

II. DRAGKRAFTSMATERIEL FÖR SPÅRVIDDEN 1.435 mm.

A. Emotsebara ändringar av driftart.

a) Elektrifiering.

I och med elektrifieringens framdragande söderifrån till Boden ha samtliga egentliga huvudlinjer vid SJ blivit elektrifierade. Vissa andra linjer ha därefter elektrifierats och pågår elektrifiering av linjerna Ramlösa-Eslöv samt Östersund-Storlien, vilka beräknas slutförda i början av år 1944 resp. under loppet av år 1945.

I nedanstående tabell 3 angivas de linjer vid SJ, vilka kunna antagas ytterligare bli elektrifierade. Här upptagas samma statsbanelinjer som av Telefonkommittén (bil. 4, sid. 201 i betänkandet) förutsatts bli elektrifierade under de närmaste 10 åren - dock ej Östersund-Storlien, för vars elektrifiering arbetena redan påbörjats - samt dessutom sidolinjerna från stambanan genom Norrland till Skelleftehamn, Holmsund, Örnsköldsvik, Hudiksvall och Söderhamn. I tabellen angivna linjer äro upptagna från norr till söder.

T a b e l l 3.

Uppgift på genom banelektrifiering bortfallande normalt behov av ånglok

Under antagande att för resp. linjer disponeras härför bäst lämpade lok, jämför tabell 18 (bil.4)

(Under varje littera angives dragkraften i ton)

	Linje- km	Milj. tågkm 1938	A A2 6,2	A4 7,5	B 9,6	E E2 9,0	G 16,0	J 6,1	K3 K4 5,8	L 5,7	L9 5,9	N 9,0	S 7,1	S:a lok	Anta- gan ord- nings- följd
1 Boden-Karun_i	140	0,52			4	3	1			2				10	5
2 Haparanda-Overtorneå	73														
3 Bastuträsk-Skelleftehamn	64	0,42				5							3	8	
4 Vänpås-Holmsund	46	0,29						2						2	7
5 Mellansel-Örn-sköldsvik	29	0,13				2								2	
6 Långsala-Härnösand	115	0,57				6			2	6				14	
7 Härnösand-Göteborg	301	1,44	4		11	9		2	4			1	11	42	6
8 Ljusdal-Hudiksvall	61	0,27				3			1				2	6	
9 Kilafors-Söderhamn	33	0,33				4		2						6	4
10 Uddavalla-Strömstad	92	0,40											8	8	2
11 Munkedal-Lyseskil	38	0,12						2			2			4	
12 Uddavalla-Varberg	217	1,58				7		17	2					26	1
13 Forås-Alvesta	149	0,84				5		3	1					9	
14 Alvesta-Karlshöns	131	1,20		7	3	7			3				7	27	3
15 Emmaboda-Kalmar	56														
16 Värnamo-Kärreberga	148	0,56				5				5				10	8
Summa	1693	8,67	4	7	18	56	1	28	13	13	2	1	31	174	

Huru snart och i vilken ordning elektrifieringen kan bli genomförd är svårt att angiva. Flera för närvarande i enskild regi varande linjer ha uppenbarligen större förutsättningar för

elektrifiering än en stor del av de här upptagna statsbanelinjerna. Vad ordningsföljden beträffar, torde få anses som sannolikt, att efter nu beslutad elektrifiering av linjen Östersund-Storlien följer Uddevalla-Varberg och därefter Uddevalla-Strömstad jämte Munkedal-Lysekil. Kilafors-Söderhamn antages komma relativt snart, enär för densamma erforderlig omformarestation är synnerligen önskvärd jämväl för linjen Krylbo-Ånge, där befintliga omformarestationer vid högtrafik äro mycket hårt belastade. Att angiva ordningsföljden för övriga linjer ställer sig vanskligt, men har dock i tabellens anmärkningskolumn sådan angivits för samtliga linjer. Denna ordningsföljd får betraktas endast som en arbetshypotes, och de åtgärder eller konsekvenser, som under närmaste åren kunna bli följda av elektrifieringens fortsättande, bli tämligen oberoende av ordningsföljden mellan de linjer, vilkas elektrifiering kan tänkas börja först något längre fram i tiden. Ifall förstatligandet av privatbanorna fullföljas och ångdrift fortfarande består vid övertagandet av för elektrifiering ifrågasatta privatbanelinjer, kommer självfallet den antagna ordningsföljden att väsentligt ändras. I här förevarande utredning tages emellertid hänsyn endast till eventuell elektrifiering av linjer, som nu tillhöra SJ. Tabollen upptager jämväl tågrörelsen 1938 samt det antal ånglok av olika littera, som beräknas bli frigjorda genom antagen banelektrifiering. De frigjorda ånglokens fördelning på typer är baserad på antagandet, att de olika bansträckorna tilldelats ånglok av de typer, som anses lämpligast för tjänst å ifrågavarande sträckor.

I tabell 4 (bil.1) lämnas uppgift om genom elektrifiering bortfallande behov av ånglok under förutsättning, att ånglokparken ej tillföres några nya lok. Liksom i tabell 3 anges även här lokens dragkraft i ton, enär uppgift härom är av betydelse, när det gäller att bedöma lokens användbarhet för beredskapsändamål. Banlinjerna ha här upptagits i den ordningsföljd, efter vilken de antagas bli elektrifierade.

Såsom framgår av tabellerna 3 och 4 räknas med att de fortsatta elektrifieringarna komma att omfatta 1693 bankm med en tågrörelse 1938 av cirka 8,7 milj. tågkm. För denna tågrörelse torde få räknas med 110 à 120 elektrolok för linjetjänst, var- till kommer ett antal växellok.

Tabell 4 angiver - såsom nämnts - för varje särskild lin- je eller linjegrupp det antal ånglok av olika typer, som vid i tabell 9 (bil.5) antagen lokfördelning beräknas bli inbesparade. I verkligheten torde vissa omkastningar komma att äga rum, ty sedan vid en viss linjes elektrifiering ånglok frigjorts, kan- ske dessa insättas i tjänst å andra ångdrivna linjer, från vil- ka i stället i succession mindre begärliga lok frigöras.

Arbetstakten för den fortsatta elektrifieringen samman- hänger självfallet med möjligheten för statsmakterna att till- skjuta härför erforderligt kapital. Man synes kunna räkna med i runt tal 100.000 ~~kr~~ bankm, varav dock endast omkring 80.000 kr avse rena elektrifieringskostnader och resten banförstärk- ningar m.m. - Enligt dessa å-priser pr km skulle elektrifie- ringarna komma att kosta 135 à 170 milj. kr. Det synes därför knappast troligt, att man kan räkna med en kortare byggnadstid än 10 à 12 år.

b) Motorisering.

Motorlok i betydelsen lok, som drives av en eller flera förbränningsmotorer med en sammanlagd effekt av minst 300 häst- krafter, ha ännu ej kommit till användning vid SJ. Skulle så- dana lok anskaffas torde väl närmast diesellok komma ifråga. Vid SJ hittills föreliggande erfarenheter om dieseldrivna for- don äro emellertid ej uppmuntrande för anskaffning av drag- kraftsfordon av effektbelopp motsvarande något så när stora ånglok. De linjer, som efter elektrifieringsplanens genomföran- de behålla kvar sin ångdrift, ha som regel en ganska glos tid- tabell, i varje fall för de tåg, som ej kunna besörjas med rälsbussar. Vid sådant förhållande skulle eventuella motorloks kilometerprestationer å dylika linjer bli relativt låga. Vad

som vinnes i låg drivmedelskostnad skulle därför i väsentlig grad elimineras av kostnaderna för amortering, vilka bli stora även på grund av höga anskaffningskostnader. Anskaffning av motorlok att ersätta ånglok av minst medelstorlek synes därför näppeligen kunna komma ifråga, såvida icke genom tekniska framsteg avsevärt bättre och tillförlitligare drivmotorer än hittills kunna tillhandahållas.

Användning av förbränningsmotordrivna motorvagnar vid SJ till förbilligande av driften har hittills ej förekommit i någon större omfattning, vilket till stor del har sin förklaring däri, att man genom elektrisk drift kunnat väsentligt nedbringa driftkostnaderna bl.a. genom enbemannning. Å vissa under kriget förstatligade banlinjer har i enskild regi motorvagnstrafik i rätt stor omfattning förekommit med ganska gott resultat. Någon nämnvärt utökad användning av förbränningsmotorvagnar synes dock näppeligen vara att förutse på normalspåriga linjer, i varje fall ej inom närmaste åren. I den mån användningen av motorvagnar begränsas av ernåelig motoreffekt, synes förutsättningarna vara något bättre å smalspårslinjer, där viss effekt bättre räcker till än å normalspår. Motorvagnsfrågan avhandlas vidare i det följande (avd. II:D och III:C).

Användning av rälsbussar har i stort sett slagit väl ut. På vissa linjer besörjs all persontrafik normalt med rälsbuss och på vissa andra linjer användas rälsbussar för persontrafik jämsides med loktåg. På grund av rälsbussarnas relativt låga driftkostnader har det blivit möjligt att på många linjesträckor med rälsbuss besörja en tätare trafik, än som skulle kunna komma ifråga med loktåg. Utvecklingen kommer med all sannolikhet att fortgå i samma riktning. Ifall en på försök vid en privat firma under tillverkning varande elektrisk rälsbuss med strömtillförsel från kontaktledning skulle komma att slå väl ut, torde användning av förbränningsmotordrivna rälsbussar å elektrifierade linjer komma att upphöra.

En olägenhet, som är förenad med användningen av rälsbussar - gäller för övrigt även motorvagnar - och vilken måste be-

aktas, när det gäller att bedöma rälsbussarnas framtida användningsmöjligheter, är dessas begränsade resandetrymme och därav föranledd, flerstädes inträffande otillräcklighet vid trafikansvällningar, vilket kräver rätt riklig reserv av rälsbussar för dubblering samt lok i reserv för ersättande loktåg. För övrigt användas på vissa bansträckor nästan dagligen dubbla rälsbussar, framförda kopplade eller körda med kort inbördes avstånd. Här kan nämnas, att under åtskilliga dagar vid jul- och nyårstrafiken 1942-43 omkring 6.400 km pr dag med rälsbuss, utgörande cirka 40 % av totala normala antalet, i stället kördes med loktåg. Detta innebär, att vid en tidpunkt, då lokparken var synnerligen ansträngd på grund av ökning av den av loktåg ombesörjda trafiken, ett par tre 10-tal extra ånglok måste tagas i anspråk för de rälsbussar ersättande loktågen. När det gäller att allsidigt bedöma rälsbussdriftens kostnader i jämförelse med kostnaderna för trafikens besörjande med loktåg bör vidare beaktas behovet av särskilt stallutrymme för motormaterielen.

På bansträckor med svag trafik kan slutligen komma i fråga användning av lokomotorer för framförande av godståg, dock knappast i sådan omfattning, att det nämnvärt inverkar på behovet av ånglok. Dylika torde - i varje fall på nordligare linjer - i viss omfattning få finnas i beredskap att rycka in vid snöhinder och trafikansvällningar.