

B e s k r i v n i n gÖver mekaniska delen till elektrisk 2-axlig motorvagn för Saltsjöbanan.

Motorvagnens huvudmått äro:

Längd över buffertbalkar	7100 mm
" " buffertar	8400 "
Hjulbas	4000 "
Hjuldiameter	960 "
Spårvidd	1435 "
Bredd utvändigt	3080 "
Taket's höjd över räls överkant	3810 "
Axeltryck	14000 kg.

I övrigt äro nedanstående detaljer lika som för Saltsjöbanans motorvagnar:

Motorvagnsaxlar och -hjul, typ 115 b med 120 mm tappdiameter.

Banmotorer 2 st. typ B 13½ à c:a 150 hkr vardera (600 volt) med tillhörande växlar (utväxling 1:4) och kåpor. Banmotorerna lagras å axlarna med fjädrande upphängningsanordning i underredet.

Tryckluftsbroms för direkt och automatisk bromsning samt handbroms inklusive ledningar. Bromsinrättningen åverkar samtliga hjul, vardera med tvenne bromsklotsar.

Lagerboxar av stålgjutgods med lagerskålar av martin med babbits-foder.

Lagerboxgejdrar, som äro försedda med utbytbara slitskenor av cylindertackjärn.

Bladfjädrar och snäckfjädrar.

Draginrättning och buffertanordning.

Gardjärn och tvärgående motorskydd.

Sandningsanordning för tryckluftmanövrering.

Elektrisk hastighetsmätare i båda ändarna av motorvagnen.

Vissla kopplad till tryckluften i båda ändarna av motorvagnen.

Utrymmena äro avsedda att användas till, förutom förarhytt i båda ändarna, en bagageavdelning, vari även omformare, kompressor och högspänningsapparat placeras i avskilda utrymmen.

Motorvagnens vagnskorg kan avlyftas från underredet, vars konstruktion är lika med Saltsjöbanans motorvagnsboggier, med den skillnaden att hjulbasen ökas till fyra meter. För erhållande av god förbindning mellan vagnskorgens långsgående balkar (UNP 30) och underredets balkar (UNP 28) har sidoplåtar av 19 mm tjocklek anbragts å underredet och uppdragits 300 mm. Vagnskorgens vikt avlastas å underredet genom direkt uppläggning. Dragkrafterna överföras genom skruvförbindningar anbringade genom vagnskorgens långbalkar och de ovan nämnda sidoplåtarna.

Vagnskorgen på ramverk består av långsgående U-balkar (UNP 30) med tvär- och diagonalförsträvningar för krafter i diagonal led samt avstyvningar i hörnen genom plåtar för upptagande av stötkrafter. För buffertanordningen behövlige tvärbalkkonstruktioner samt buffertbalk äro anbringade lika som å Saltsjöbanans motorvagnar. Korgen bygges på ramverket av till huvudsaklig del UNP 5, c/c i sidoväggarna 425 mm, försedda med behövlige diagonal- och tvärförbind-

ningar. Hörnen utföras av vinkeljärn. Takstolarna av U-järn (UNP 5) med träspröjsar av ek med invändig beklädnad av fiberplattor i dubbla lager. Taket beklädes utvändigt med takduk. I mellanrummet inlägges isolering av glasulite. Väggarna beklädas invändigt med fiberplattor avisolerade från ytterväggarna med glasulite. Utvändigt beklädnad utföres av teak.

Båda gavlarna förses med inåtgående genomgångsdörrar, fällbryggor och grindar lika Saltsjöbanans motorvagnar. På sidorna anordnas 1,2 m breda skutdörrar, mitt för vilka fotsteg fastsätts, varjämte handtag anordnas. I golvet mitt för dörrarna infällas golvluckor för att göra av- eller påstigning bekvämare.

Fönsterna å förarhyttens sidor äro nedfällbara, övriga fönster äro fasta. Samtliga fönster- och dörrposter utföras av teakträ med beslag och lås av förkromad metall.

För tillsyn av motorerna infällas luckor i golvet.

Stockholm den 20 november 1942.

JÄRNBANAN
STOCKHOLM
BANKSTATIONEN

Skudersky