

## NÄTTRABY-ÄLNARYD-ÄLMEBODA JÄRNVÄG

(Ägare: Nättraby - Älnaryd - Älmeboda Järnvägsaktiebolag)

KONST. T. K. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSTYRELSEN		
D. N. <i>J. 1388.</i>		
SEP. 1937		

Utom till maskininspektionen vid  
Kungl. Väg- och Vattenbyggnads-  
styrelsen den *21/9* 1937  
Diario nr *756*

Till

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen,  
Maskininspektören,

S t o c k h o l m .

Härmed översändes ny beskrivning över ombyggnaden av Nättraby-Älnaryd-Älmeboda järnvägs lok nr. 2 till motorlok. I denna nya beskrivning har de detaljer i ombyggnaden som föreskrivets i skrivelsen av den 29 juni 1937 beaktats. Beträffande sandningsanordningen så är denna anordnad utanför drivhjulen vilket framgår av ritningen.

Om något ytterligare skulle vara att iaktaga vid ombyggnaden, vilken nu tagit sin början, vore vi synnerligen tacksamma för ett meddelande härom.

Nättrabyhamn den 20 sept. 1937.

~~Nättraby-Älnaryd-Älmeboda Järnväg~~

*[Signature]*

Bil. 1 ritning nr. 5323,  
~~1 ritning nr. 5323.~~  
2 beskrivning.

*Prändes*  
*Stadshuset den 22.9.37*  
*J.M.*

Beskrivning å ombyggnad av Nättraby-Älnaryd-Älmeboda  
Järnvägs ånglokomotiv n:r 2 till motorlok.

Ang. Våg- och Vaxellådor  
styrelsen den 2/10 1937  
Datum 11/10 1937

Ombyggnaden skall utföras i överensstämmelse med ritning n:r 5322.

Förefintligt ramverk med broms, lager, lokaxlar och kopplingsstänger skall användas efter erforderliga förändringar.

Hjultrycket får ej överstiga 2,5 tons.

Motorerna

Äro av Fords typ V-8, och försedda med normala friktionskopplingar och växellådor. En motor inbygges i vardera av lokets ändar.

Kraftöverföringen:

Båda motorerna driva på en gemensam fram- och backväxellåda varifrån kraften genom en tystgående kedja överföres till den ena drivaxeln.

Fram- och backväxeln

är anordnad medelst koniska kugväxlar.

Utväxlingen

verkställes så att hastigheter och dragkraft erhållas enligt diagram n:r 56 a.

Bromssystemet:

Direktverkande tryckluftbroms i kombination med handbroms. Kompressorn drives med kedjeväxel från ena motorn. Luftbehållaren, som placeras i ena motorrummet, skall ha en rymd av c:a 200 liter. S.k. deadmans kontroll anordnas.

Förarehytten

utföres helt av plåt. Fram- och bakskärmarna föres med 2 st. fasta fönster vardera. I vardera sidoväggen utföres ett fast fönster. Sidodörrarna, vilkas överdel kan öppnas för sig, föres även med fönster. Hyttens sidovägg vid förareplatsen beklädes med masonit eller träpanel. Ventilationslucka anbringas i hyttens tak.

Motorrum:

Motorer, kompressor, luftbehållare, bensintenk, kylare m.m. överbyggas med kåpor av plåt. försedda med tak- och sidoluckor så att motorerna bli lätt åtkomliga. Framför kylarna anordnas lämplig reglerbar avskärmning.

Sandanordning

verkande framför främre drivhjulsparet anordnas. (Ärning endast i en riktning).

Bränslebehållaren

skall ha en rymd av c:a 160 liter, samt placeras i ena motorrummet så att påfyllningsröret blir lätt åtkomligt utifrån.

Belysningen

skall vara elektrisk och utförd enligt gällande bestämmelser. Lämpligt placerad instrumentlampe samt sladdlampe skola anordnas.

Oppetigningshend och fotsteg anbringas vid förarehyttens dörrar.

Ljudsignalen utgöres av tyfon för tryckluft, manöverbar från hyttens båda sidor.

Framändeskärmar anbringas.

Gardjärn anbringas i lokets båda ändar.

Manövreringen: I förarehyttens framände uppsättes ett förarebord med erforderliga manöverorgan. Gasreglering, frikoppling, växelmanövrering samt broms, signalvissla och sandning göras manövrerbara från förarehyttens båda sidor. Båda växellådorna manövreras med en gemensam spek. Sådan anordning är träffad att endera av motorerna kan med ett enkelt handgrepp till- eller fränkopplas. Övriga manöverorgan anbringas centralt. På en instrumenttavla vid förarebordet placeras tryckluftmanometer, amperemetrar, kopplingseskåp, ljusomkastare, avbländningsomkopplare och strömbrytare för sladdlampa.

Märkning och målning enligt beställarens önskningsar. Utvändigt svartmålas detsamma. Loket förses med nummersiffran 2.

Kalmar Verkstadsaktiebolag

Gustaf Rosén

Nättraby-Alnaryd-Almeboda järnväg

Sven Andersson.

Vidimeras:

*Inga Nilsson*

Avskrift.

D.N. M. 756/37.

Till

Nättraby - Alnaryd - Älmeboda Järnväg,

Nättrabyhamn.

Sedan den med Eder skrivelse av den 20 dennes insända beskrivning jämte huvudritning för ombyggnad av Edert lokomotiv nr 2 här granskats, får jag med återställande av handlingarna härmed meddela, att desamma godkännas, därest följande iakttages.


Varje motor skall förses med kompressor, så att om ena motorn avstänges, bromsanordningen ändock kan hållas i funktion.

Då loket även torde komma att användas i växling, bör sandanordning för båda körriktningarna anordnas.

Lokets strålkastare böra göras avbländbara och skola placeras, så att de ej inkräkta på det författningsenliga fria rummet för växlaren å ömse sidor om bufferten.

Vid kedjehulets montage å drivaxeln skall tillses att axelns hållfasthet ej förringas.

Räkning på statsverket tillkommande ersättning för granskningen bifogas.

Stockholm den 22 september 1937. 

Ståhle.

161

455  
8

Besiktningssbevis.

Enligt förordnande jämlikt Kungl. kungörelsen den 31 december 1904 och på ansökan av Nättraby-Alnaryd-Eringaboda järnvägsaktiebolaget har den 12 februari 1938 besiktning och provkörning verkställt på Nättraby-Alnaryd-Älmeboda järnvägs 4-kopplade lokomotiv med bakre löpaxel nr 2, som år 1937-38 ombyggts vid Kalmar Verkstadsaktiebolag i Kalmar. Vid ombyggnaden har ångpannan med tillbehör, ångcylindrar m.m. borttagits och lokomotivet i stället utrustats för motordrift genom inbyggnad av två st. Ford-bensin motorer typ V8 på vardera 75 hkr vid 2600 varv/min. Kraften från dessa motorer samlas till en mellan de båda drivaxlarna placerad mellanväxel, varifrån den ena axeln drives med kedja. Den andra axeln/ drives från denna axel medelst de bibehållna koppelstängerna.

Lokomotivet är utrustat med komb. hävstångs- och tryckluftbroms, den senare bromsen kombinerad med dead-mans-grip för föraren. Loket har elektrisk belysning såväl i förarehytten som för signalerna.

Huvuddimensionerna äro:

Längd över buffertarna	5.175 m.
" " buffertbalkarna	4.535 "
Avstånd mellan drivaxlarna	1.100 "
Total hjulbas	2.400 "
Avstånd från buffertbalk till drivhjul	1.485 "
" " " " löphjul	0.650 "
Bufferthöjd	0.550 "
Spårvidd	0.600 "

Lokets vikt i tjänst är 7.82 ton, fördelat på drivaxlarna med 3.35 ton vardera och å löpaxeln 1.12 ton. Dess största tillåtna hastighet är å järnvägen 32 km/tim.

*Lind*  
Lokomotivet befanns så inrättat att dess användande för framförande av tåg på Nättraby-Alnaryd-Älmeboda järnväg kan tillåtas.

Ritning å loket bifogas.

Nättrabyhamn den 12 februari 1938.

Ståhle

Den 18 mars 1938.

J.455/38.

Till

Nättraby-Alnaryd-Eringsboda järnvägsaktiebolag.

Med stöd av besiktningsbevis för ett 3-axligt motorlokomotiv nr 2 och enligt samma bevis med en vikt av 7.82 ton och ett största hjultryck av 1.68 ton för drivhjul samt 0.56 ton för löphjul vid i samma bevis angiven största hastighet av 32 km/tim., får Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen härmed meddela Eder tillstånd att taga detta lokomotiv i bruk på Eder järnväg under villkor att lokomotivet icke framföres med ögre hastighet än den för resp. banlinjer medgivna.

Räkning på statsverket tillkommande ersättning för lokomotivets besiktning bifogas.

Stockholm den 16 mars 1938.

På K.v.v.stns vägnar

Ståhle