

HEMLIG

Jämlikt kung. 1938 nr 757

Memorialanteckningar från överläggning i Järnvägsstyrelsen den 19 februari 1942 mellan representanter för ASEA, Elektromekano och Järnvägsstyrelsen angående vissa lokleveransfrågor.

Närvarande: Generaldirektören G. Dahlbeck
Direktören A. Lindén, ASEA, Västerås
" I.L. La Cour, Elektromekano, Hälsingborg
Överingenjören C.W. Wijkborn, ASEA, Västerås
" O. Hellman, " "
Förrådsdirektören R. Schåltz, Förrådsbyrån
Byråchefen T. Emers, Drifttjänstbyrån
" H. Wrede, Militärbyrån
" Th. Ringqvist, Maskintekniska byrån
Förste byråingenjören J. Ottosson, " "
Maskininspektoren N. Ström, Drifttjänstbyrån

Generaldirektören öppnade sammanträdet och hänvisade härvid till styrelsens skrivelse den 13 december 1941 - dnr Mbr 489/41 - vari ASEA anmodats närmare undersöka möjligheterna att påskynda lokleveranserna bl.a. genom eventuella samleveranser av elektrisk materiel med Elektromekano.

Från ASEA-håll meddelades, att vissa undersökningar angående leveransförseningarna företagits. Det framginge härav, att det direkta verkstadsarbetet ej förorsakat förseningarna, utan att dessa huvudsakligen vore att hänföra till de tidsödande förhandlingar mellan parterna, som måste föras speciellt beträffande nykonstruktioner. Leveranstiderna för D-loken hade kunnat hållas, enär ju dessa lok krävde färre förhandlingar.

Vid konferens i järnvägsstyrelsen den 2 december 1941 hade från styrelsens sida föreslagits, att ritningsarbetet å de mekaniska detaljerna borde centraliseras. En undersökning i denna sak hade företagits, och det hade härvid framgått, att en del kunde vinnas genom regelbundna konferenser mellan berörda verkstäder, vilket därför skulle komma till stånd. Översändande av konstruktionsritningar till styrelsen skulle även ske snabbare.

Beträffande ifrågasatta samleveranser med Elektromekano hade en undersökning verkställts, som utvisade, att denna firma saknade

vissa för tillverkning och reparationer av lokomotorer lämpliga arbets- och provningsmaskiner. Dylika skulle visserligen kunna anskaffas, men en nybeställning skulle under nuvarande förhållanden säkerligen taga minst 1 1/2 år, varjämte tid även åtginge att lära upp personal för maskinernas skötsel.

Vidare ifrågasattes, om Hälsingborg ur militär synpunkt icke vore en olämplig plats för dylika arbeten.

Motortillverkningen kunde nu vid ASEA utföras i 3 olika verkstäder. Dessutom hade ur beredskapssynpunkt vissa anstalter vidtagits för tillverkning i Ludvika. En del nya maskiner hade bland annat anskaffats.

Beträffande de närmaste lokleveranserna meddelades, att Dk-loken skulle komma såsom utlovats. Det första Ho-loket beräknades bli levererat någon av de sista dagarna i februari. Därefter skulle komma 2 i vardera mars, april och maj samt 3 i vardera juni, juli och augusti 1942.

Som möjliga förseningsorsaker för kommande lokleveranser antydde svårigheterna att få fram stålgjutgods (bland annat på grund av marinens krav), vidare rullager för drivmotoraxlar samt bristen på transformatorolja. Rullagren måste för närvarande importeras från en SKF-fabrik i Tyskland. Enligt uppgift torde dock SKF förbereda tillverkning av dylika lager i Sverige. Beträffande transformatorolja behövdes för de närmaste lokleveranserna omedelbart 15 ton.

Från Elektromekanos representant antydde, att verkstaden nu tillhörde LM-koncernen. LM hade övertagit Elektromekano närmast för därvarande kopparverks skull. Motortillverkningen låge mera utanför LM:s gebit. Det vore därför svårt att förutsäga, om koncernen skulle gå med på någon utökning av denna gren av sin verksamhet.

Hittills hade verkstaden huvudsakligen reparerat motorer av egen tillverkning, under det andra fabrikat hänvisats till respektive tillverkare.

Från järnvägsstyrelsens sida berördes till att börja med den genom rådande trafikförhållanden inträdda lokbristen. Påfrestningen på statens järnvägar vore för närvarande enorm bland annat genom

isförhållandena vid kusterna, som medfört ökade krav på järnvägarna. Vidare hade man omfattande transporter av så livsviktiga produkter som fodercellulosa och gödningsämnen, vidare de stora ved- och militära transporter. Situationen vore sådan, att allt måste göras för att påskynda lokleveranserna.

Av ASEA vidtagna åtgärder för att vinna tid vid ritningsarbetena noterades av styrelsen med tillfredsställelse.

Beträffande svårigheterna att framskaffa viss materiel på grund av försvarsmaktens företrädesrätt vid beställningar meddelades, att statens järnvägars behov under nuvarande förhållanden vore av fullt samma klass som försvarsmaktens, varför styrelsens militärbyrå här kunde ingripa för att snabbare få fram beställningarna.

Frågan om det närmaste behovet av transformatorolja för nya lok - 15 ton - kunde redan under sammanträdet lösas genom att ett lån av 20 ton från Kungl. Vattenfallsstyrelsen ordnades. I övrigt meddelades, att statens järnvägar i dagarna tilldelats 400 ton solarolja. Denna kvantitet skulle sändas till ett oljeraffinaderi i och för utvinning av transformatorolja. Man kunde räkna med att få fram cirka 4 ton per dag. Från och med vilken dag den renade produkten kunde erhållas kunde ej exakt sägas. Med hänsyn till att 20 ton transformatorolja kunnat lånas, ansågs dock situationen tills vidare tillfredsställande.

Beträffande eventuell tillverkning och reparation av vissa elektriska lokdetaljer för statens järnvägars räkning vid Elektromekano framhölls från styrelsens sida speciellt fördelarna av att ha dylika arbeten uppdelade på flera verkstäder, dels av rent militära skäl, då ju Västerås vid krig kunde förväntas bli ett mycket eftersökt bombmål, dels därför att behovet av sådana detaljer under vissa perioder vore så stort, att det för statens järnvägar vore synnerligen värdefullt, om större tillverknings- och reparationskapacitet funnes inom landet. Det ifrågasattes därför, om icke Elektromekano till en början i mindre skala kunde åtaga sig till exempel reparationsarbeten å banmotorer för att sedan successivt utöka verksamheten.

De förberedande åtgärder, som av ASEA redan vidtagits för

att möjliggöra motortillverkning även i Ludvika, vore ur statens järnvägars synpunkt mycket välkomna.

Generaldirektören avslutade därefter förhandlingarna, varvid särskilt fastslogs styrelsens möjligheter att genom påtryckning från militärbyrån påskynda leveranser av stålgjttgods. ASEA borde därför omedelbart skriftligen underrätta styrelsen, i vilka avseenden leveranssvårigheter förelåge. Vidare ifrågasattes, om icke en kommitté borde tillsättas, som närmare undersökte frågan om Elektromekanos eventuella övertagande av en del motorarbeten för statens järnvägars räkning. Då vidare ett antal D-lok numera försågos med rullager å motoraxlarna, skulle styrelsen träda i förbindelse med SKF för att förmä denna firma snabbt vidtaga åtgärder för att möjliggöra framställning av dylika lager i Sverige.

Stockholm den 23 februari 1942.

N. Ståhl

Justeras:

Johansson