

E. Ur dragkraftssynpunkt önskvärda ändringar ifråga om bana och anläggningar.

Åtskilliga av landets banlinjer tillåta endast ett relativt lågt skentryck. Ifråga om vissa av dessa linjer gäller att de vid sin tillkomst kunde trafikeras med lok, som efter dåtida förhållanden voro moderna och hade god dragkraft. Vissa andra linjer åter, som anlagts relativt sent, ha, självfallet i förbilligande syfte, erhållit så klen spåröverbyggnad, att endast lok med mycket lågt skentryck kunna användas å desamma. Detta gäller även ifråga om broar. Kravet på stor lokeffekt har oavbrutet stigit och som följd därav har för de flesta banor måst följa en stegring av skentrycken. I en del fall, där man tidigare haft lok med två drivaxlar, har man övergått till lok med tre drivaxlar.

Det nuvarande statsbanenätet företer ifråga om tillåtna lokaxeltryck en högst beklaglig heterogenitet, vilket blivit en allt kännbarare olägenhet efterhand som en del äldre, lätta lok uttrangerats. Vid ett flertal med SJ införlivade banor ha, som tidigare nämnts, rätt snart efter förstatligandet de övertagna loken befunnits slopmässiga eller för svaga. Svårighet har då ofta uppstått att inom ramen av befintliga loktyper kunna avdela för tjänst å vederbörande bana lämpade lok. I många fall har efter detaljundersökningar och hållfasthetsberäkningar, som ofta

hänföra sig till vissa i enstaka exemplar förekommande loktyper, medgivits framförande av dessa å bansträckan ifråga, dock med vissa, i många fall högst besvärande inskränkningar ifråga om hastighet över delsträckor med ännu kvarvarande dålig räls eller över svaga broar. Begränsning av skentrycken är oläglig även ifråga om godsvagnar. Moderna godsvagnar med stor lastförmåga kunna å ett flertal linjer med svag banöverbyggnad ej lastas till fulla bärigheten, vilket givetvis är en stor nackdel.

Att ernå en mera väsentlig förbättring i nu rådande förhållanden skulle draga högst avsevärda kostnader. Ett önskemål är att få bansträckorna ifråga om tillåtet skentryck, indelade i vissa klasser, förslagsvis 4 eller 5. Här må erinras om att enligt banförordningen banlinjerna alltefter trafikens omfattning och tåghastigheten indelas i tre grupper, alltså i viss mån en klassificering i bantekniskt hänseende. Om man nu skall införa en klassificering av olika bansträckor efter skentrycket, borde man klassificera även loken i motsvarande avseende. Om man hade t.ex. 4 klasser med klass I för högsta skentrycket samt II, III och IV för lägre skentrycksgränser samt motsvarande klassificering av loken, så visste man utan vidare att t.ex. lok, tillhörande klass III få användas på banor av klasserna I, II och III o.s.v.. Då lokens framförbarhet är beroende ej endast av skentrycken utan även av hastigheten, torde vid klassificeringen hänsyn få tagas till detta förhållande.

Genomförandet av en dylik klassificering kräver emellertid omfattande undersökningar och medför stora kostnader, varför det här framförda förslaget mera får betraktas som en önskvärd plan att genomföras på lång sikt, vilket dock ej hindrar att frågan när som helst kunde börja att närmare utredas. Här bör ej heller lämnas åsido, att en sålunda utförd gruppering av loken kan få till följd, att lok med ett skentryck i närheten av lägsta gränsen i en grupp blir jämställt med lok vid övre gränsen, vilket kan få till följd att dess framförbarhet blir snävare begränsad än enligt för loktypen mera individuellt fastställda normer.

I samband med elektrifiering torde berörda linjer i förekommande fall bli förstärkta så, att de kunna trafikeras med standardelektrolok; i annat fall skulle man gå förlustig en av elektrifieringens största fördelar, nämligen möjligheten att ha loken förlagda till ett fåtal platser och utan inskränkning kunna utnyttja dem å det elektrifierade nätet. (I detta avseende föreligga undantag endast beträffande de s.k. Malmköpings-, Svartå- och Karlsborgslinjerna, på vilka D-lok ej få användas.)

Det finnes emellertid några linjer, där ångdrift uppenbarligen kommer att bestå, och där en förbättring av banan skulle möjliggöra användning av bättre lok eller redan tillåtna lok med högre hastighet än för närvarande, vilket skulle medföra stora produktiva fördelar.

Å linjen (Borås-) Gånghester-Ulricehamn, alltså f.d. Borås-Ulricehamns järnväg får lok med högre skentryck än 11 ton icke användas utan avsevärd hastighetsnedsättning. Av SJ standardlok är det alltså endast J-lok, som kan komma ifråga. Linjen Ulricehamn-Jönköping däremot, vilken har långa branta stigningar och för vilken loktjänsten bestrides från Borås, tillåter användning av t.ex. S-lok med hastigheten 70 km i tim. Det vore därför synnerligen önskvärt, om linjen Gånghester-Ulricehamn kunde göras trafikabel för S-lok, vilka enligt vad som förut anförts därtill äro mera driftsekonomiska.

Å linjen Gärnsås-S:t Olof, vilken såsom en del av Ystadsbanorna den 1 juli 1942 tillfördes SJ, får ej framföras lok med högre skentryck än 10,2 ton och därtill med en hastighet av högst 50 km/tim. J-lok med 11,0 tons skentryck få här framföras med blott 40 km/tim och E-lok med 12,5 tons skentryck ej alls. För närvarande finnas blott några få övertagna lok från Ystadsjärnvägarna, vilka få användas å bansträckan Gärnsås-S:t Olof. Det är emellertid av stor olägenhet att ej kunna direkt Ystad-Brösarp framföra åtminstone E-lok, vilka ägo tillåtna å sträckan S:t Olof-Brösarp ävensom å sträckan Tomelilla-S:t Olof, där nu-

mera blott godståg framföras. Om Östra Skånes järnvägar förstatiseras, aktualiseras frågan om bättre spåröverbyggnad ytterligare. Ur dragkraftshushållningssynpunkt vore det då lämpligt att i vissa tåg kunna insätta S-lok i direkta turer Malmö-Ystad-Kristianstad. På grund av vad här anförts synes lämpligt, att till en början linjen Gärsnäs-S:t Olof snarast göres trafikabel för S-lok, vilka äro mera driftsekonomiska än J-lok. Sedan eventuellt förstatisande av Östra Skånes järnvägar ägt rum, torde därefter frågan om förstärkning av linjen S:t Olof-Brösarp få prövas i samband med motsvarande förstärkning av linjen Brösarp-Kristianstad.

Å linjen Malung-Särna få E-lok framföras med en hastighet av maximalt 25 km/tim. Denna begränsning har varit oläglig nu under kristiden, då trafiken å linjen ifråga varit avsevärt livligare än förr. Även om det ej är så angeläget med hänsyn till ordinar trafik, så vore det dock ur beredskapssynpunkt till stor fördel, om linjen kunde göras trafikabel för E-lok med åtminstone 40 km/tim. hastighet, vilken är medgiven å linjen Vansbro-Malung.

Här må nämnas, att sedan föreliggande utredning påbörjades förbud utfärdats mot användning av E-lok å linjen Borås-Herrljunga. Detta har föranletts av den svaga bron över Viskan. Det synes dock antagligt, att detta hinder för E-loks framförande snart kommer att undanröjas. I utredningen beräknat behov av lok förutsätter, att E-lok få användas å sträckan ifråga.

Det vore önskvärt att kunna framföra B-lok å linjen Emma-boda-Karlskrona. Härför erfordras rälsbyte dels i mellanstationernas sidotågvägar, dels å ett flertal spår vid Karlskrona station.*

Såsom nämnts under avdelning II:B:c kan ifrågasättas anskaffning av godstågslok med lågt skentryck, lämpligen av HNJ typ med axelanordningen 2 D. Dessa lok ha en hjulbas av 14,6 m. De skulle närmast komma ifråga att användas å linjer, där vänd-

*/ Anm. B-lok hava nu insatts i vissa tåg å angivna sträcka, men rälsbytet återstår ännu (april 1944).

skivorna vid flera lokstationer ha en diameter av 15,0 m, vilket är i knappaste laget för att möjliggöra vändning. Ett lok med angivna axelavstånd får visserligen plats på dylik vändskiva, men "balanserar" ej. Det vore därför lämpligt, att, om lok av angivna typ och hjulbas anskaffas, vederbörande vändskivors spår kunde något förlängas, förslagsvis till 15,6 m.

Slutligen må här nämnas, att närmast från sektioner vid förstatligade banlinjer anmälts behov av bättre lokstall med plats för flera lok än nu är fallet. Då vederbörande lokstationer äro i stort behov av modernisering alldeles oberoende av ändringen ifråga om de loktyper, som användas, anses frågans behandling ej direkt tillhöra föreliggande dragkraftutredning.