

angående ånglokreserven (beredskapsreserven) vid SJ.

17

För att tillgodose kraven på militär beredskap begärde och erhöill Järnvägstyrelsen av 1936 års riksdag begynnelseanslag för upp-  
reparering av ett större antal ånglok, vilka avställda i förelitet  
skick.

Av då och senare beviljade medel (tills dato 2,919 milj. kr) ha  
76 lok (s.k. "beredskapslok") huvudsakligen av typerna B, E, G och L  
hittills uppreparerats. Ytterligare anslag ha begärts för att så små-  
ningom bringa upp beredskapsreserven till en planerad slutsumma av  
120 lok.

Av B-loken ha 10 försetts med anordningar för anslutning till  
stationära elektriska ångpannor, som anordnats å följande stationer:

- I distriktet: Hagalunda Övre  
Krylbo  
Halleberg  
Norrköping
- II distriktet: Göteborg  
Falköping C
- III distriktet: Malmö  
Hässelholm  
Hässjö  
Ängelholm

Nämnda B-lok ha, förutom som militär beredskap, även avsetts att  
utgöra civil reserv vid inträffad spänningslöshet.

På grund av de senaste årens kraftiga trafiktegring ha praktiskt  
taget samtliga beredskapslok måst insättas i trafik - i varje fall pe-  
riodiskt. Av samma skäl ha även de flesta övriga avställda ånglok av  
standardtyper måst upprepareras och insättas i trafik, så att för när-  
varande endast ett fåtal lok av mindre användbara typer äro avställda  
och i befintligt skick i regel oanvändbara.

De 10 ovannämnda B-loken ha sålunda endast tidvis varit dispo-  
nibla å avsedda platser. De elektriska anordningarna ha härvid funge-  
rat väl i vad avser huvudprincipen att hålla ångtrycket uppe i en lok-  
panna genom anslutning till elektrisk panna. På ett par platser ha dock  
vissa automatiska reläanordningar klickat. Justeringsarbeten pågå, men  
ha ännu ej hunnit slutföras, enär loken enligt ovan oftast ej varit  
tillgängliga.

D b r den 5/9 1941.

H. Bager.

159

P.M.

angående ångloksituationen efter öppnandet av elekt-  
risk drift å linjen Jörn - Boden den 1 mars 1942.

Tillgången på elektrolok beräknas medgiva, att samtliga ordinarie tåg å sträckan Jörn - Boden från och med den 1 mars 1942 framföras elektriskt.

Det härigenom frigjorda antalet ånglok (sedan ett visst antal reserverats för reserv och extra tåg) uppskattas till

- 10 B-lok
- 4 G-lok.

Av dessa beräknas G-loken och 2 å 3 av B-loken behöva disponeras å andra sektioner. Av återstående <sup>7 st</sup> B-lok torde <sup>alle?</sup> några åtgå för att frigöra de reserv-B-lok <sup>10 st</sup> (beredskapslok), som äro försedda med anslutningsanordningar för stationära elektriska pannor. Flera av sistnämnda lok ha nämligen till följd av rådande högtrafik måst insättas i trafik.

I övrigt hänvisas beträffande beredskapsloken till bifogade P.M. av den 5 september 1941, som fortfarande gäller, ehuru med den kompletteringen, att antalet beredskapslok ~~ö~~ökats till 78 st.

Vad beträffar reparationsbehovet för beredskapsloken så har, enär så gott som samtliga lok sedan några år ständigt gå i trafik, detta medtagits i uppgjorda reparationsplaner. I praktiken göres alltså f.n. ingen skillnad i reparationshänseende mellan beredskapslok och övriga lok.

Det kan nämnas, att flera av beredskapsloken redan genomlupit så många km, att de hunnit erhålla ny hvst-reparation sedan de uppreparerades såsom beredskapslok.

Planerad reparation av ett antal T-lok kommer att förekljuts reparationen av de ånglok, som eljest planenligt skola repareras, såvida <sup>ingen förändring</sup> de nytillkommande arbetena med T-loken kunna kompenseras genom övertidsarbete.

D b r den 22 januari 1942.

Sestjänst (bif.)  
Sestjänst (bif.) 5/1941

Sue  
a.m.

\*) Högtrafikplaneringarna är Vd. Tabell nr 1