

V.P.M.

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 <sup>om icke överstiger</sup> 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.

Närmare 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 ånglokstillgången att begränsa nuvarande trafikmöjligheter. De loktyper, vilka kunna ifrågakomma till utlåning, användas i huvudsak för framförande av godståg, varför det till övervägande del blir möjligt heterna för godstrafiken, som komma att begränsas genom en utlåning av ånglok. Med hänsyn härtill torde det ur folkförsörjningssynpunkt 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. Medtas lok med dragkraft över 9 ton, bliva procentalen 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 redan 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 Tyskland	Norge	Summa	Därav från SJ	Därav från 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	EJ
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

5. 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, torde giva vid handen:

1. Om 5 lok utlånas.

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

2. Om 10 lok utlånas.

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 utlånas.

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 - Hässleholm samt 1 från pågående banunderhållsarbeten å elektrifierade linjer. Den omedelbara följden härav torde bliva, att godstrafikkapaciteten å Östersundslinjen sänkes till ungefär hälften av den nuvarande trafiken, att kapaciteten å Boden- och Hässleholmslinjerna 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 togs 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 utlånas.

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 - Naparanda, 2 från linjen Hålsingborg - Håsseholm 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 sådan ordo dock icke möta överstigliga svårigheter, därest Östersunds-, Hålsingborgs och Bodentrafiken nedgår på sätt, som tidigare antytts. Under andra delar av året, då icke underhållsarbetena pågå, disponeras dessa lok för andra uppgifter - exempelvis transport av ved, sockerbeter etc. - och härvid blir avbräcket betydligt kännbarare. Även i detta fall kommer dock den minskning, transitotrafiken utsättes för, att verka i gynnsam riktning.

6. Vid utlåning av lok med en dragkraft överstigande 9 ton bliva verkningarna :

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 runt 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 lok 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 tvekan den svagare typen att föredraga. Bli däremot frågeställningen den, att en utlåning av den svagare loktypen medför motsvarande ökning av lokantalet, är däremot den starkare typen att föredraga, helst som härigenom följderna för transitotrafiken äro mera påtagliga.

Mtbr den 6. juni 1942.

Tabl A

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 <sup>x)</sup>	x) Utl. NSB 2 lok
	G	1-D-0	16,0	21 <sup>xx)</sup>	xx) " " 1 "
		0-D-0			
	Mo	1-D-0	12,0	2	xxx) " " 1 "
R		18,8	3 <sup>xxx)</sup>		
Summa:				111	
Härav med dragkraft av minst 12 ton				26	
mindre än 12 ton				85	
<b>EJ</b>					
BJ	M3a	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	
	H3a	2-C-0	10,2	4	
	B3	2-C-0	9,6	7	f.d. SJ litt. B
CHJ	N3	0-D-0	9,9	2	
GDJ	R3	0-E-0	18,8	2	f.d. SJ litt. R
	N3a	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. Mo
SMB	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 <sup>x)</sup>	x) Hårtill 3 obrukbara ej medtagna
	M	0-D-0	9,4		
Summa:				95	
Härav med dragkraft av minst 12 ton				34	
"	"	"	mindre än 12 ton	61	