

## D. Förbränningsmotorvagnar, rälsbussar och lokomotorer.

### Motorvagnar.

I tabell 15 (bil.8) återfinnes förteckning över samtliga normalspåriga förbränningsmotorvagnar, av vilka de allra flesta tillförts SJ i samband med enskilda banors förstatligande. Av befintliga 27 motorvagnar, fördelade på ej mindre än 20 typer, ha 24 vagnar, fördelade på 19 typer, kommit från enskilda normalspåriga järnvägar, medan endast 3 vagnar av 2 typer nyan-skaffats av SJ. Den äldsta vagnen är 21 år gammal och medelåldern för samtliga är ungefär 13 år. 16 st av vagnarna ha dieselmotorer och 11 st förgasarmotorer. Av de senare äro 10 st ombyggda för gengasdrift.

Beträffande vissa vagnar med förhållandevis stor effekt må följande framhållas.

Xod4-vagnarna, nr 5, som beställts av SJ och nr 17, som övertagits med UVHJ (lev. 1938 resp. 1937), ha under tiden närmast efter leveransen mestadels varit ur tjänst på grund av olika fel. Sedan en del förbättringar vidtagits, ha de blivit bättre men ej varaktigt driftsäkra. Efter världskrigets utbrott ha de liksom övriga dieselvagnar tagits ur tjänst.

Vagnarna Xod1 13, Xod2 14 och Xod3 15 och 16, som äro av utländsk tillverkning och som övertagits med VBHJ, ha i enskild regi fungerat bra och de sistnämnda ha kunnat medföra ott par extra boggivagnar. Motorvagnstågen äro nu ersatta av loktåg, framförda av Cd-lok.

Vagnen Xod6 20, vilken övertagits med MYJ, har den största maskineffekten av samtliga SJ motorvagnar (480 hk). Den har ej varit driftsäker och i genomsnitt har den varit ur tjänst

halva tiden.

Vagnarna Xog3 nr 300, 308 och 309, den förstnämnda övertagen med GOJ och de båda senare med UGJ, ha utländska motorer. Vagnarna drivas numera med gengas, vilket går förhållandevis bra med denna vagn typ.

Beträffande motorvagnarna kan helt allmänt sägas följande. Såsom nämnts under avdelning II:A:b har väsentligen på grund av elektrifieringen anledning ej funnits att vid "gamla SJ" söka motorisera driften genom motorvagnar. De allra flesta motorvagnarna ha, såsom nämnts, övertagits i samband med förstatligande av privatbanor med i de flesta fall blott någon enstaka vagn pr bana. De många typerna vagnar skilja sig från varandra icke endast i maskintekniskt avseende och genom in- och utländsk tillverkning utan även ifråga om resandetrymme, ibland även ifråga om post- och resgodsutrymme. En motorvagns inredning har i en del fall varit direkt anpassad efter de speciella förhållandena vid viss enskild bana. En eljest nära till hands liggande utväg att bättre utnyttja en del udda vagnar genom att sammanföra desamma till vissa linjer står därför ej utan vidare till buds. Om flertalet motorvagnar gäller för övrigt, att de äro små och för praktiskt taget samtliga motorvagnar, att de vid trafikökning ofta måste ersättas av loktåg.

I förevarande undersökning angående dragkraftsbehovet räknas därför ej med motorvagnarna som en tillgång av dragkraft fullt sidordnad med loken, utan endast med att desamma, när de äro tjänstedugliga och tillräckliga för förhandenvarande trafik kunna genom bemanning och låga drivmedelskostnader möjliggöra besparingar i jämförelse med ångdrift. Någon nyanskaffning av motorvagnar synes ej vara ett emotse inom närmaste åren.

#### Rälsbussar.

I tabell 16 (bil.9) ha sammanförts av linjen anmälda behov av rälsbussar. Som synes anses efter antal räknat brist och överskott ungefär utjämnade varandra. Däremot föreligger en allmän önskan att utbyta ett flertal av de 2-axliga rälsbussarna mot

4-axliga. Denna ersättningsanskaffning, som redan har börjat, bör tills vidare fortsätta samt ledigblivna 2-axliga rälsbussar ombyggas till släpvagnar eller slopas, när de ej längre befinna sig i fullgott skick.

I begränsad omfattning användas förbränningsmotordrivna rälsbussar å elektrifierade linjer. Om i det föregående nämnd vid enskild firma/ på försök tillverkad rälsbuss med elektrisk drift skulle visa sig lämplig, torde anskaffning av sådan i viss omfattning komma att ske, varigenom en del å elektrifierade linjer nu använda förbränningsmotordrivna rälsbussar bli disponibla för andra linjer.

#### Lokomotorer.

I tabell 17 (bil.10) angives dels av linjen anmält behov av lokomotorer, dels befintlig tillgång.

Som synes upptages ett behov av 116 lokomotorer, medan tillgången utgör 139. Skillnaden mellan tillgång och behov beror väsentligen därpå, att de äldsta lokomotorerna visat sig vara för små för en hel del tjänst, varför 21 sådana anmäls övertaliga, medan i stället antalet av de största lokomotorerna behöver ökas. Av största typen Z6 (200-299 hk) anmäles ett nytt behov av 7 st.

Under senare åren anskaffade lokomotorer ha väsentligen varit av typen Z5. Z6-lokomotorerna kunna närmast betraktas anskaffade på försök. En av Z6-lokomotorerna levererades kort före världskrigets utbrott och de båda andra senare. På grund av brist på flytande drivmedel ha de mestadels stått avställda. Ytterligare erfarenhet bör avvaktas, innan man kan dra några bestämda slutsatser om lämpligheten av ytterligare nyanskaffning av någon av dessa båda typer. Skulle de slå väl ut torde få övervägas att i ökad omfattning insätta större lokomotorer som dragkraft för godståg å svagt trafikerade linjer.

Beträffande lokomotorer i allmänhet gäller, att behovet kan variera ej endast med trafikens allmänna omfattning utan även på grund av tillfälligheter i form av t.ex. lokala trafik-

ansvällningar. Då därtill ~~lokomotorerna~~ kräva avsevärt lägre kapitalutlägg än lok, synes ej behöfligt att här närmare pröva behovet. Så mycket kan emellertid sägas, att den nyanskaffning, som närmast kan komma till stånd, bör avse Z5-lokomotorer med samt därnäst större lokomotorer/ Scania Vabis eventuellt Wisconsinmotorer/, när tillräcklig erfarenhet föreligger om, huru sådana lämpligen böra utföras.

I den mån för tjänst vid ledningsavdelningen nu disponerade lokomotorer ersättas av Ö-lok (jämför avdelning II:C:c), frigöras lokomotorer för annan tjänst.