

IV. SAMMANFATTNING.

Utredningen har baserats på 1938 års trafikomfattning. Tågrörelsen å de linjer, som den 1 januari 1943 tillhörde SJ, utgjorde 1938 68,4 milj. tågkm, varav ungefär 71 % i snäll- och persontåg, medan tågrörelsen 1942 utgjorde 73,4 milj. km, varav 59 % i snäll- och persontåg.

I. Vissa frågor av mera allmän betydelse.

Eftersatt förnyelse av ånglok beräknas år 1945, då nu pågående banelektrifieringar äro slutförda, motsvara ett undervärde av cirka 36 milj. kr, beräknat efter 33 års livslängd. För elektroloken skulle vid samma tidpunkt övervärdet vara cirka 9 milj. kr, om man räknar med en livslängd av 25 år, ^{nu gällande} motsvarande 4 % förnyelsefondsavsättning. Efter 3 % avsättning och däremot svarande 33 års livslängd blir övervärdet cirka 24 milj. kr.

Genom förstatligandet av enskilda banor under senaste åren har antalet typer av dragkraftsmateriel väsentligt ökats, vilket frångår av nedanstående uppställning.

Antal typer av dragkraftsfordon.

År	Ånglok	Övriga	Summa
1925	44	14	58
1930	43	17	60
1935	41	26	67
1943	128	70	198

Underhålls-, ränte- och amorteringskostnaderna för rent udda lok äro i vanliga fall tillsammans ungefär så mycket större pr lokkm än för loktyper i större serier, att ökningen motsvarar 20 à 25 % av underhållskostnaderna för sistnämnda loktyper. Detta motsvarar för medelstora lok 1.500 à 2.000 kr pr år, vilket belopp förräntar ett utlägg av 60 à 80.000 kr.

Olägenheterna av typsplittringen hos dragkraftsmaterielen bör - förutom självfallet genom slopning av udda typer - kunna

nedbringas genom sådana ändringar å materielen, att vissa detaljer bli gemensamma för ett flertal typer. För dels ombesörjande av härför erforderliga arbeten och konstruktioner, dels undersökningar ifråga om val av nya loktyper eller ändringar å vissa standardtyper, framförallt i vad rör ånglok, böra maskintekniska byråns arbetskrafter utökas.

II. Dragkraftsmateriel för spårvidden 1.435 mm.

A. Ändringar av driftart.

Om elektrifieringen av SJ fortsätter att omfatta de linjer, som av "Telefonkommittén" ifrågasatts och några sidolinjer därutöver, tillsammans 1.693 bankm, beräknas 174 ånglok bli disponibla, vilka, därest ej nyanskaffning sker, komma att vara fördelade på ett 30-tal typer. Elektrifieringen av linjerna ifråga torde dock knappast kunna bli genomförd förrän vid mitten av 1950-talet eller något senare.

Ökad motorisering synes närmast vara att emotse ifråga om användning av rälsbussar och lokomotorer.

B. Ånglok.

Lokparkens fördelning på typer

26 SJ typer	536 lok	20,6 lok pr typ
$\frac{56}{82}$ EJ	$\frac{136}{672}$	2,4 " " "

Såsom exempel på typsplittringens konsekvenser ifråga om detaljer kan nämnas, att det finnes 35 olika drivhjulringsdiameter, varav 31 förekomma å ånglok och 8 å elektrolök. Vad gäller ånglok, så finnas å de egentliga SJ-loken 8 olika diameter, medan 23 tillkommit med EJ lok.

I stort sett torde befintliga standardtyper få anses nöjaktigt kunna tillgodose föreliggande och uppkommande olika dragkraftsbehov. En kraftigare godstågsloktyp för bandelar med lågt skentryck är dock önskvärd. Frågan om övergång till högre panntryck å vissa typer bör undersökas.

Sedan pågående banelektrifieringar under 1945 slutförts, beräknas kvarvarande årsdrift kunna besörjas med 521 lok. Om här-

till kunde användas bäst lämpade lok av befintliga standardtyper, skulle 24 typer behöva vara i användning, men kräves då anskaffning av omkring 80 nya lok. Erhållas ej några nya lok, bli de 521 loken fördelade på 54 typer. Nyanskaffning av ånglok bör avse till en början ett 10-tal av den nämnda nya typen för godståg samt några 10-tal tanklok (J-, S-, ev. S2-lok).

Efter närmare utredning av en särskild kommitté bestämdes 1938, att ett antal ånglok, som efter hand komme att lediggöras genom banelektrifiering, skulle avdelas såsom beredskapsreserv och anvisades av statsmakterna härför erforderliga anslag. Denna lokreserv är vid rådande topptrafik i det närmaste obefintlig och kan ej heller vid 1938 års trafikomfattning helt upprätthållas av den anledningen, att ett stort antal lok av SJ standardtyper insatts i tjänst å förstatligade banlinjer för att där ersätta uttjänta eller undermåliga lok. Bristen utgör för närvarande ett 50-tal lok. Genom fortsatt elektrifiering frigöres visserligen ytterligare ånglok, men om ej nyanskaffning sker, beräknas bristen på beredskapslok bli täckt först vid mitten av 1950-talet.

C. Elektrolok och el. motorvagnar.

När under tillverkning varande elektrolok levererats och nu pågående banelektrifieringar äro slutförda, kommer antalet befintliga linjelok att ungefär motsvara behovet efter 1938 års trafikomfattning. Emellertid föreligger önskan att ersätta en del D-lok med F- och H-lok, eventuellt även med M-lok, vilket lämpligen kan ordnas i samband med beställning av lok för nya banelektrifieringar. Härutöver erfordras ett antal elektriska motorvagnar och växellok samt för ledningsavdelningen ackumulatorlok. Ifall man kan få fram en lämplig typ elektriska rälsbussar, torde ett antal sådana böra anskaffas.

D. Förbränningsmotordrivna motorvagnar, rälsbussar och lokomotorer.

Någon nyanskaffning av motorvagnar synes ej vara att motse

inom närmaste åren, ej heller av motorlok, såvida icke genom tekniska förbättringar driftsäkrare och billigare lok skulle kunna erhållas än som hittills varit möjligt.

Ifråga om rälsbussar föreligger önskan att få utbyta en del tvåaxliga sådana mot fyraxliga, och böra då lämpligen de förstnämnda ombyggas till släpvagnar.

En del äldre lokomotorer med låg effekt böra ersättas av kraftigare sådana. Någon plan för nyanskaffning för längre tid framåt kan ej lämpligen uppgöras, då behovet ändras med trafikens allmänna omfattning samt med tillfälliga omkastningar i trafiken.

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

Flera banlinjer, som genom förstatligande tillförts SJ, tillåta endast ett relativt lågt skentryck, vilket är till stor olägenhet framför allt med hänsyn till den begränsning ifråga om bättre loktypers användning, som detta medför. Förbättring av banöverbyggnaden är därför önskvärd å ett flertal linjer, bl.a. Gärsnäs-S:t Olof samt Gånghester-Ulricehamn. Den förstnämnda banförstärkningen aktualiseras vid eventuellt förstatligande av Östra Skånes järnvägar.

F. Förstatligandet och dragkraftsfrågan.

Av den dragkraftsmateriel, som genom förstatligandet tillförts SJ under tiden 1/1 30-1/7 43, närmare 400 lok, ha 120 lok slopats såsom varande undermåliga eller utslitna. Värdering av den övertagna dragkraftsmaterielen, som väsentligen baserats på undersökning av ställningen i förnyelseavseende, har med få undantag visat, att avvikelserna i förnyelseavseende representera undervärde. Vid fastställandet av respektive banors salupris har detta fixerats under hänsynstagande till förefintliga avvikelser från normal förnyelse. När i och med förstatligandet åt SJ överlåtes att ombesörja trafiken å banor, som övertagits med undervärdig dragkraftsmateriel, måste SJ för tågrörelsens upprätthållande komplettera vad som felas ifråga om dragkraft. Genom ban-

elektrifiering frigjorda ånglok av SJ standardtyper ha i stor omfattning satts in på förstatligade banlinjer, men - såsom ovan anförts - i viss grad till förfång för lokberedskapen. Loktillgången är alltså ej tillräcklig för att i längden både kompensera eftersatt förnyelse å övertagna banor och tillgodose beredskapen. Det vill därför synas riktigast, att när SJ övertager en bana, vars salupris reducerats med hänsyn till förefintligt undervärde å dragkraftsmateriel, särskilt anslag anvisas, motsvarande undervärdet eller att det i varje fall i samband med förstatligandet fixeras att medel senare erfordras för anskaffning av viss materiel. Om någon del av en förstatligad bana avses att elektrifieras, synes medel att kompensera undervärde å ånglok kunna tagas i anspråk för anskaffning av elektrolok.

III. Dragkraftsmateriel för spårvidderna 1.067 och 891 mm.

Helt allmänt kan ifråga om driften på smalspårsbanorna sägas, att det är svårt bedöma, huru densamma kommer att gestalta sig efter världskrigets slut. Avledning av trafik till SJ elektrifierade huvudlinjer och till landsvägarna synes dock vara att emotse. Härtill kommer att frågan om ändring av spårvidden å åtminstone vissa delar av bannätet torde kunna komma ifråga. Detta spørsmål, som nu utredes av en särskild kommitté, innebär ytterligare ett ovisshetsmoment. Det är alltså uppenbart, att några planer på lång sikt ej nu kunna uppgöras beträffande dragkraftsfrågans framtida gestaltning, utan måste man tills vidare gå fram med försiktighet och i möjligaste mån inskränka nyanskaffningen.

Ändring av driftart annat än genom något ökad motorisering, särskilt genom rälsbussar och lokomotorer, men även genom motorvagnar, torde knappast vara att emotse.

Ånglokparken företer en ännu beklagligare typsplittring än den som råder ifråga om normalspårsloken. Av de båda spårvidderna (1.067 och 891 mm) finnas 24 resp. 22 typer, av vilka de flesta finnas i blott 1 à 2 exemplar. Vid förnyelse torde man kunna inrikta sig på att begränsa typantalet till 2 à 3 typer av linje-

lok samt en typ för växlingstjänst, till vilken senare man tills vidare torde kunna nöja sig med tanklok, som visat sig väl svaga för linjetjänst.

Vissa banlinjer ha så klen banöverbyggnad, att användning av bättre linjelok ej är möjlig. En förbättring av överbyggnaden å vissa sträckor är därför synnerligen önskvärd.

Beträffande förstatligandet gäller i princip här vad som anförts för den normalspåriga materielen. Emedan, i motsats till vad som gäller för normalspår, någon dragkraftsmateriel ej blir ledig genom banellektrifiering, måste ersättning för undermålig eller utsliten sådan ske nästan uteslutande genom nyanskaffning. Det är därför angeläget, att i samband med övertagandet av banor med undervärde å dragkraftsmaterielen särskilda medel härför måtte anvisas.

Stockholm den 20 december 1943.

H. Bager.