

148
ASEA

ALLMÄNNA SVENSKA ELEKTRISKA AKTIEBOLAGET

9137

VÄSTERÅS den 27 juni 1952

POST- OCH TELEGRAMADRESS: ASEA

WESTERN UNION OCH PRIVAT CODE

TELEFON: 370 20

POSTGIRO: 14000

EDER REF.

VÅR REF. Fab 0623.1027/vB

Järnvägsinspektör Einar Fredriksson

Kungl. Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen

Rålambsvägen 3-5

STOCKHOLM

27 Sk. t. Dir. G. Pihl.
- " - " - Öing H. Öfverholm
ASEA, Västerås
TILL HANDL.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSBYRÅN		
Dnr J	393	
28 JUNI 1952		

Hälsingborgs Stads Spårvägar

Härmed ha vi nöjet översända protokoll från konferensen med dir. Pihl vid Hälsingborgs Stads Spårvägar härstüdes den 19 ds för Eder information.

Högaktningsfullt

ALLMÄNNA SVENSKA ELEKTRISKA AKTIEBOLAGET

PAVANDEN: JEG

[Signature]

P G von Bahr

ASEA

VÄSTERÅS - SWEDEN

393/571

Konferens med Helsingborgs Stads Spårvägar
torsdagen den 19 juni 1952

Närvarande: Direktör Y Pihl, Helsingborgs Stads Spårvägar
 Järnvägsinspektör E. Fredriksson, V.V.
 Överingenjör Öfverholm, Asea
 Ingenjör J. Liljeblad "
 Ingenjör von Bahr "

Besöket var föranlett av att en spricka uppstått i den ena motorupphängningsbalken i spårvagnstrucken till vagn nr 41 (se Aseas rapport 31.5.52). Åtgärder för reparationen av densamma skulle diskuteras ävenså skulle en förklaring till det inträffade sökas.

Den ursprungliga motorupphängningsbalken var en U-balk i vilken inlagts motorupphängningskonsolerna vilka svetsats fast på balkens hela insida. Sedermera har under konstruktionens gång ansetts att en förstärkning borde göras varför balken gjorts om till en lådbalk genom att plåtar avbrutna av konsolerna påsvetsats på U-balken. Därvid har den plåt som införts mellan motorkonsolerna tydligen ej svetsats fullt tillförlitligt mot den yttre motorkonsolen utan inbränningen har blivit dålig förmodligen sammanhängande med att inläggsplåten varit för kort. Ett sådant svetsförband kan ej upptaga några större krafter vinkelrätt mot svetsen och de i drift uppträdande horisontala böjningsmomenten, vilkas storlek man har svårt att förutberäkna, har tillsammans med de relativt blygsamma påkänningarna genom vridning och vertikal böjning så småningom utmattat svetsen.

Genom uppmätningar i Helsingborg och Västerås hade vidare konstaterats att skillnaden mellan diagonalmått^{en} mellan lagerboxstyrningarna var c:a 9 mm och mellan tapparna för korgstyrningen c:a 8,5 mm. Enligt av verkstaden lämnade uppgifter hade dessa mått noggrant kontrollerats när trucken under 1950 försetts med förstärkta ändbalkar. Det kunde ej framläggas någon acceptabel förklaring till denna diagonalskevning, som borde ha medfört en avsevärd snedförläning av hjulflänsarna. En bidragande orsak kunde dock förmodas vara att 2 av snedhjul^{erna} till tvärbalkarna västs och vertikalf^{ör}flänsarna undanbeckats för att möjliggöra utbyte av bromstrummar utan samtidig motordemontering. Diagonalförskjutningen av styrtapparna var större än vad som borde vara möjligt med hänsyn till att spelet mellan dessa tappar och hylsorna i korgen endast uppgår till 2 mm.

Diagonalskevvningen motsvarar en förskjuvning mellan långbalkarna på sådant sätt att dragspänningar uppstår vinkelrätt mot den brustna svetsen.

Ett återställande av lika diagonalmått kan i bästa fall åstadkommas genom lokal uppvärmning och riktning, men eventuellt måste de gamla fästhålén på svingaxlarna igensättas och nya upptagas.

Folet med den brustna tvärbalken skulle kunna avhjälpas enligt något av följande alternativ:

1. Tillverkning av ny truck.
2. Utbyte av komplett tvärbalk
3. Lagning av befintlig tvärbalk genom
 - a) Borttagning av nuvarande motorkonsoler
 - b) " " vertikala skarvplåten
 - c) " " delar av de vertikala täckplåtarna närmast intill konsolerna
 - d) Uppmejsling och igensvetsning av sprickor i U-balken
 - e) Insvetsning genom stumfog av ny täckplåt ersättande de enligt b) och c) borttagna
 - f) Fastsättning, helst genom skruvförband av ny motorkonsol vid tvärbalken.
4. Lagning av befintlig tvärbalk genom:
 - a) Uppmejsling och igensvetsning av sprickor i U-balk och svets.
 - b) Fastsvetsning av förstärkningsplåtar enligt tidigare uppgjord förslagsritning 348076

Efter en längre diskussion överenskomms att alternativ 3 skulle väljas för reparationen samt att dessutom anordningen i trucken skulle tillrättasläggas. Asea åtog sig att i detta fall på denna truck stå för reparationen enligt alternativ 3.

Dir. Pihl tog även upp frågan om införande av nödbromshandtag i vagnen. Sådana hade nämligen av Järnvägsinspektör Fredriksson påfordrats om hastigheten skulle få höjas på Råå-linjen. Asea meddelade att ett sådant lätt kan anordnas på väggen mellan förarhytt och kupé. Denna placering är den ur alla synpunkter bästa. Handtaget blir lättåtkomligt för passagerarna och sitter nära såväl förare som dörrar. Rör för luftbromsen finnes framburna till väggen bakom föraren och genom ny hävarmsanordning kan maximalbrytaren slås ifrån vid dragning i nödbromshandtaget. Detta utförande är synnerligen fördelaktigt då endast mekaniska element ingår och icke elektriska som fordra spänning.

Dir. Pihl beklagade att icke vagnarna försatts med mittdörr såsom på
 Norrköpingsvagnarna. En sats ritningar över dessa dörrar skall möjligast om-
 gående översändas till Helsingborg som starkt överväger att ändra vagnarna så
 att dörr erhålles ev. med ett rörligt nedre fotsteg.

För utbyte av de äldsta ännu kvarvarande vagnarna visade Dir. Pihl stort
 intresse för den nya PCG- vagnen särskilt som man kommit till att åtminstone
 Råå-Pålsjöbedslinjen borde trafikeras med boggiévagnar. Asea skall sända Helsing-
 borg ritning på vagnen.

Antesio den 20/6-52
P. M. Petersen