

Stockholm den 16 april 1955.

Jv.203/55

Avskrift till:

Ö.rev.

Trafikchef G. Eriksson

Järnvägsaktiebolaget

Göteborg-Särö

G ö t e b o r g .

Broder:

Tack för senast. Vid sammanträffandet den 13 ds nämnde Du och ingenjör Wretland att undersökning pågår att införa spårvägens vagnar på Säröbanan. Samma problem diskuterades med Direktör Vidlund varför jag får be Eder se vad som skrevs ang. bredden på hjulflänsen i skrivelse till Direktör Vidlund den 8 oktober 1948. Vid skrivelsen voro fogade skisser och en närslutes i detta brev. Minsta ringbredden ansågs i likhet med vad som skett i Stockholm vara 100 mm och måste nog innehållas. Detta är bara ett led i Edra undersökningar.

Hälsningar.

Einar Fredrikson

Med aneldning av Gbgs spårvägars medd. i skr. den 2/4 1955, Jv.203/55, har vid diskussion med dir. Camp i Gbgs spårvägar följande punkter beröras.

1. Å ritning 6535 torde en stolpe uppsättas som skydd vid konduktörsplatsen. Ev. kan ifrågasättas om en lång barnvagn kan sättas in.
2. Brädden är angiven till 2650 mm motsvarande de äldre spårvagnar. Det föreslogs att tvenne ~~att~~apper skulle köras på linjerna för att se att vagnarna icke gingo in ivarandra med hänsyn till de långa överhängena. Det erinrades om att ett fritt utrymme mellan vagnar inom stadsområdet bör finnas av 500 mm och på förortslinjer minst 600 mm.
3. I beskrivningen på sid 3 anges endast nödbroms. Det bör finnas ett nödbromshandtag i taket mitt för konduktörsplatsen samt ett handtag baktill mitt emellan bakgaveln och utgångsdörren. Alltså minst 2 st. ~~Yid~~
4. Vid utgångsdörrarna skall finnas nödöppnare lämpligen då placerade på stolpen mellan de båda dörrarna.
5. Vederbörliga anslag bör finnas i vagnen såsom "försiktighet vid avstigning etc .....". och "förbud för samtal med föraren under körning".
6. Bortsskydd i främändan som i Sthlm vill icke Dir. Camp ha.
7. Förarebordet ev. den lucka som skall ligga över detta, när vagnen går som släpvagn, måste så avpassas så att inte sikten skymmer föraren. Förarebordet får ej göras för högt.
8. Sandningen bör utföras om möjligt så att vid behov även kan ske i kryva. Ev. dispens.
9. Vid multipelkörning fordras att sandningen sker på alla vagnar så väl vid körning som bromsning.
10. Bör ej finnas i kontraktet en punkt för att skydda bolaget nämligen att villkor gäller om vagnarnas godkännande av jvgsinspektören.
11. Vid multipelkopplign får ingenting finnas i släpvagnen av apparater eller handtag som allmänheten kan "leka" med till skada för körningen.
12. På ingångssidan bör finnas backspeglar sannolikt 2 st som speglar såväl ingångs- som utgångsdörrarna. Vidare har personalen i Sthlm uttryckt önskan om backspegel på höger ~~sidan~~ motsatta sidan.
13. Det erinrades om att beräkning skall ~~pr~~ visas på axlar och hjul och bromsanordningarna för vvstn under förutsättning att vagnarna skall gå på GSJ och Långedraglinjen.
14. Splitterfritt glas samt dubbla rutor framför föraren diskuteras.
15. Rörståndarna har angivets klädda med plaströr. Man berättar från spårvägen i Sthlm att vissa slag av dessa rör krypa opp med hänsyn

till temperaturförändringar. Det föreslogs som bättre och vackrare att ha förkromade rör.

16. <sup>(X)</sup>Hjulprofilen enl. ritning 6431 hade en bredd av 90 mm. Vid tidigare utredning se Häggglunds och Söners skrivelse den 17/9 1949 (Jv. 623/49) har en profil utarbetats enlg. ritn. 46071 för spårvägen vid trafik på säröbanan med 100 mm bredd. Det är tveksamt om dispens kan lämnas från detta mått.

17. Beskrivningen anger att boggierna skall normaliserade genom utglödnings. Detta är mycket bra men då måste ställas som villkor att någon kallriktning <sup>icke</sup> får ske efteråt.

18. Det erinrades om att den mekaniska bromsen (parkeringsbromsen) måste vara sådan att vagnen eller vagnarna skola efter nedbromsning kunna stå kvar i den vid spårvägsbol. största förekommande lutningen och att sedan man något lossat bromsarna och vagnsättet kommit i tullning c:a 1 meter, man kan ånyo stoppa tågsättet med denna parkeringsbroms.

19. Förareövervakningsanordning (död mans grepp) ansågs även av spårvägsbolaget vara lämpligt att införa på motorvagnarna. Det diskuterades vissa alternativa utförande t.ex. ~~schweizisk~~ konstruktion, där övervakningen ibland lägges i räläerna. En annan plats som diskuterades är att lägga den i nedersta läget på fartpedalen.

20. Det angives att dimensioneringen skall vara sådan på den elektr. utrustningen att den fungerar "klanderfritt" vid variationer på nätspänningen mellan 450 och 800 volt. Det klanderfria kommer närmare att angivas. Avsikten är närmast att vagnarna skola hjälpligen kunna föras fram.

21. Max.retardationen är angiven till  $3,0 \text{ m/sek}^2$  vid nödbromsning och  $1,6 \text{ m/sek}^2$  vid driftsbromsning samt  $1,5 \text{ m/sek}^2$  med enbart mekaniska bromsar. Häri räknas icke skenbromsen, som får ge det tillskott som man kan erhålla vid tillfälle **t**.

⊗ re. sl. t. Öbz, Nyköping, den 8/10 1948  
med skriv. fr. Vöktör ang. Svälta linj.  
ringar.

16/455  
S.F.

1 juni 1948.

*297 r.o.*

Till

Direktör Th. Vidlund,  
Göteborgs Spårvägar,  
G ö t e b o r g.

Broder:

Tack för senast. Jag fick i dag förslaget<sup>x)</sup> till trafikering av Säröbanan. Då det är konfidentiellt än så länge, får jag väl återkomma längre fram, men jag ansåg, när jag hunnit till sidan 5, att jag måste påpeka följande för eventuell vidarebefordran till Åkerman.

Utredningen är baserad på en hastighet av 60 km/tim. Med denna hastighet måste hjulen vara med bredare ringar än vanliga spårvagnshjul eller minst 100 mm och flänsarna svarvade liknande normal standard för bredspår. De få således minst Ängbybanans i Stockholm standard.

Hur går nu detta ihop med enhetlig materiel (sid. 6) och den s.k. reserven från Göteborgs Spårvägar. Det ser faktiskt ut som om man måste ha skild materiel, om man skall ha någon fart på Säröbanans tåg.

Stockholm den 1 juni 1948.

Vännen

Einar Fredrikson.

17.

*x) finnes i pärm 291.*

.....  
.....  
.....

.....  
.....

Till

Direktör Thure Vidlund,

Göteborgs Spårvägar,

Göteborg.

.....  
.....  
.....

Broder:

Med anledning av konferensen i Göteborg den 20 september 1948 rörande ingenjör Åkermans förslag till elektrifiering av Säröbanan ber jag få framföra några synpunkter.

1. Först måste bestämmas huru banan skall trafikeras. Skall det vara enbart som spårväg, 40 km/tim, eller med förbättrad standard och ökad hastighet, 60 km/tim, eller också med blandad normalspårs- och spårvägstrafik. I vilket fall som helst måste samtidigt som hos Konungen anhallas om tillstånd till elektrifiering även nuvarande koncessionen förändras.

2. Innan jag går vidare i detaljer så må här framhållas några punkter i den för Säröbanan gällande koncessionen av den 31 december 1901, vilka kräva Kungl. Maj:ts prövning eller i övrigt böra diskuteras:

a) "---- inledande å stadens område samt järnvägens trafikering med ångkraft ----".

b) "---- järnvägen skulle utgå från en vid Linnéplatsen i Göteborg belägen person- och ålgodsstation ----".

c) "---- avsedd att byggas med skenor av stål vägnar 25 kg för meter ----" (Järnvägen uppger rälnernas vikt till 30 kg per meter).

d) "---- med syllar ---- skradda på två motsatta sidor, en tjocklek av 0,15 meter ----".

e) "---- minsta krökningsradie å linjen 300 meter och inom Göteborg 250 meter ----".

f) "---- att ballasten skulle få ---- ett djup ax från syllens underkant till banvallen av minst 0,225 meter (Detta skulle bli 0,375 meter men järnvägen uppger ballastdjupet till 0,5 meter).

g) "---- alla täckta godsvagnar, som för järnvägen anskaffas och vilka icke inredas för specialtransporter, skola förses med inredning för såväl manskap- som hästransport, i enlighet med för statens godsvagnar gällande modeller ----".

h) "---- därest järnvägen kommer att sammanbindas med statens järnvägar eller enskild järnväg, ej mindre mötesplats för militärtåg skall anläggas vid Bilddal ---- än även vattentillgången för lokomotiven skall vara tillräcklig för trafik av minst 16 tåg om dygnet i vardera riktningen ----".

i) "---- att Kungl. kungörensens den 21 oktober 1864 angående vissa bestämmelser i fråga om begagnande och underhåll av enskilda bolags för allmän trafik upplätna järnvägar, med däri sedermera vidtagna ändringar, skall vara tillämplig på nu ifrågasvarande järnvägsanläggning ----".

k) "---- att avgifterna för transporter å banan skola utgå enligt taxa som Kungl. Maj:t efter prövning ---- vill i nåder fastställa."

l) "---- att svenska staten, där så erfordras, skall åga att utefter järnvägen, utan ersättning till dess ägare, anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar."

3. Med de hjulflansar Ni nu ha ~~xxx~~ vid spårvägen så kan det icke tillåtas större hastighet på Säröbanan än högst 40 km/tim. Antag att Ni beslutade Eder för sådan vanlig spår vägstrafik och därvid slopede all annan gammal materiel på banan så måste ändock vissa ändringar göras beträffande växlar och korsningar för att Eder materiel skulle kunna gå fram ~~intill xxxxxxxxxx till förtäringar xxxxxxxx till xxx~~. vilket framgår av normalspårsprofilen ävensom skissen på Eder profil, vilka härmed bifogas. Den moträl i korsning, som styr å bakkanten på normalspårsflansen kommer att ligga för långt ifrån för att tjänstgöra.

4. Antag att det blir spårvägstrafik med 60 km hastighet. Att man icke kan ha Eder smala hjulring framgår ju av ovan anförda skiss. Vid sliten ring i kurva kommer anläggningen mellan räl och ring på motsatt sida att bli för liten. Här finnes endast en lösning nämligen att ha bredare ringprofil så lämpad, att Ni kunna använda vagnar med dessa hjul även i stadstrafik. Här bifogas ritning V 16310 på profilen från Ängbybanan, vilken torde vara den lämpligaste, och denna profil är ungefärligen samma som för Lidingöbanorna och Sundsvall=Sköns spårväg, alla med 60 km hastighet. Även en ritning M 12883 på Lidingöbanans profil närslutes. Den har mycket oväsentliga olikheter.

I detta alternativ måste man likväl göra någon justering å hjärtstykke och tungrot på säröbanans växlar. I staden behövs ingen ändring. Sprängringar vid hjulens fastsättning måste finnas vid 60 km hastighet.

5. Blandad normalspårs- och spårvägstrafik är väl ingenting att reflektera på, då Ni icke behöva taga in normal-spåriga godsvagnar på banan, varför detta alternativ utslutes.

6. Jag har funderat lite på bromsningen med Edra nya vagnar och skulle gärna vilja ha svar på frågan hur släpvagnen är inrättad. Jag får ju kenske se det nästa gång, jag kommer. Släpvagnen har ju icke luftbroms utan endast solenoidbroms, eller hur? Nödbroms kan man nog ordna på släpvagnen, men hur går det, om kopplet går av? Hur bromsas släpvagnen då automatiskt? Vid användning på säröbanan måste finnas en automatisk bromsanordning på något sätt, som går till vid koppelbrott.

På frågans nuvarande läge kanske det räcker med de framförda synpunkterna.

Stockholm den 8 oktober 1948.

Vännen

Einar Fredrikson.

13 maj 1948.

Till

Direktör Th. Vidlund,  
Göteborgs Spårvägar,  
G ö t e b o r g.

Broder:

Jag har helt nyligen besiktigat den 19:e motorvagnen från Hägglund & Söner till Stockholms Spårvägar. 20 st skola levereras, sedan blir det ett avbrott för att Ni skola få Edra vagnar.

Vagnarna ha varit behäftade med en del barnsjukdomar, vilka jag här i förtrolighet meddelar Dig för att Ni skola vara beredda att undvika dem. Att räkna upp alla småfel går icke, ty de ha varit legio, men allting rättar väl till sig. För dagen står emellertid 11 st av 19 vagnar i stall och verkstad för justering, vilket emellertid säger någonting. Om man skulle ta något särskilt och tala om så är det kanske svårigheter med motorkylningen och slitaget på bromsbanden. Beträffande det senare så menade firman ursprungligen att bytet av bromsband endast skulle ske vid varje revision. På grund av något fel eller annan omständighet så måste nu rätt snart byte ske av bromsband. Att byta bromsband är inte lätt, man beräknar att detta göres på ungefärligen en och en halv vecka med två man. Nu menar firman att luftbromsen är reservbroms som användes för mycket och vidare har de aldrig räknat med de elektriskt omställbara växlarna, som ju fordra bromsning för omläggning.

Vagnarna gå i övrigt bra, varför Du inte skall förtrösta. Med detta ville jag bara härda Dig litet i förväg och för övrigt har Du ju gott om stallrum. Hälsningar

Stockholm den 17 maj 1948.

Vännen

Einar Fredrikson.