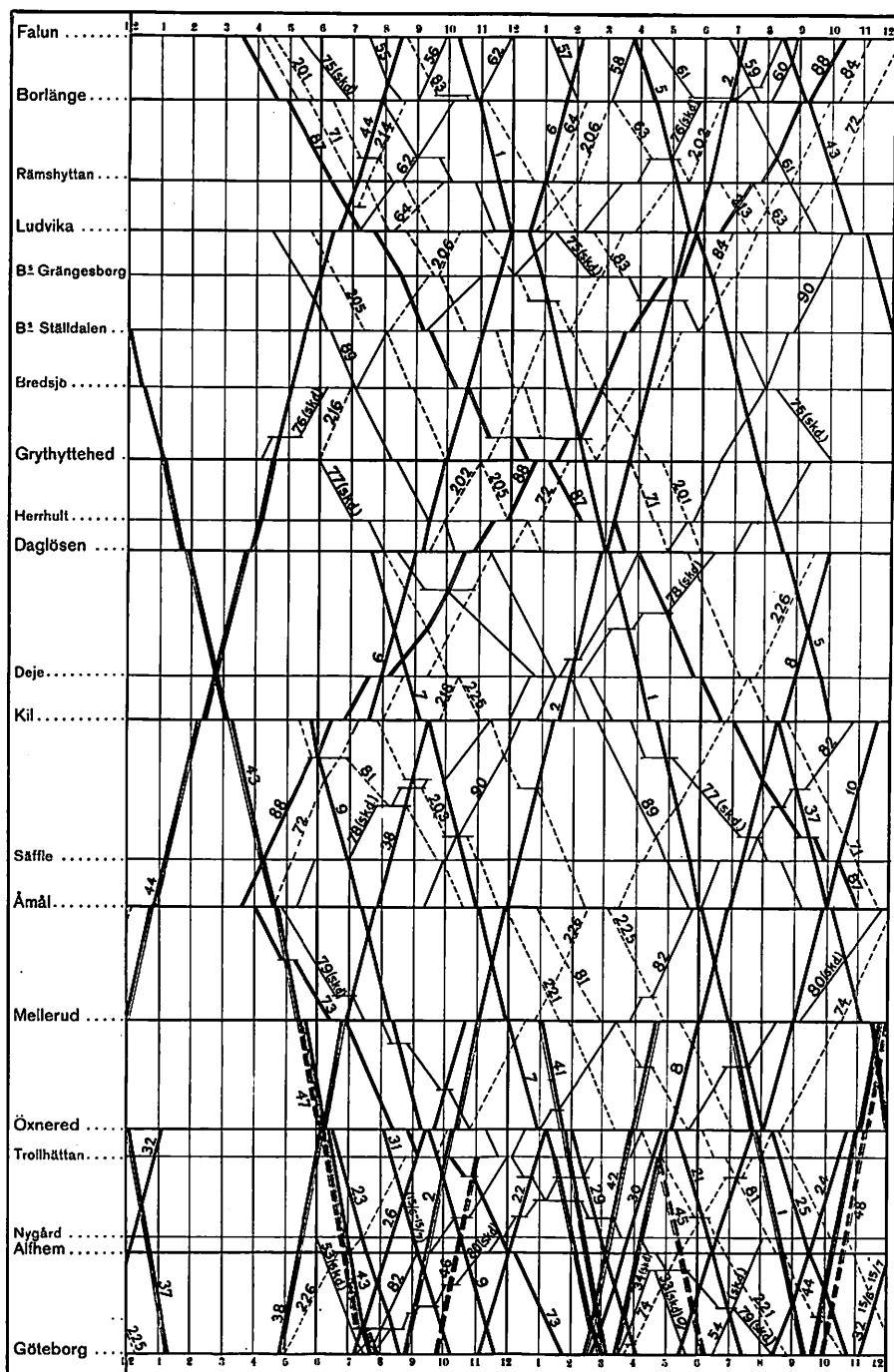
Diagr. 44. Tidtabel fr. o. m. 1.5 1912.

TRAFIKENS UTVECKLING



Diagr. 45. Tidtabell fr. o. m. 1.5 1916.

TIDTABELLENS UTVECKLING



Diagr. 46. Tidtabell fr. o. m. 1.6 1923.

Utvecklingen gick sedermera i riktning mot skiljandet av persontrafiken i möjligaste mån från godstrafiken.

Innan persontrafikens utveckling medgav insättandet av ett rel. stort antal enbart personförande tåg, måste personvagnar bibehållas i godstågen huvudsakligen för resandes framförande å kortare sträckor. För ändamålet användes personvagnar av äldre typ. Vintertiden underlättades medförandet av personvagnar i vissa tåg därav, att dessa medförde varmvagnsgods och alltså även ångfinka. Godståg, som icke förde varmvagnsgods, voro därför i vissa fall personförande på sommaren men icke personförande på vintern, såsom t. ex. de i tidtabellen för 1.5 1900 (diagr. 42) visade tågen nr:ris 15 och 16. I en del fall voro godstågen personförande endast å vissa sträckor.

I tidtabellen 1.5 1905 (diagr. 43) finner man godstågstrafiken uppordnad på ett mera rationellt sätt än förut. Å vardera av de ungefär lika långa sträckorna Falun—Grythytted, Grythytted—Åmål och Åmål—Göteborg voro inlagda tågparen 15—16, 19—20 och 13—14, avsedda för enbart godstrafik, stannande vid varje station och där utförande erforderlig vagnväxling. För framförandet av vagnslastgods å längre sträckor voro tågparen 21—22 och 17—18 inlagda å de längre sträckorna Ludvika—Kil och Kil—Göteborg. De snabba godstågen 11—12 å sträckan Ludvika—Göteborg voro avsedda huvudsakligen för styckegods och kunde på grund av sin rel. stora hastighet och uppehåll vid varje station icke medtaga något större antal vagnar med massgods. Transporttiden för vagnslastgods från Falun till Göteborg var även enligt denna tidtabell ganska lång eller $2\frac{1}{2}$ à 3 dagar.

Vad persontågen beträffar, finner man, att tidtabellen i avsevärd grad utvecklats gent emot föregående. Sålunda funnos två dagsförbindelser i vardera riktningen såväl mellan Falun och Åmål som mellan Filipstad och Göteborg o. s. v.

Under de följande åren blev godstrafiken allt mera uppdelad i lokal och fjärrgående. I jan. 1907 insattes sålunda "strykande godståg" å sträckorna Falun—Kil och Kil—Göteborg, en anordning, som den 1 maj samma år ändrades därhän, att falutågen utsträcktes till Åmål, och att ett nytt tågpar Åmål—Göteborg inlades. Denna anordning har sedermera bibehållits. I tidtabellen för 1.5 1912 (diagr. 44) och följande äro de ordin. strykande godstågen markerade med två fina linjer. Till samma kategori kunna tågen 17—18 (sedermera 81—82) Kil—Göteborg räknas ävensom de i tidtabellerna för 1916 (diagr. 45) och 1923 (diagr. 46) med streckade linjer visade extra godstågen. Dessa insättas för längre eller kortare tid allt efter behov.

TRAFIK UNDER STREJKER

Genom de strykande godstågen blev transporttiden för vagnslastgods å sträckan Falun—Göteborg minskad till 1 ½ dag.

1916 års tidtabell är den beträffande godstrafiken tätast "belagda" av hittills tillämpade.

De från 1.5 1915 till 14.2 1917 gående snabbtågen n:r 3 och 4, som på något över 8 timmar tillryggalade sträckan Falun—Göteborg och vice versa, återfinnas i 1916 års tidtabell.

På grund av den knappa bränsletillgången måste inskränkningar i persontrafiken göras under åren 1917 och 1918, varefter ökning åter skedde.

De snabba dagtågen hava visserligen icke åter blivit insatta, men under somrarna 1921—1923 hava nattåg å sträckan Falun—Göteborg ordnats.

Sommartidtabellen 1923 (diagr. 46) betecknar, i synnerhet å nedre linjen, höjdpunkten beträffande antalet persontåg å linjen. De många extra persontågen hava än mera "belastat" denna i och för sig "täta" tidtabell.