

~~angående svarigheter och säregna förhållanden i Persontrafikbyråns tidotabelleavdelningen verksamhetsområde under de gångna krigsåren (1939-1942). (Se skrivelse 16/3 1943, dnr A 17)~~

1. Rälsbussars och motorvagnars omändring för gengasdrift.

I skrivelse till persontrafikbyrån den 11 maj 1939, dnr Mbr 292/39, meddelade maskintekniska byrån, att Försvarsberedskapskommissionen vid sammanträde med representanter för olika statliga verk, däribland järnvägsstyrelsen, kraftigt framhållit nödvändigheten av att snarast möjligt installera apparater för träkolsgasdrift å största möjliga antal motorfordon och förutsatte, att åtminstone 10 st. 2-axliga rälsbussar borde kunna inrättas för träkolsgasdrift. Samtidigt anhöll maskintekniska byrån i skrivelse till förrådsbyrån och drifttjänstbyrån, att åtgärder måtte vidtagas för anskaffning och distribution av träkol samt instruktion av personal.

Den 21 september 1939 anhöll drifttjänstbyrån i skrivelse till persontrafikbyrån ^{om} uppgift å de linjer, som i första hand borde trafikeras med gengasdrivna rälsbussar under antagandet, att 10 alternativt 20 st. sådana skulle iordningställas.

I skrivelse den 29 september 1939 till drifttjänstbyrån, d.nr Pbr T 13, lämnade persontrafikbyrån två olika alternativ för de första 20 gengasdrivna rälsbussarnas användning.

Den 17 oktober 1939 meddelade maskintekniska byrån i skrivelse till huvudverketadsföreståndaren Örebro, d.nr Mbr 292/39, att styrelsen den 6 oktober 1939 hos AB. Gasgenerator i Örebro beställt 20 st. gengasaggregat (kolgas) system Svedlund att inmonteras i 20 st. 2-axliga rälsbussar med Scania Vabis motorer av den större typen (d.v.s. rälsbussar med nr 325-371). Leveransen av aggregaten beräknades ske med början i slutet av november 1939 och därefter med 2 aggregat pr vecka. Erforderliga ändringar av rälsbussarnas motorer skulle utföras av AB. Scania Vabis i Södertälje.

Den 17 november 1939 meddelade drifttjänstbyrån i skrivelse till I, II och IV distriktscheferna, d.nr Dbr 1339/39, att 20 st. 2-axliga rälsbussar komme att utrustas för gengasdrift och att styrelsen hade för avsikt att placera 10 i Bollnäs, 8 i Kristinehamn och 2 i Örebro. Det meddelades, att gengasdriven rälsbuss beräknades förbruka 4.2 kg träkol pr mil och att dess aktionsradie med en påfyllning (5 hl) endast blev 150-200 km. Distriktscheferna anmodades därför utse lämpliga mellanstationer, där påfyllning av bränsle kunde ske.

Den 31 januari 1940 gav persontrafikbyrån definitiv order om de 20 rälsbussarnas placering enligt ovanstående (Pbr P 9).

Den första av dessa 20 rälsbussar utkom från huvudverkstaden Örebro i januari 1940.

I skrivelse den 27 januari 1940 till drifttjänstbyrån och

persontrafikbyrån, d.nr Mbr 292/39, föreslog maskintekniska byrån att frågan om utvidgad användning av gengasdrift å rälsbussar skulle dryftas vid ett sammanträde den 30 januari 1940 med representanter för drifttjänstbyrån, persontrafikbyrån och maskintekniska byrån. I en tillsammans med skrivelsen översänd PM utvecklade maskintekniska byrån sina synpunkter i frågan.

Något protokoll synes icke ha förts vid detta sammanträde.

Man synes emellertid ha enats om att de 2-axliga rälsbussarna i första hand skulle ombyggas för gengasdrift och att nya boggi rälsbussar skulle beställas med dieselmotorer.

I skrivelse den 13 april 1940 till drifttjänstbyrån och persontrafikbyrån, d.nr Mbr 206/40, anhöll maskintekniska byrån om uppgift, huru många gengasaggregat utöver tidigare nämnda 20 st., som nu borde beställas.

Den 19 april 1940 föreslog drifttjänstbyrån (d.nr Dbr 1339/39), att gengasaggregat skulle beställas för samtliga återstående 2-axliga rälsbussar utom nr 310, 315 och 316 d.v.s. 40 st.

Den 9 maj 1940 meddelade persontrafikbyrån i skrivelse till alla distriktschefer, maskiningenjörer och trafikinspektörer samt huvudverkstadsföreståndaren Örebro, d.nr P 9, att tills dato 11 st. Y6g färdigstälts för gengasdrift vid huvudverkstaden Örebro och att återstående 9 beräknades utkomma under tiden t.o.m. den 1 juli 1940. För att dessa 20 Y6g i största möjliga utsträckning skulle kunna insättas i vagnsätt, bestämde persontrafikbyrån, att bussarna med ändring av tidigare skrivelse av den 31 januari 1940 d.nr Pbr P 9, skulle placeras sålunda.

Ts	Antal	För användning i tåg
3	1	609-610-606-605
7	4	Samtliga rälsbusståg.
9	1	2402-2403-2404-2405-2406-2407.
15/16	5	Samtliga rälsbusståg utom 2602-2603.
20	4	2716-2717 och samtliga rälsbusståg å sträckan Gällivare-Jörn.
21	5	Samtliga rälsbusståg utom 123 och 124.

Den 7 juni 1940 meddelade maskintekniska byrån huvudverkstadsföreståndaren Örebro, dnr Mbr 206/40, att styrelsen hos AB. Gasgenerator, Örebro, den 6 juni 1940 beställt ytterligare 40 st. gengasaggregat och samtidigt träffat avtal med AB. Scania Vabis i Södertälje om ändring av motsvarande antal motorer. Åt huvudverkstaden Örebro uppdrogs att inmontera aggregaten i 35 st. 2-axliga och 5 st. 4-axliga rälsbussar (35 Y6b, 3 Yo6b nr 387, 388 och 389 2 Yo8b 394, 396). Två av aggregaten för de 2-axliga bussarna användas emellertid för motorvagnen Xdb2 nr 306, som sedan insattes å linjen Sundsvall-Härnösand.

I skrivelse till Konungen den 20 juli 1940, dnr Ekbr 266/40 meddelade ekonomibyrån, att i slutet av 1940 omkring 60 st. 2-axliga rälsbussar beräknades vara utrustade för gengasdrift, för vilket ändamål 250.000:- kr. tidigare anvisats.

För montage av gengasaggregat å ytterligare 35-40 4-axliga rälsbussar begärdes samtidigt 150.000:- kr.

Den 27 september 1940 beställde maskintekniska byrån (d.n Mbr 206/40) hos AB. Gasgenerator i Örebro ytterligare 31 st. gengasaggregat system Svedlund för boggibussar till ett pris av 2.6 kr. pr styck och 7 st. aggregat för 2-axliga rälsbussar till ett pris av 2.520:- kr pr styck. Aggregaten skulle levereras successivt med 12 st. i veckan och avsågs att monteras å 7 Y6b, 22 Yo och 9 Yo8b.

I skrivelse till samtliga distriktschefer den 3 oktober 1940, dnr Mbr 417/40, anbefällde maskintekniska byrån skyndsamt undersökning, vilka rälsbussar och motorvagnar, som ytterligare ansågos böra utrustas för gengasdrift. Särskilt avsåg denna skrivelse sådana fordon, som övertagits med EJ. För tids vinnande bemyndigades distriktscheferna att inleda förhandlingar med privata firmor om arbetets utförande.

Den 22 oktober 1940 medgav maskintekniska byrån i skrivelse till II distriktschefen, att 2 st. f.d. ULB rälsbussar fingo utrustas för gengasdrift vid verkstaden i Uddevalla.

Den 26 oktober 1940 infortrade persontrafikbyrån telegrafisk uppgift (Pbr P 120) från samtliga distriktschefer, i vilka tåg gengasdrivna motorfordon och i vilka tåg bensindrivna sådana användas.

Resultatet återfinnes i akten Pbr P 120/1940.

I anledning av försenad leverans av aggregat och motorer från såväl AB. Gasgenerator som AB. Scania Vabis höllo representanter för nämnda firmor, maskintekniska byrån och huvudverkstaden Örebro sammanträden den 28 oktober 1940 i Södertälje och den 29 oktober 1940 i Örebro. Firmorna lovade härvid, att garantera leveranstakt för framtiden skulle hållas. För att göra arbetsuppgifterna så likartade och seriebetonade som möjligt, bestämdes vidare, att gengasinstallationen först skulle koncentreras samtliga 2-axliga rälsbussar, därefter på samtliga 6-cylindriga boggibussar (Yo6) och slutligen på de 8-cylindriga (Yo8).

Den 2 november 1940 utfärdade persontrafikbyrån order till alla distriktschefer och huvudverkstadsföreståndaren Örebro (d.n. Pbr P 70) om placering av 2 Yo6g och 8 Y6g, som beräknades utkomma från huvudverkstaden Örebro under november månad 1940. Härigenom tillkommo följande nya linjer med gengasdrift:

2	trafiksektionen	Mjölby-Hästholmen
12	"	Markaryd-Värnamo
16	"	Voxna-Mora
17	"	Vilhelmina-Sollefteå
20	"	Älvsby-Piteå

Den 8 november 1940 uttalade persontrafikbyrån i skrivelse till maskintekniska byrån, d.nr Pbr P 120 vissa önskemål ang. gengasmontage i ytterligare ett antal rälsbussar.

Genom ny skrivelse den 20 november 1940, d.nr Pbr P 70, placerades ytterligare 11 Y6g, som beräknades utkomma från huvudverkstaden Örebro under november och december månad 1940, varvid följande ^{nya} linjer med gengasdrift tillkommo:

- 13 trafiksektionen Sollefteå-Härnösand
 21 " Bastuträsk-Sollefteå stad
 25 " Borås C-Ulricehamn

I skrivelse den 24 februari 1941, dnr Pbr Y1, anbefälde persontrafikbyrån provkörning med rälsbussar å sträckorna Värnamo-Markaryd, Ängelholm-Klippan-Eslöv, Hälsingborg/Landskrona-Malmö och övriga 10 ts icke elektrifierade linjer för uträdnande av lämpliga gångtider för rälsbusståg.

Den 8 mars 1941 lämnade persontrafikbyrån i skrivelse till maskintekniska byrån (dnr Pbr Y 3) uppgift å rälsbussar, som icke ombyggt till gengasdrift och om vilka beslut om dylik ombyggnad ej heller syntes föreligga. De voro:

Y6b	307	f.d.	UGJ	Y6b	423	f.d.	HHJ
"	313	"	"	"	424	"	"
YDosb	422	"	MHJ	Ysb	434	"	UVHJ
				Ymsb	435	"	ULB

Persontrafikbyrån föreslog nu, att även dessa fordon skulle ombyggas till gengasdrift. Samtidigt ifrågasattes, om ej följande motorvagnar, som närmast liknade rälsbussar, skulle kunna apteras för ved- eller koldgasdrift, nämligen:

Xomd1	nr	18	f.d.	FJ
"	"	19	"	"
Xb2	"	428	"	UVHJ
Xmb3	"	430	"	ULB

I skrivelse till samtliga distriktschefer den 21 mars 1941, dnr Mbr 206/40, meddelade maskintekniska byrån, att den vid huvudverkstaden Örebro pågående inbyggnaden av gengasaggregat å standardrälsbussar inom kort beräknades vara avslutad, varför styrelsens medgivande den 3 oktober 1940 till distriktscheferna att själva ombesörja gengasmontage å vissa fordon upphävdes. Återstående fordon skulle i stället insändas till huvudverkstaden Örebro och i första hand följande rälsbussar och motorvagnar:

Y6b	307	Y6b	423
"	313	"	424
		Ysb	434
YDosb	422	"	428

Samtidigt meddelades, att gengasmontage pågick vid 2 distr. å f.d. FJ Xomd1 nr 18 och 19.

Den 15 maj 1941 gjorde drifttjänstbyrån en förfrågan hos maskintekniska byrån, d.nr Dbr 789/41, om ej YDosb nr 422, som på grund av sin i förhållande till tjänstevikten svaga motor ej ombyggt till gengasdrift, ej skulle kunna förses med starkare motor och därefter ombyggas.

Den 21 maj 1941 beordrade persontrafikbyrån Ym6b nr 360 och 361, som därtills framförts å linjen Harmånger-Bergsjö, till Växjö för att insättas å linjerna Växjö-Oskarshamn och Växjö-Hultsfred. Samtidigt överflyttades tre 2-axliga personvagnar från 27 trafiksektionen till linjen Harmånger-Bergsjö.

Den 26 juni 1941 infortrade maskintekniska byrån i skrivelse till samtliga distriktschefer, d.nr mbr 417/40, uppgift till den 7

juli 1941 å samtliga genom distriktschefernas försorg ombesörjda gengasininstallationer t.o.m. maj månad 1941 samt förslag, vilka rälsbussar och motorvagnar, som ytterligare borde ombyggas för gengasdrift.

Den 21 juli 1941 meddelade huvudverkstadsföreståndaren Örebro, att Ysb nr 428 var körbar endast i ena riktningen och ifrågasatte lämpligheten av att ombygga denna buss för gengasdrift. Persontrafikbyrån uttalade, att nämnda buss ej borde påkostas några dyrbara ändringar.

Den 5 augusti 1941 meddelade maskintekniska byrån i skrivelse till huvudverkstadsföreståndaren Örebro, d.nr Mbr 206/40, att Ysb 428 skulle avställas, enär den ej lämpade sig för gengasmontage. Samtidigt bestämde maskintekniska byrån, att Ysb 434 skulle förses med vedgasaggregat system Imbert.

Den 13 november 1941 framlade överinspektör^{-en} för maskintjänsten Bager, drifttjänstbyrån, en PM, i vilken han närmare redogjorde för fördelarna och nackdelarna med de olika driftformerna kolgas och vedgas. Av 136 dittills gengasutrustade rälsbussar och motorvagnar hade 112 erhållit kolgas- och endast 24 vedgasaggregat. Vedgasen var emellertid som bränsle avsevärt billigare än kolgasen och effekten hos rälsbussar med vedgasaggregat hade visat sig lika stor om ej större än den hos rälsbussar med kolgasaggregat. Överinspektör Bager förordade därför fullständig övergång till vedgasdrift och påvisade, att en dylik ombyggnad beträffande rälsbussar skulle betala sig redan efter c:a 1 1/2 år.

Vid distriktschefsmöte i Stockholm den 17-19 november 1941 beslöts, att man hädanefter vid nyanskaffning skulle hålla sig till vedgasgeneratorer; med sådana borde kolgasgeneratorer ersättas vid förslitning.

I skrivelse den 8 januari 1942, dnr Mbr 511/41, till huvudverkstadsföreståndaren Örebro, meddelade maskintekniska byrån, att styrelsen hade för avsikt att successivt utbyta skadade eller förslitna kolgasaggregat mot vedgasaggregat med hänsyn till de stora besparingar i bränslekostnaden, som därigenom kunde ernås, och de även i övrigt gynnsamma erfarenheterna av vedgasdriften.

Den 13 maj¹⁹⁴² föreslog persontrafikbyrån i skrivelse till maskintekniska byrån (dnr Pbr Y 7), att felaktiga kolgasaggregat ej skulle underkastas mera omfattande reparationer utan utbytas mot vedgasaggregat, enär det visat sig, att rälsbussar, som drevos med vedgas, hade större effekt än kolgasdrivna bussar.

Den 20 mars 1942 meddelade maskintekniska byrån i skrivelse till persontrafikbyrån och drifttjänstbyrån (dnr Mbr 53/42), att undersökning verkställdes å maskintekniska byrån av möjligheten att ombygga en av f.d. VBHJ motorvagnar Xod3 nr 15 och 16 för gengasdrift. Medelst 2 Imbert-aggregat av största typ beräknades motor som vid dieseldrift har en effekt av 410 hkr, lämna i runt tal 25 hkr. Gengasdriven beräknades vagnen kunna dra 1 boggivagn + 1 tvåaxlig vagn. Maskintekniska byrån begärde samtidigt besked, om vagnen borde ombyggas under de givna förutsättningarna. Persontrafikbyrån uttalade i skrivelse den 31 mars 1942, dnr Pbr Y 10 att gengasutrustning borde försökas.