

Tn/17 341

AKTIEBOLAGET
STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

Reg.nr V 610/4 1953

JH/IF

TILL HANDL.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN JÄRNVÄGSBYRÅN Dnr Jv 153 27 FEB. 1953		

Järnvägsinspektör E. Fredrikson
Kungl. Väg- o. Vattenbyggnadsstyrelsen
Rålambsvägen 3 - 5
STOCKHOLM

Ang. 30 st motorvagnar typ A29

Härmed översändes kopia av anteckningar från konferens hos AB Hägglund & Söner i Örnsköldsvik den 17 - 18 februari 1953 angående rubr. vagnar.

Johanneshov den 25 februari 1953

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR
VERKSTADSAVDELNINGEN

O. Kekonius

(O. Kekonius)

John Hedström
(John Hedström)

Bil. anteckn.

Anteckningar från konferens i Örnsköldsvik den 17-18 februari 1953
angående motorvagnar, typ A-29 för AB Stockholms Spårvägar.

Närvarande: Järnvägsinspektör E Fredrikson
Ingenjör O Kekonius AB Stockholms Spårvägar
Byråingenjör J Hedström - " -
Disponent G Hägglund AB Hägglund & Söner
Ingenjör A Carlsson - " -
Ingenjör A Svensson - " -

De till kontraktet hörande tekniska bestämmelserna genomgås och följande överenskommelser och kompletteringar gjordes därvid.

1. Antalet ståplatser fastställdes med järnvägsinspektörens godkännande till 50. Hägglunds kan alltså beställa skyltar rörande platsantalet (1 st. per vagn) att sättas på plattformsväggen över dörröppningen mot främre kupén.
2. Beträffande vagnens längdmått noteras, att toleranserna bör hålla sig inom 1 promille. Totala breddmättet fastställdes till 2.400 mm - 10 mm.
3. Frågan om motorvagnens adhesionsvikt diskuterades. Det konstaterades härvid, att om man enligt järnvägsinspektörens förslag tillämpade en friktionskoefficient 0,262, så blir den beräknade tomvagnsvikten 21.000 kg med god marginal tillräcklig för att dra två lastade släpvagnar i stigning av 10 promille.
4. Beträffande stansning av hål för nitning framhöll järnvägsinspektören, att stansning ej bör få förekomma vid förband som utsätts för påkänningar, emedan stora sprickor alltid uppkomma i samband med stansningen. Där stansning förekommer, bör hålen vid stansningen ej ha större diameter, än att de genom brotschningen kunna befrias från sprickor som kunna vara brottanvisningar. I boggiarverket bör stansning av nithål ej få förekomma.
5. Beträffande svets fordrar järnvägsinspektören, att alla svetsare skola vara godkända i enlighet med gällande svetsnormer.
6. Beträffande slutna balkar, t.ex. boggiens vaggbalk, få under inga omständigheter genomgående hål, exempelvis vid lednings- eller rörmon- tage, upptagas i desamma. Om detta villkor icke med säkerhet kan uppfyllas, må balkarna utföras med dräneringshål på undersidan som möjliggör invändig målning och inspektion.
7. SS skall översända till Hägglunds en skiss över den domkraftstyp som användes av SS eller brandkåren vid lyftning av boggien samt uppgift över hur domkrafterna härvid anbringas. Med ledning härav utformar Hägglunds den anordning för lyftning av boggien med vagnskorg som enligt de tekniska bestämmelserna skall finnas i boggien.
8. Det överenskomms, att Hägglunds skall offerera skenbromsarna för inbyggnad i vagnarna. Alternativa offerter önskas på skenbromsar av Hägglunds egen tillverkning och på dylika av Hannings & Kahle. Skenbromsarna anordnas i en krets med separata säkringar, så att vi äro helt oberoende av övriga säkringar.

9. Sandningsanordningar i enlighet med de tekniska bestämmelserna framför de främre hjulparen i vardera boggien. Manövreringen skall vara rent mekanisk, med anordning för inblåsning av sanden under hjulen medelst tryckluft, skall finnas. Sandboxarna, som skola kunna fyllas från vagnens utsida, skola rymma vardera ca 25 liter.
10. Beträffande handbromsen, som manövreras med ratt vid förarplatsen, bestämdes, att fullsatt motorvagn skall kunna hållas i lutning 40 promille med denna broms.
11. Vid diskussion angående borstskyddets utförande påpekade järnvägsinspektören, att det fria höjdmåttet från r.ö.k. under vagnen framför borstskyddet skall vara minst 350 mm.
12. Besked skall lämnas från SS, hurvida luftsignalklocka eller elektrisk alarmklocka vid förarplatsen skall användas.
13. Beträffande sidoplåtarnas utförande godkändes av SS, att fyra längsgående sickor av samma utförande som på SJ rälsbussar med 180 mm delning anordnas.
14. Taket utföres 10 mm tjockt av spåntade bräder, den nedre takrundningen av $1\frac{1}{2}$ mm tjock stålplåt. Trätaket täckes med takduk, som drages ned så, att skarven mellan trätaket och nedre takrundningen övertäcks. Vattenrännan över vagnens bakre del som utmynnar i ett dräneringsrör på vagnens bakre gavel utsträcker så långt framåt, att ingångsdörrarna helt skyddas av densamma. I vagnens framparti ersättes takrännan av en täcklist över takdukens avslutning. I fronten anordnas en vattenlist som hindrar vatten att rinna ned över frontrutor, förardörr och ventilationsfönster till höger om förarplatsen.
15. På taket anordnas i likhet med utförandet på vagnar typ A 27 isolerade gångbryggor.
16. Sparkskyddet på vagnarna vid golvet skall utgöras av aluminiumplåt.
17. Det framhölls, att den inåtgående vagnsdörren i förarhytten måste vara väl tätad.
18. Besked beträffande placering av dörrmanövreringsknapparna skall lämnas av SS sedan denna placering efter samråd med järnvägsinspektören och trafikavdelningen blivit fastställd.
19. Hägglunds skall undersöka, hurvida rostfria stålrör kunna anskaffas för stöttor och handtag, och om så är fallet inkomma med offert. Hägglunds undersöker också, om det blir någon prisskillnad med plastklädda stålrör och ebonitklädda stålrör.
20. Det bestämdes beträffande placeringen av de båda nödbromsströmställarna, att en skall sättas i den främre kupén på väggen mot förarhytten och en i den bakre kupén på väggen mot mittplattformen. För de fall skenbromsar tillkomma, skall utlösning av skenbromsen även ske genom nödbromsströmställarna.
21. Hägglunds skall undersöka om Knorrs luftdrivna vindrutetorkare av typ som användes på SJ rälsbussar skall kunna användas med fördel även på vagnar typ A-29.
22. Det överenskomms, att SS omedelbart skall översända till Hägglunds en kontroller och en drivmotor.

23. Det skall undersökas, huruvida någon bättre typ av 24 V fläktmotor kan anskaffas än den hitills använda av Elektrolux fabrikat.
24. SS skall undersöka, huruvida de till vagnar typ A-27 använda batterierna på 90 Ah visat sig ha tillräcklig kapacitet.
25. SS skall om möjligt omgående tillhandahålla ritningar över de detaljer för växelomläggningen, som skola tillhandahållas av beställaren.
26. Järnvägsinspektören begärde, att vagnarna skola utrustas med dörrkontakter och erforderliga ledningar för blockering av klarsignalen. Besked skall lämnas av SS om ett eventuellt utförande för automatisk klarsignal i samband med dörrarnas stängning.
27. Den anordning, med vilken dörrarna skola kunna frigöras för manövreringen för hand, skall vara placerad i omedelbar närhet av dörrarna och skall markeras med särskild skylt.

Örnsköldsvik den 18 februari 1953

Amal Cedron