

Av SJ 3. E-lok är, såsom ovan angivits, ett utlämnat till NSB, P. M.
 angående eventuell utlåning av godstågslok med stor dragkraft.

I nedanstående uppställning hava sammanförts uppgifter å för trafik avsedda eller användbara lok av kapacitet överstigande SJ E-lok, samtliga tenderlok.

Tabell I.

Bana	Lok- typ	Axelan- ordning	Dragkraft ton	Antal	A n m.
<u>S J</u>	B	2-C-0	9,6	85 ^{x)}	x) Utl. NSB 2 lok.
	G	1-D-0 0-D-0	16,0	21 ^{xx)}	xx) " " 1 " men
	Mc	1-D-0	12,0	2	
	R		18,8	3 ^{xxx)}	xxx) Utl. NSB 1 lok.
S u m m a				111	
Härav med dragkraft av minst 12 ton, mindre än 12 ton				26 85	
<u>E J</u>					
BJ	M3s	1-D-0	16,1	3 ✓	
	G3	0-D-0	16,0	5 ✓	f.d. SJ litt. Ga
	N3	0-D-0	9,9	15 ✓	
	H3s	2-C-0	10,2	4 ✓	
	B3	2-C-0	9,6	7 ✓	f.d. SJ litt. B
GHJ	N3	0-D-0	9,9	2	
GDJ	R3	0-E-0	18,8	2	f.d. SJ litt. R
	N3s	0-D-0	14,0	6	
	N3	0-D-0	9,6	6	
HNJ	G12	2-D-0	12,1	6	
	G10	1-D-0	9,8	3	
NOJ	-	1-D-0	12,0	1	f.d. SJ litt. Mc
SWB	M	1-D-0	9,13	11	
	A	2-C-0	9,6	4	f.d. SJ litt. B
TGOJ	M3t	1-D-0	18,0	3	Turbinlok
	G3	0-D-0	16,0	7	f.d. SJ litt. Ga
	M3b	0-D-0	15,5	3	
	M3	0-D-0	11,0	7 ^{x)}	x) Härtill 3 obrukbara ej medtagna.
	M	0-D-0	9,4		
S u m m a				95	
Härav med dragkraft av minst 12 ton, mindre än 12 ton				34 61	

Verif. 4/8

för SJ B-lok är såsom ovan angivits, ett utlånat till NSB, de båda övriga äro i behov av reparation och har hos verkstadsbyrån begärts närmare uppgift om dennas behöfliga omfattning. I övrigt äro till NSB utlånade 1 G- och 2 B-lok.

Det har begärts uppgift från järnvägsstyrelsen om, huru till handhållandet av lok skulle ordnas, därest utlåningen till utlandet skulle omfatta alternativt 5, 10, 20 eller 30 lok samt vilka konsekvenser detta skulle medföra å de bestående trafikförhållandena.

Om lok skola utlånas, synes riktigast att loken fördelas upp på SJ och EJ i proportion efter befintligt antal lok, varvid för SJ viakommande hänsyn tages till de lok, som redan äro utlånade.

För tyngre godstrafik äro SJ B-lok visserligen användbara, men kapaciteten är dock rätt mycket lägre än för loken med 4 drivaxlar och relativt stort axeltryck. Som en praktisk gräns nedåt i dragkraftsavseende för lok, vilka kunna betraktas som mera högvärdiga godstågslök anses kunna sättas dragkraften 12 ton.

Såsom av tabellen framgår uppgår antalet lok vid SJ och EJ med dragkraften över 12 ton till 26 resp. 34. Häremot svarande procentuell fördelning utgör 43 resp. 57 %.

Om lok väljas av samtliga typer, blir antalet för SJ resp. EJ 111 och 95 samt den procentuella fördelningen 54 resp. 46 %.

Tabell II.

Om från hela landet skall tillhandahållas	Bör fördelningen äga rum sålunda.			
	Om endast lok med dragkraft över 12 ton väljas		Om lok av samtliga i det föregående angivna typer komma i fråga	
	SJ	EJ	SJ	EJ
5 lok	2	3	3	2
10 "	4	6	5	5
20 "	9	11	11	9
30 "	13	17	16	14

Samtliga brukbara ånglok vid SJ av någon betydelse i dragkraftsavseende äro i tjänst och må ^{vidan} särskilt nämnas att för närvarande 18 B- och 3 G-lok användas för arbetståg för banavdelningens räkning. Ytterligare behov för dylika tåg har anmälts.

I fasta turer för ordinarie tåg användas 19 B- och 6 G-lok (mest godstrafik). ⊕

Förutom här angivet antal lok i mest effektiv tjänst komma lok

i tjänst av ordinarie tåg.

för extratåg samt erforderlig reserv för revision och reparation.

Lok kunna icke bortlämnas utan att däremot svarande tåginställelse äger rum. Det ligger uppenbarligen närmast till hands att, om det nu gäller tillgodoseende av dragkraftsbehov inom annat land, som förut tillgodosetts med detta lands egna lok, taga i anspråk lok från de för detta lands räkning inom Sverige besörjda transporter, som nytillkommit under kriget.

I det föregående berörda loktyper vid SJ användas för närvarande för nytillkommen transitotrafik i följande omfattning.

Tabell III.

Sträcka	Sjukhus o. perm. tåg	Wehrmachtgut
Storlien - Östersund	ca 2 B-lok	ca 3 G-lok
Sundsvall - Ånge	-	ca 2 Mc-lok 1 B-lok
Haparanda - Boden	ca 1/2 B-lok	ca 4 G-lok 2 1/2 B-lok
S u m m a ca 2 1/2 B-lok		3 1/2 B-lok 7 G-lok 2 Mc-lok
S u m m a		15 lok

Härutöver användas cirka 10 E-lok för transitotrafik över inlandsbanan.

Det framgår av tabell II huru många lok, som vid olika alternativ för bortlämning böra tagas från SJ. Enligt tabell III kunna in- till ~~12~~⁷ ~~13~~ kraftigare godstågslök och totalt 15 lok erhållas från i tabellen angivna tåg. Vid de alternativ, som förutsätta ett mindre antal lok behöva ej alla de angivna loken tagas.

Det kan även komma ifråga att taga lok från transitotrafiken på inlandsbanan (E-lok) och sätta dessa för arbetståg för banavdelningen, varifrån i så fall G- och B-lok kunna frigöras, G-loken antagligen dock till något mindre antal än de ersättande E-loken.

Vilka olika kombinationsmöjligheter, som vid förslaget eventuella realiserande åkola komma att tillämpas inom ramen av visst antal bortlämnade lok är med hänsyn till SJ intressen i stort sett utan betydelse, så länge man rör sig med lok, som erhållas genom inskränkning av transitotrafik.

~~Skogens andra utvägar väljas, torde inskränkning av persontrafik på inlandsbanan. En hel del godståg, redovisade såsom extratåg, ha~~
i realiteten karaktär av ordinarie tåg.

angående konsekvenserna vid utlåning av lok till Tyskland.

1. De loktyper, som kunna ifrågakomma för utlåning, måste besitta relativt stor dragkraft. Samtidigt torde man från tyska sida komma att yrka på en dragkraft överstigande 12 ton och i vart fall kan man icke ifrågasätta utlåning av lok med dragkraft ^{om icke överbiljet} understigande 9 ton.

2. Tillgången på lok med minst 12 tons dragkraft är f.n. 60. Dessa fördela sig med 26 vid SJ och 34 vid EJ.

Medräknas lok med dragkraft överstigande 9 ton blir antalet lok 206 med 111 vid SJ och 95 vid EJ.

Härnärare uppgifter om lokens fördelning på olika sektioner och järnvägar framgår av bilaga 1.

3. Då överskott på ånglok icke finnes f.n. utan samtliga lok äro utnyttjade, kommer en minskning av ångloktillgången att begränsa nuvarande trafikmöjligheter. De loktyper, vilka kunna ifrågakomma till utlåning, användas i huvudsak för framförande av godståg, varför det till övervägande del blir möjligheterna för godstrafiken, som komma att begränsas genom en utlåning av ånglok. Med hänsyn härtill torde det ur folkförsörjnings synpunkt vara ofrånkomligt att en eventuell utlåning av lok jämt fördelas på järnvägsnätet i dess helhet, och annan beräkningsgrund torde härvid icke stå till buds än att den totala utlåningen fördelas på olika sektioner och linjer i proportion till tillgången på lok. Med dessa utgångspunkter kommer utlåningen, därest lok om minst 12 tons dragkraft avses, att med 43 % drabba SJ och med 57 % drabba EJ. Medtagas lok med dragkraft över 9 ton, bliva procenttalen 54 för SJ och 46 för EJ. För enkelhetens skull torde man i båda fallen böra räkna med 50 % för såväl SJ som EJ.

4. Tages hänsyn till ovan under p. 3 angivna procentuella fördelning mellan SJ och EJ ävensom till det förhållandet, att SJ sedan tidigare nödgats utlåna vissa ånglok till de norska statsbanorna, skulle utlåningen komma att drabba SJ sålunda:

A. Därest lok om minst 12 ton ifrågakomma

Total utlåning till			Därav från	
Tyskland	Norge	Summa	SJ	EJ
Antal lok	Antal lok	lok	Antal lok	Antal lok
5	2	7	4	3
10	2	12	6	6
20	2	22	11	11
30	2	32	16	16

B. Därest lok om minst 9 tons dragkraft ifrågakomma

Total utlåning till		Summa	Därav från	
Tyskland	Norge		SJ	SJ
Antal lok	Antal lok	lok	Antal lok	Antal lok
5	4	9	5	4
10	4	14	7	7
20	4	24	12	12
30	4	34	17	17

2. Konsekvenserna för SJ del vid utlåning av lok enligt p. 4 ovan bli utan tvekan en begränsning av möjligheterna att tillgodose godstrafikens behov. Rent teoretiskt skulle möjligen det antagandet kunna göras, att utlåningen av lok till Tyskland skulle förbättra kolsituationen i sådan omfattning, att begränsningen helt skulle kompenseras genom minskade vedtransporter. I praktiken torde man dock få räkna med en avsevärd begränsning av godstrafikmöjligheterna. Att fastslå var och hur denna begränsning kommer att göra sig gällande, är ytterst vanskligt. En undersökning av huru förhållandena kunna tänkas komma att gestalta sig, därest olika antal lok med minst 12 tons dragkraft, ^{utläsas} torde giva vid handen:

1. Om 5 lok utläsas.

Härvid skulle SJ ha att lämna 2 lok utöver de, som redan lånats till NBB. F.n. finnas 2 R-lok avställda. Därest dessa upprepareras och utläsas, påverkas icke möjligheterna för godstrafik vid SJ.

2. Om 10 lok utläsas.

Härvid skulle SJ ha att lämna, utöver under 1. ovan nämnda lok, två G-lok. Med hänsyn till nuvarande fördelning av G-loken, böra dessa tagas från Östersund och Boden. Kapaciteten på linjerna Östersund - Storlien och Boden - Haparanda kommer på grund härav att sänkas med en vagnvikt av omkring 500 ton per dag i vardera riktningen (motsvarande omkring 25 lastade vagnar). Härvid är dock att märka, att transportererna från Haparanda företrädesvis omfattar tomma vagnar.

3. Om 20 lok utläsas.

För SJ del innebär detta, att utöver i p. 1 nämnda lok ytterligare 7 G-lok måste avstås. Med hänsyn till nuvarande fördelning av loken böra av dessa tagas 3 från linjen Östersund - Storlien, 2 från linjen Boden - Haparanda, 1 från linjen Hälsingborg - Håselholm samt 1 från pågående banunderhållsarbeten & elektrifierade linjer. Den omedelbara följden härav torde bliva, att godstrafikkapaciteten & Östersundslinjen sänkes till ungefär hälften av den nuvarande trafiken, att kapaciteten & Boden- och Håselholmslinjerna sänkes till omkring 2/3 av nuvarande trafik. På samtliga dessa linjer dominerar den tyska transitotrafiken, vilken således främst kommer att drabbas. Indirekt kommer, ehuru i mindre omfattning, kapaciteten på elektrifierade linjer att påverkas, i det att det lok, som tagas från banunderhållsarbetena, måste ersättas med elektrolok. Detta förhållande kommer dock knappast att begränsa trafikmöjligheterna, enär sänkningarna av trafiken via Hälsingborg och Boden självfallet

medför nedgång av transitotrafiken jämväl å elektrifierade linjer.

4. Om 30 lok utlånes.

Härvid skulle SJ ha att lämna, förutom R-lok och redan utlånade lok, ytterligare 12 G-lok, dvs. mer än halva antalet av de nu tillgängliga starka ångloken. Med hänsyn till nuvarande fördelning av loken böra härvid 4 lok tagas från linjen Östersund - Storlien, 3 från linjen Boden - Haparanda, 2 från linjen Hålsingberg - Hålsjöholm samt 3 från banunderhållsarbetena. Härigenom bör man uppskatta, att godstrafikmöjligheterna å nämnda tre linjer kommer att nedgå till hälften av nuvarande godstrafik. Huru borttagandet av 3 lok från underhållsarbetena kommer att inverka, är svårt att fastslå. Under den period, dessa arbeten pågå, måste de ersättas av elektrolok till ungefär samma antal. Att frigöra sådana torde dock icke möta oöverstigliga svårigheter, därest Östersunds-, Hålsingborgs- och Bodentrafiken nedgår på sätt, som tidigare antytts. Under andra delar av året, då icke underhållsarbeten pågå, disponeras dessa lok för andra uppgifter - exempelvis transport av ved, sockerbeter etc. - och härvid blir avbröket betydligt kännbarare. Även i detta fall kommer dock den minskning, transitotrafiken utsättes för, att verka i gynsam riktning.

6. Vid utlåning av lok med en dragkraft överstigande 9 ton bliva verkningarna i huvudsak desamma, som under p. 5 ovan angivits. Skillnaden betingas dels av att dessa lok på grund av lägre dragkraft icke förmå framföra lika stora tåg som de kraftigare loken, dels av att dessa lok komma till användning på ett betydligt större antal linjer än de kraftigare loken. Skillnaden i dragkraft verkar sålunda på sådant sätt, att en utlåning av ett visst antal lok kommer, därest dessa äro av svagare typ, att innebära en mindre begränsning av trafikförmågan än om starkare lok väljas. I rent tal kan man säga, att det svagare loket äger $\frac{2}{3}$ av det starkare lokets prestationsförmåga. Den omständigheten åter, att de svagare loken användas på ett större antal linjer, verkar i sådan riktning, att verkningarna mera jämt fördelas på berörda ånglinjer. Verkningarna bli med andra ord icke lika strängt lokaliserade, som då de starkare loken tagas i anspråk för utlåning, utan begränsningen kommer att drabba godstrafiken i dess helhet och kan ej på samma sätt som eljest hänföras till transitotrafiken.

7. Är vid en eventuell utlåning valet mellan de olika loktyperna fritt, utan att härigenom lokantalet påverkas, är utan tvakan den svagare typen att föredraga. Bliir däremot frågeställningen den, att en utlåning av den svagare loktypen medför motsvarande ökning av lokantalet, är däremot den starkare typen att föredraga, helst som därigenom följderna för transitotrafiken äro mera påtagliga.

Tabl 8

utvisande lokens fördelning å SJ och EJ.

Bana	Lok- typ	Axelan- ordning	Dragkraft ton	Antal	A n m .
SJ	B	2-C-0	9,6	85 ^{x)}	x) Utl. RSB 2 lok
	G	1-D-0	16,0	21 ^{xx)}	xx) " " 1 "
		0-D-0			
	Mo	1-D-0	12,0	2	xxx) " " 1 "
R		18,8	5 ^{xxx)}		
Summa:				111	
Härav med dragkraft av minst 12 ton				26	
mindre än 12 ton				85	
EJ					
EJ	M3a	1-D-0	16,1	3	f.d. SJ litt. Ga
	G3	0-D-0	16,0	5	
	M3	0-D-0	9,9	15	
	M3a	2-C-0	10,2	4	
	B3	2-C-0	9,6	7	
GHJ	M3	0-D-0	9,9	2	f.d. SJ litt. R
GDJ	R3	0-E-0	18,8	2	
	M3a	0-D-0	14,0	6	
HNJ	M3	0-D-0	9,6	6	
	G12	2-D-0	12,1	6	
HOJ	G10	1-D-0	9,8	3	
	-	1-D-0	12,0	1	f.d. SJ litt. Mo
SWB	M	1-D-0	9,15	11	f.d. SJ litt. B
	A	2-C-0	9,6	4	
TGOJ	M3t	1-D-0	18,0	3	Turbinlok
	G3	0-D-0	16,0	7	f.d. SJ litt. Ga
	M3b	0-D-0	15,5	3	x) Hårtill 3 obrukbara ej medtagna
	M3	0-D-0	11,0	7 ^{x)}	
	M	0-D-0	9,4	5	
Summa:				95	
Härav med dragkraft av minst 12 ton				34	
" " " mindre än 12 ton				61	