

Typbeteckning och allmänna reparationsbestämmelser.

A. Fastställda typbeteckningar för vagnaxlar:

Se tabellen å blad 4—5.

Typbeteckningar.

(4/3 07—
—13/3 35; 26/10
37; 30/7 38; 27/9
39; 21/1 41)

Vid utbyte av förmedelst bultar fästade hjulringar skola dessa ersättas med hjulringar, fästade genom sprängringar.

Vagnar med broms skola, då axelbyte äger rum, förses med sprängringshjul.

Med bultar fästade hjulringar få, utan hinder av bestämmelserna i särtryck nr 152 § 7, ej ned-svarvas till en tjocklek, mätt i löpcirkeln, av mindre än 35 mm och bära jämväl sådana ringar, som vid omsvarvning skulle få en tjocklek av 35—40 mm, i största möjliga utsträckning och i mån av tillgång på ersättningsringar kasseras. (Skr. 1/7 14, d.-nr 182.)

B. Insvarvning å hjulringar (14/3 17). Ersatt med 102: 1 M. Juli 37.

C. Svarvningsprofil för äldre hjulringar (22/10 17). Utgår.

D. För att man må kunna skilja puddelaxlar, typ II, från martinaxlar av samma typ, skola puddelaxlarna kring mitten förses med en hopsvetsad ring av 12 mm rundjärn.

Märkning av puddelaxlar, typ II.
(27/10 19)

E. Före påsättning av hjulringar till vagnar skola såväl ringarnas insida som hjulstommarnas utsida slätsvarvas. Därest genom tidigare påkrympningar ytan å hjulstomme blivit jämförelsevis slät, behöver ytterligare svarvning icke utföras. Ringdiametrarna skola bestämmas med användande av krympningsmånen 0.0014—0.0015 för skivhjul och hjul med centrum av ståljutgods samt krympmånen 0.0017 för övriga hjul.

Påkrympning av hjulringar.
(19/2 23; 1/8 33;
4/5 37; 21/9 38)

Om lötringen är oval, skall medeltalet mellan densamma största och minsta diametrar användas som värde på lötringens diameter.

Vagnar: 1858 (4 blad).

Utkom från trycket den 29/4 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Skillnaden mellan dessa diametrar får vid s. k. stjärnhjul uppgå till högst 1,5 mm och vid övriga hjul till högst 1 mm.

Axlar typ II, III och IV.
(19/3 24; 29/12 25;
5/7 33; 1/9 34;
3/8 35; 21/1 41)

F. Axlarna typ II, III och IV för glidlager komma att, såsom nämnda ritningar visa, för ses med mindre hålkälsradie vid tapparnas yttre stos, varigenom en plan ringformig yta för axialkrafternas upptagande här erhålles. Tapparna å befintliga axlar typ II, III och IV för glidlager skola även efter hand förändras till ovannämnda utseende, varför, då tillfälle därtill gives, tapparnas yttre hålkäl skall nedsvarvas, så att den erhåller ovannämnda mindre radie.

Kostnaden härför skall avföras å underhållet.

Axlar typ II med 115 mm tappdiameter.
(2/2 32; 1/9 34)

G. Axlarna typ II nr 80475—80547 äro levererade med en tappdiameter av 115 mm.

Då en axel ur denna nummerserie vid huvudverkstad av någon anledning frántages en vagn skola tapparna nedsvarvas till 110 mm diameter.

Ändrade axlar anmälas i tjänsterapporten.

Kostnaden härför skall avföras å underhållet.

Hålkälsradien å vissa axlar.
(24/5, 5/7 33; 1/9 34; 18/11 36)

H. Då tillfälle därtill gives, skall å axlar typ IV, IV E3, XII och XVII (glidlagertappar) med 12 eller 15 mm hålkälsradie vid den *yttre* ändstosen, denna hålkälsradie ändras till 2 mm.

Kostnaden härför skall avföras å underhållet.

Vissa hjulpar typ III.
(13/3 35)

I. Då hjulringarna skola bytas å hjulparen typ III nr 77495, 77662—681, 77684—908 och 77915—978 (310 st.) skola, innan de nya ringarna påsättas, lötringarna avsvarvas 1 mm å yttersidan och de hjulringar, som påsättas, erhålla måtten enligt ändringen c å ritn. nr 16511.

Kostnaden skall avföras å underhållet.

J. (Mbr d.-nr 83/27). Lagergångarna för kuggväxelhuset å axlar typ III E1, -E2, IV E3, IV E4, -E5A, -E5, -E5C och XVII E1A, -E1, -E1C få ej på något ställe hava mindre diameter än 151 mm. Skulle detta mått underskridas genom slitning eller avsvärning, så skall drivanordningen demonteras och axeln ommärkas till närmast motsvarande typ utan avsatser för drivanordning samt sedermera användas som denna typ.

Axlar typ III E,
IV E, XVII E
med kardandriv-
anordningar.
(23/4 35)

Vid behövlig avsvärning till mindre diameter än 154 mm av *yttre partiet av* eller *hela* den lagergång å axlar typ IV E och XVII E, vilken gränsar till den koniska axeldelen med nyssnämnda diameter, skall denna senare del avsväras (koniskt) i anslutning till lagergången. Denna föreskrift är ej tillämplig för axlar med drivanordning AGA typ 7 och högre nummer (ritn. nr 18541, 18542), vilka axlar å lagergångarnas ytterparti hava påkrympta labyrinttättningsringar.

Då endast ett parti av lagergången svarvas, skall tillses, att övergången till det övriga partiet blir mjuk och utan svarvränder.

När axel måste nedsväras vid filtätningarna till en diameter, som med mer än 2 mm underskrider kåpdiametern därstädes, skall gods medelst svetsning påläggas kåpan, som därefter svarvas till 1 mm större diameter än axeln och justeras, om någon skevhet uppkommit genom svetsningen.

K. (Mbr d.-nr 298/35). A. Inre tappstos, å vars cylindriska yta uppstått en nedslitning med större djup än 1 mm skall nedsväras enligt de följande bestämmelserna.

Nedsvärning
av de inre
tappstosarna.
(31/7 35)

Axel typ I: Stosdiametern får ej vara så liten, att skillnaden mellan densamma och tappdiametern är mindre än 20 mm.

Axel typ II: Stosdiametern skall vara minst 130 mm.

Vagnar: 1858 (4 blad).

Utkom från trycket den 29/4 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Axel typ III: Stosdiametern skall vara minst 114 mm. Dock får skillnaden mellan stosdiametern och tappdiametern ej vara mindre än 20 mm.

Axel typ IV: Stosdiametern skall vara minst 130 mm. Dock får skillnaden mellan stosdiametern och tappdiametern ej vara mindre än 20 mm.

Axel typ XII: Stosdiametern skall vara minst 135 mm.

Axel typ XVII: Stosdiametern skall vara minst 130 mm. Dock får skillnaden mellan stosdiametern och tappdiametern ej vara mindre än 20 mm.

B. Inre tappstos, å vars cylindriska yta uppstått en nedslitning med högst 1 mm djup, skall icke nedsvarvas, utan nedslitningens kanter endast avjämnas, så att jämna övergångar erhållas mellan nedslitningen och stosens oskadade delar.

Reparation av L. (Mbr d.-nr 196/36). A. Hjulstomme skall kass. k. stjärnhjul. seras:
(13/2 37)

1) Om bräcka förefinnes i navet. (Särskilt skall ekrarnas infästning i navet undersökas beträffande eventuellt befintliga bräckor.)

2) När hjulstommens yttre diameter understiger ritningsmättet med mera än 6 mm.

3) Om lötringens breddmått understiger ritningsmättet med mera än 6 mm.

B. Vid reparation av dessa hjulstommar i samband med hjulringbyte skall iakttagas:

1) Bräckor i svetsningen vid kilarna i lötringen svetsas igen, sedan hjulringen avtagits. Svetsningen utföres elektriskt med elektrod av klass I enligt SJS-403, sedan ett minst 15 mm djupt spår för svetsningen uppmejslats.

2) Om två mot varandra vinkelräta diametrar hos lötringen skilja sig från varandra mera än 1,5 mm eller om lötringen är skev i sidled, skall den justeras medelst svarvning. (Jfr A2 och A3.)

C. Då hjul påpressas en ny axel, skola hjul med den större navdiametern enligt ritn. nr 7360 och 7365 tagas, om tillgång på sådana finnas.

M. (Mbr d.-nr 342/37, 229/46). Då hjulring svarvas första gången, skall göras Märkning av
hjulringar.
(29/7 37; 20/6 46)

dels instansning å hjulringens insida, så nära ringens centrum som möjligt, av svarvningsortens signatur samt svarvningsmånadens ordningsnummer jämte årtalets två sista siffror med arabiska siffror (t. ex. G. 7. 37),

dels instansning å ringens utsida, någonstädes nära inre kanten, av två tydliga körmärken, det ena utanför det andra, med omkring 10 mm mellanrum samt å lötringen ett likadant märke, alla liggande på samma radie.

All märkning utföres med 10 mm höga stansar.

Vid omsvarvning av hjulring skall ytterligare märkning icke göras.

N. (Mbr dnr 137/40, 382/54). På nyringade eller nyhjulande hjulpar skall efter svarvningen avståndet mellan de båda hjulflänsarnas hålkälar, Svarvning av
hjulpar.
(20/3 40; 12/3 59)

mätt parallellt med axeln 10 mm utanför den cylinder, som bestämmes av löpcirklarna, vara
1426 + 0,5
— 1,5 mm (E-måttet).

Omsvarvning av hjulpar skall ske varje gång de fråntagas vagn.

Hjulpar till godsvagnar skola dock omsvarvas först, då E-måttet är mindre än 1.420 mm, eller då hos något av hjulen nedslitningen på flänsen eller på löpbanan, mätt på plats, där bromsplatta ej förekommer, är lika med eller större än 2,5 mm, eller då bromsplatta med större djup än 0,5 mm finnes, eller då skillnaden mellan löpcirkeldiametrarna på samma hjulpar är större än 1 mm, eller vid onormal förslitning såsom antydan till dubbelfläns, krossår, materialanhopning och dylikt.

Ovanstående undantag betr. hjulpar till godsvagnar må tillämpas även för 2-axliga personvagnar litt B, BF, F1 och F4.

Mellanlägg mellan hjulring och hjulstomme.
(20/3 40)

O. (Mbr d.-nr 533/37). Då en lös hjulring avtagits för att påkrympas med mellanlägg, skall såsom mellanlägg användas *ett band*. Tillklippta plåtstrimlor få sålunda icke användas. Bandet skall ej tagas längre, än att ett mellanrum mellan bandets ändar uppstår, då det lägges kring hjulstommen. Dock må — om så av någon anledning skulle anses förmånligt — även användas hopsvetsade och påkrympta band såsom till lokhjul.

Till band skall användas kallvalsat, kantskuret bandstål med 0,40 % kolhalt och få endast följande ur tabell 12.67.00 tagna banddimensioner användas. (Se 2: 2.)

| Bredd 80 eller 86 mm | |
|----------------------|------|
| Tjocklek mm | |
| 0,50 | 0,80 |
| 0,60 | 0,90 |
| 0,70 | 1,00 |

Före påkrympningen skall invändigt å hjulringen och utvändigt å lötringen event. befintlig rost avlägsnas.

Omläggning med åtföljande bandning av lös hjulring får ej ske, om hjulringens tjocklek efter omsvarvningen skulle bli mindre än 40 mm.

Avrundning av medbringarlårens kanter i skivhjulstommar.
(31/10 40)

P. (Mbr d.-nr 320/40). I skivhjul, som äro försedda med medbringarlåren i hjulstommarna, hava i en del fall sprickor uppstått, som med utgångspunkt från medbringarlåren arbetat sig fram från hål mot hål.

För att söka förebygga dylika sprickors uppkomst bestämmes härmed, att medbringarlårens kanter skola avrundas på båda sidor av hjulstommen. Såsom verktyg härför kan användas en konisk fräs, som vid arbetet bör givas en pendlande

rörelse, så att en avrundning med ca 3 mm radie erhålles runt hela hålet. Särskilt bör aktgivas, att sprickor icke finnas samt att avrundningen blir jämn och utan några brottanvisningar på stommens konkava sida, enär sprickorna alltid hava börjat därstädes.

Ovanstående skall även gälla för de »stora» hålen i vissa malmvagnshjulstommar.

Kostnaden påföres underhållet.

Q. (Mbr d.-nr 464/39). De axlar typ II, III, III E1, IV, IV HRA, XVII och XVII HRA, som hädanefter komma att anskaffas, bliva försedda med grövre navsäten, som framgår av de nya ritningar, vilka äro upptagna i tabellen tillhörande 102: 1, A. Axlar med förstärkta navsäten. (21/1 41; 26/2 43)

Lösa axlar, som hädanefter anskaffas, och som äro avsedda att förse med hjul med skivstommar eller maskinpressade ekerstommar, skola vara av den förstärkta typen, d. v. s. utförda enligt de på de nya hjulparsritningarna angivna axelritningarna.

Vid påpressning av ursvarvade maskinpressade ekerstommar skall noga aktgivas på, att föreskrivet påpressningstryck erhålles. Vid revisionerna skola stommarna noggrant undersökas betr. sprickor i navet och betr. navets eventuella förskjutning på axeln.

Hjul med *handsmida* ekerstommar få icke uppborras i navet och påpressas axlar med ökad navsätessdiameter.

R. En del av de från enskilda järnvägar övertagna vagnarna hava hjulpar av tyska modeller, dels den modell, som vid S J benämnes typ XII, dels tyska vagnförbundets (Deutsche Wagen-Verband=DWV) äldre modell. Hjulpar av tysk modell. (18/4 41; 26/2 45)

Av ritning 23845 framgå huvudmåttan på dessa hjulpars axlar, och för jämförelses skull äro på densamma även huvuddimensionerna på axeln till S J:s hjulpar typ II upptagna.

Som synes, hava de tyska axlarna, såväl den äldre som den nyare typen, 24 mm mindre avstånd mellan tapparnas mittpunkter än typ II, varför tyska axlar icke utan vidare få ersättas med axlar av typ II eller tvärtom.

Påträffade-axlar typ DWV, äldre modell, som sakna märkning angående axeltyp på tappändan, skola märkas med: typ DWVä. Enär dessa axlar skilja sig från SJ axlar typ II huvudsakligen genom att måttet A mellan tapparnas mittpunkter är mindre, skall vid märkningen noga kontrolleras, att någon förväxling ej äger rum.

Rep. av nav.
(18/4 42)

S. (Mbr d.-nr 389/41). Hjulnav, som hava så stora hål, att de ej kunna pressas på en axel, må påläggas medelst elektrisk svetsning och därefter urborras till lämplig diameter.

Hjulpar typ
III U.
(3/7 44)

T. (Mbr d.-nr 231/44). Enär ett stort överskott finnes på hjulstommar typ II, men brist föreligger på hjulpar typ III, bestämmes härmed, att hjulstommar typ II få påpressas axlar typ III. Det sålunda erhållna hjulparet skall benämnas typ III U och användas alternativt med hjulpar typ III, från vilket det främst kommer att skilja sig genom den större hjulringsdiametern. Det bör härvid iakttagas, att båda hjulparen under en vagn skola vara av samma typ.

Hjulstommarna skola iordningställas enligt ritn. SJSt-1701 för skivhjul och SJSt-1702 för ekerhjul, varvid desamma skola avsvarvas 10 mm på navets utsida. Beträffande smidda hjulstommar enligt SJSt-1702 böra *maskinsmida* stommar i första hand komma till användning. Ritn. 11.20.35 visar det färdiga hjulparet typ III U. Märkningen III U skall instansas på axeländarna.

Märkning av
rullageraxlar
med ändbricka.
(19/4 49)

U. (Mbr d.-nr 93/49). Märkningen å befintliga rullageraxlar med ändbricka skall så snart tillfälle härtill gives i tillämpliga delar kompletteras enligt ritn. Mbr 70956.

Härmed avses att märkningen SJ, tillverkningsår och, å privata axlar **P** skall instansas innanför kontrollritsen. Befintlig märkning härav utanför nyssnämnda rits behöver ej utplånas.

V. (Mbr dnr 9452, sgr 4225). Vid sista omsvarvningen av hjulpar med helhjul får hjulringstjockleken, mätt vid hjulringens ytterplan, ej understiga 20 mm. För att markera detta skall, om så ej redan skett, i samband med omsvarvning av helhjulen enligt ritn 12.42.21 och 12.42.38 dessa förses med märkränder enligt förenämnda ritningar, ändr B. Den yttre märkrändens yttre kant markerar hjulringens minsta tjocklek efter sista omsvarvningen.

Ombjulning av
helhjulpar.
(5/11 58; 11/10 60)

Kan nämnda mått ej innehållas, skall helhjulen avpressas och skrotas, varefter nya helhjul påkrympes. Härvid skall tillses att mått och toleranser enligt gällande ritningar innehålls.

Vidare skall helhjulen märkas med verkstadsens signatur, månadens ordningsnummer samt årsalets två sista siffror (t ex Ör 10.58). Märkningen skall utföras med 10 mm höga stansar och anbringas på ringdelens insida så nära centrum som möjligt. Märkningen får således ej anbringas på navet eller hjulskivan.

X. Svarvning av hjulringar för gods- och personvagnar (18/1 60).
(Mbr sgr 4225). Utgår dec 60.

Y. (Mbr dnr 0887, sgr 4225). I samband med ombjulning av hjulpar typ 40 (tysk tillverkning) skall axelns navsäten nedsvarvas och slipas till diametern $183 + 0,02$ och navsätenas längd avkortas till 185 mm enligt ritn Mbr 73827 ändr A. På dessa axlar skall påkrympas S-formade helhjul enligt ritn 12.42.38C men med navdiametern $182.81 \pm 0,01$, dvs 2 mm underdimension med normalt krympgrepp för hjulpar med oljeavpressning. Jämför 102: 1 Z.

Ombjulning av
hjulpar typ 40.
(17/2 61)

Kostnaden påföres underhållet.

Vagnar: 2712 (1 blad).

Utkom från trycket den 21/5 1963.

Omhjulning av
hjulpar med
påkrypta
hjulstommar.
(17/2 61)

Z. (Mbr dnr 0887, sgr 4225). Om en axels navsäte skadats, exempelvis repats i samband med apressning av hjulstomme, och ytan ej kan återställas genom putsning eller metallsprutning, skall navsätet nedsvarvas och slipas till diametern $183 + 0,02$ för axlar med 185 mm nominell navsätetsdiameter och $173 + 0,02$ för axlar med 175 mm nominell navsätetsdiameter, d v s 2 mm underdimension. På dylika axlar skall påkrympas hjulstommar med navdiametern $182,81 \pm 0,01$ resp $172,82 \pm 0,01$. Observera att på axlar typ 40 och 40 A skall endast S-formade helhjul, ritn 12.42.38 C, påkrympas.

Kostnaden påföres underhållet.

Omsvarvning
av hjulpar till
vagnar litt
Laes.
(11/2 63)

Å. (Mbr sgr 44853). För att underlätta vagnarnas användning i internationell trafik skall vid omsvarvning av hjulpar typ 44 löpbanan svarvas enl ritn 3MG-10346 F. Höjden på hjulflänsen är 32 mm i stället för normalt 27 . Anledningen härtill är att löpcirkeldiametern endast är 730 mm vid osliten hjulring.

I detta sammanhang erinras om bestämmelserna i särtryck 638, § 26 mom 7, nämligen att höjden på hjulflänsen får vara maximum 36 mm.

Skentryck och minsta tappdiameter.

A. Skentryck och tappdiameter (4/3 07—.... 27/10 48). Utgår okt 58.
Se C.

B. (Mbr d.-nr 499/45). Vid nedsvarvning av rulllagertappar böra följande intervaller för diamettermåttet tillämpas, varigenom lagerhållna avdragshylsor kunna användas:

Diameter å nedsvarvade rulllagertappar.
(12/10 45)

| Diam. å ny tapp | Diam å nedsvarvade tappar |
|-----------------|---------------------------|
| 125 | 124, 123 |
| 120 | 119, 118 |
| 115 | 114, 113, 112 |
| 105 | 104, 103 |

Om nedsvarvning till mindre diam. än ovanstående erfordras, böra även intervaller på 1 mm användas.

C. Största tillåtna axeltryck, minsta tillåtna tappdiameter samt avståndet mellan tappcentra framgår av tabellerna I och II. Beträffande användningen av axlarna mm se 102:1 A och 104:2 tabellerna I och II.

Axeltryck och tappdiameter samt avståndet mellan tappcentra.
(31/10 58)

Tabell I
Axlar till glidlagerhjulpar

| Hjulpar typ | Tappdiameter i mm | | Avstånd mellan tappcentra i mm | Största tillåtna axeltryck i ton |
|------------------------|-------------------|-----------------|--------------------------------|----------------------------------|
| | Ursprungliga | Minsta tillåtna | | |
| I | 90 | 85 | 1 930 | 10,5 |
| II | 110 | 100 | 1 980 | 14,5 |
| III III E1 III U | 100 | 94 | 1 930 | 12 |
| IV XVII | 120 | 108 | 1 980 | 16 |
| 5 | 123 | 113 | 1 980 | 16 |
| XII | 115 | 108 | 1 956 | 16 |
| 23 | 127 | 120 | 1 930 | 16 |
| 29 | 120 | 108 | 1 970 | 16 |

| | Typ- beteckning | Ritn. nr |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Där ej annat anges, ha axlarna tappar för glidlager. | | |
| Axel, mod. 60 och 90 till äldre 2-axliga person- och godsvagnar | I | 3843 |
| » » 98 till 98 års godsvagnar (utom Lrg t. o. m. nr 32306 och Lr m. fl.) | II | { 7360 ⁷⁾ 11.20.24 ²⁾ |
| » » 04 till äldre personvagnsboggier, 2-axliga personvagnar, äldre gods- vagnar, Lr-vagnar och Lrg-vagnar t. o. m. nr 32306 | { III III U | { 7365 ⁷⁾ 11.20.34 ²⁾ 11.20.35 ¹²⁾ |
| » till boggiar mod. 91 och vissa 2-axliga vagnar, för kardandriivanordning till elektrisk generator | III E1 | 19.19.42—52 |
| » » motorvagnarna litt XDb2 nr 305 och 306 med tappar för S K F- rullager med klämhylsor | III HR | 23179 |
| » » DF5- och F2d-vagnar, Mas-vagnarna nr 15337—15410 och gods- vagnar | IV | { 16914 ¹⁾ 11.20.62 ²⁾ 16504 ⁷⁾ |
| » » vissa DF5-vagnar, för kardandriivanordning till elektrisk generator | IV E3 | 16433 |
| » » boggiar mod. 07, boggiar mod. 13 fr. o. m. nr 1686, boggiar mod. Görlitz, m.d. 35 och 39 samt för vissa 2-axliga vagnar (f. d. OKB), för kardandriivanordning till elektrisk generator och med tappar a) för S K F-rullager utan klämhylsor | IV E4 { IV E5A IV E5 } ⁹⁾ IV E5C | 16713 19.19.58—75 |
| b) » » » » med » | IV E6 | 22459 |
| » » boggiarna nr 2950 och 2951 (mod. Falun), för kardandriivanordning till elektrisk generator, med tappar för S K F-rullager med klämhylsa | IV E7A | 19.19.85—86 |
| » » vissa 2-axliga vagnar, för kardandriivanordning för elektrisk gene- rator, med tappar för S K F-rullager med klämhylsor | IV K | 22634 |
| » » boggiarna nr 2950 och 2951 (mod. Falun) med tappar för S K F- rullager med klämhylsa | { IV LA } ⁹⁾ { IV L } | { O. K. B. M 217 15897 ³⁾ 16914 ^{1), 4)} 16504 ^{4), 7)} 16506 ²⁾ 16504 ⁷⁾ |
| » » boggiar mod. 07 och vissa 2-axliga vagnar, med tappar för S K F- rullager med klämhylsor (lagerboxar mod. XVII för boggiar samt mod. XVIII för 2-axliga vagnar) | IV M | { 16914 ^{1), 4)} 16504 ^{4), 7)} 16506 ²⁾ 16504 ⁷⁾ |
| » » boggiar under Mb-vagnar, med tappar för S K F-rullager utan kläm- hylsor | IV P | { 15838 ³⁾ 16914 ^{1), 4)} 16504 ^{4), 7)} 15850 ³⁾ 16914 ^{1), 4)} 16504 ^{4), 7)} |
| » » Mas-vagnar, med tappar för SKF rullager utan klämhylsor | IV R ⁶⁾ | { 16914 ^{1), 4)} 16504 ^{4), 7)} 15850 ³⁾ 16914 ^{1), 4)} 16504 ^{4), 7)} |
| » » boggiar mod. 07, boggiar mod. 13 fr. o. m. nr 1686 och boggiar mod. Görlitz, med tappar för N K A-skivlager | IV S ⁶⁾ | { 16914 ¹⁾ 11.22.91-93 ²⁾ 19320 ⁵⁾ 16504 ^{4), 7)} |
| » » boggiar mod. 07, boggiar mod. 13 fr. o. m. nr 1686, boggiar mod. Görlitz, mod. 35 och 39 samt till Mas-vagnar och vissa 2-axliga vagnar, med tappar för S K F-rullager med klämhylsor (lagerboxar mod. H-rull eller mod. XIX för boggiar och mod. XVI för 2-axliga vagnar) | { IV HRA } ⁹⁾ IV HR { IV HRC } | { 16914 ¹⁾ 11.22.91-93 ²⁾ 19320 ⁵⁾ 16504 ^{4), 7)} |
| » » vissa godsvagnar | 5 | 11.21.10 |
| » » vagnar litt Pä nr 901—955 (Bycf) | VI | 8401 |
| » » slipersimpregneringsvagn | IX | 9328 |
| » » vagnar litt Q12 nr 500.000—04 och vissa andra godsvagnar samt litt Q2 nr 1072 (Bycf) | XII | 11.25.60 |
| » » de elektr. revisionsvagnarna nr 4—6 | XIV | Ebr 30298 |
| Drivaxel till motorvagnar litt Xoa2 nr 203 och 204 samt Xa3 nr 205 | XV | » 30299 |
| » » elektriska revisionsvagnar fr. o. m. nr 7 med rullager | XVI | » 40392 |
| Axel till vagn litt Q23 med glidlager | XVII | 11.27.62 |
| » » boggiar mod. Jakobs, boggiar för motorvagnar litt Xoa4 och manöver- vagnar litt Co6b nr 3431—3433, samt till vagn litt Q 23 med rullager, med tappar för S K F-rullager med klämhylsor | { XVII HRA } ⁹⁾ XVII HR | 11.28.00 |
| » » boggiar mod. Jakobs, för kardandriivanordning till elektrisk gene- rator, med tappar för S K F-rullager med klämhylsor | { XVII E1A } ⁹⁾ XVII E1 | 19.19.80—84 |
| Drivaxel till motorvagnar litt Xoa4 | XVII M | A.S.E.A. 82509 |
| » » elektrolok litt Öb | XVIII | A.S.E.A. 855/51 |
| » » motorvagnarna litt XDb2 nr 305 och 306, med tappar för S K F- rullager med klämhylsor | { Xd II, III | 23179 |
| Axel till tender litt ÖCBa | XIX | U.G.J. 1108 |
| » » Mas-vagnar, med 125 mm tappar för SKF-rullager med klämhylsor | 20 ¹¹⁾ | { 11.28.20 11.28.21 ⁵⁾ |
| » » Mas-vagnar och boggiar mod. 35 och Görlitz III A, med 125 mm tappar för SKF-rullager med klämhylsor | 21 ¹⁰⁾ | { 11.28.25 11.28.26 ⁵⁾ |
| » » vissa boggiar mod. 35 och Görlitz III A för kardandriivanordning till elektrisk generator med 125 mm tappar för SKF-rullager med kläm- hylsor | 21 E | 19.19.76—77 |
| Drivaxel till elektrolok litt Öd | 22 M | A.S.E.A. 82845 |
| Axel till vagnar litt Ibr med glidlager | 23 | 11.28.50 |
| » » godsvagnar med rullager | { 24 24 A | 11.28.55 SJ St - 1373 |
| » » vissa gods- och cisternvagnar (som förut haft axlar typ XII), med S K F-rullager | { 25 25 A | 11.25.70 SJ St - 1343 |
| » » vagnar litt Ibr och Q 37 med S K F-rullager | 26 | 11.28.60 |
| » » snöslunga litt A nr 5, med S K F-rullager | 27 | 11.28.27 |
| » » boggiar mod. 91 med rullager | 28 | 11.28.28 |
| » » » » 91 » » , för kardandriivanordning till elekt- risk generator | 28 E | 19.26.01—08 |

¹⁾ Med ekerhjul, hjulstomme av stålsgutgods. — ²⁾ Med skivhjul. — ³⁾ Endast tappen. — ⁴⁾ Utom tappen. — ⁵⁾ Med skivhjul med stora hål. Mittaxel för vagn litt Mas. — ⁶⁾ Ett fåtal av dessa axlar äro ej försedda med typbeteckning. — ⁷⁾ Med ekerhjul, smidd hjulstomme. — ⁸⁾ Axeln är utförd så, att den efter omsvarvning kan användas som en axel typ III E1. — ⁹⁾ Ang. betydelsen av A och C, se 102: s L. — ¹⁰⁾ Olika tätningskragar för Mas-vagnar och boggiar, se 102: s Q. — ¹¹⁾ Försöksaxel, av vilken endast 200 st. finnas, se 102: s Q. — ¹²⁾ Axlar typ III med hjulstommar typ II.

Tabell II
Axlar till rullagerhjulpar

| 1 Hjulpar typ | 2 Tappdiameter i mm | | 4 Avstånd mellan tapp- centra i mm | 5 Största till- lättna axel- tryck i ton |
|-------------------------------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| | Ursprung- liga | Minsta till- lättna | | |
| IV HRA IV E5A IV E7A IV LA XVII E1A | 115 | 111 | 1 980 | 16 |
| IV HR IV E5 IV L XVII HR XVII E1 | 110,75 | 108 | 1 980 | 16 |
| XVII HRA | 115 | 111 | 1 980 | 18 |
| 20 21 A1 A 21 AH 21 E 27 | 125 | 115 | 1 980 | 18 |
| 24 24 A 24 B | 120 | 112 | 1 980 | 16 |
| 25 | 120 | 112 | 1 956 | 16 |
| 25 A | 114 | 112 | 1 956 | 16 |
| 26 | 125 | 120 | 1 930 | 16 |
| 28 28 E | 105 | 95 | 1 930 | 12 |
| 30 31 | 150 | 140 | 2 000 | — |
| 37 37 H | — | — | 1 980 | 18 |
| 38 38 H | 130 | — | 2 000 | 20 |
| 39 | 120 | — | 1 930 | 20 |
| 40 40 A | 120 | — | 2 000 | 20 |
| 41 | 125 | 120 | 1 930 | 18 |

82

Föreskrifter ang. användning och undersökning.

(—). Axlar under 1907 års boggier (13/9 11; 2/1 12). Utgår.

A. (Mbr d.-nr 880/23). Av de axlar, som hava lägre nummer än 95775, få endast axlar av Surahammars, Motala, Bofors, Kohlsva, Björneborgs, Trollhättans och Forsbacka tillverkningar anbringas under person-, post-, fång- och resgodsvagnar.

Axlar under person- m. fl. vagnar.

(9/7 06; 18/3 24; 30/8 26; 20/11 33; 2/1 34)

(Betr. Sandvikens hjulringar, se 102: 4 E.)

B. Axlar under malmvagnar (6/7 06). Utgår.**C.** Axlar med skarp nedsvärning intill hjulnavet (6/10 03). Utförd nov 53.**D.** Proving av axlar typ III (19/9, 5/10, 15/10 10; 8/7 29). Överförd till str. 264, avd. Va., augusti 1934.**E.** Utbyte av axlar typ I mot axlar typ III (25/2 16; 1/9 34). Utförd nov 53.**F.** Axlar under 1907 års boggi (22/10 17). Utgår.**G.** Martinaxlar (18/9 20; 18/2 39). Utgår nov 53**H.** Axlar typ III å vagnar litt Hm (18/3 25). (Mbr d.-nr 848/23). Utförd.**I.** Axlar under 1907 års boggi (28/6 26). Utgår.**J.** Axlar typ IV E1 (28/6 26; 1/11 28). Utförd jan. 36.**K.** Axlar typ IV (13/10 27). Utförd aug. 40.**L.** Axlar typ IV och XVII med rullager (27/5 32—13/10 38). (Mbr dnr 661/31). Se 102: 3 P mars 39.**M.** Axlar typ IV (12/7 34). Utgår nov 53.**N.** Ang. axlar oen lagerboxar å vissa F-vagnar (3/12 36). (Mbr d.-nr 503/36). Utförd mars 44.

O. (Mbr d.-nr 565/35). Å tappar med mörk eller svartblå anlöpning skall, sedan eventuella repor bortsvarvats, ett lager, minst 1 mm tjockt, bortsvarvas med s. k. slätstål och tappen poleras med stålrulle samt tappändan blankputsas.

Blåanlöpta axlar.

(15/2 37; 25/4 39)

Å lindrigare anlöpta tappar bortsvarvas ett lager, 0,2 mm tjockt, med s. k. slätstål och tappen poleras med stålrulle samt tappändan blankputsas.

Före poleringen skola tapparna omsorgsfullt granskas och, om sprickor eller spår av sådana förefinnas, dessa avlägsnas medelst ytterligare svarvning med s. k. slätstål eller medelst slipning.

Vagnar: 2457 (3 blad).

Utkom från trycket den 10/2 1934.

Axlar typ IV
och XVII med
rullager.
(9/3, 3/10 39;
5/4 43)

P. (Mbr d.-nr 723/38). 1. Axlar typ IV och XVII med tappar för rullager med avdragshylsa.

Med avseende på tappdiametern indelas dessa axlar i följande grupper:

I. Axlar med tappdiameter över 110,75 t. o. m. 115,00 mm.

Till typbeteckningen å tappändarna är fogat ett A.

De till denna grupp hörande axlarna hava följande typbeteckningar å ändarna: IV HRA, IV E5A, IV E7A, IV LA, XVII HRA och XVII E1A.

II. Axlar med tappdiameter fr. o. m. 108 t. o. m. 110,75 mm.

De till denna grupp hörande axlarna hava följande typbeteckningar å ändarna: IV HR, IV E5, IV L, XVII HR och XVII E1.

III. Axlar med tappdiameter under 108, men minst 107,00 mm.

Till typbeteckningen å tappändarna är fogat ett C.

Dessutom finnas vid axelns mitt tre med gul färg målade, 100 mm breda bälten på 100 mm avstånd från varandra.

Axlar typ IV HRA och IV E5A inom grupp I med 114,90 t. o. m. 115,00 mm tappdiameter hava såsom kännetecken två vid axelns mitt, runt densamma med gul oljefärg målade, 100 mm breda bälten på 100 mm avstånd från varandra i axiell led.

De övriga axlarna typ IV HRA och IV E5A inom grupp I hava som kännetecken vid mitten ett 100 mm brett bälte målat med gul oljefärg.

Axlarna typ IV E7A, IV LA, XVII HRA och XVII E1A inom grupp I hava oavsett tappdiametrarna såsom kännetecken två vid axelns mitt, runt densamma med gul oljefärg målade, 100 mm breda bälten på 100 mm avstånd från varandra i axiell led.

När någon av tapparna å en axel typ IV HRA

eller IV E5A med 114,90 t. o. m. 115,00 mm tappdiameter *nedsvarvas* så, att diametern blir mindre än 114,90, men större än 110,75 mm, skall det ena av de två gula bältena utplånas.

När någon av tapparna å en axel tillhörande grupp I *nedsvarvas* så, att diametern blir 110,75 mm eller mindre, dock minst 108 mm, skall bokstaven A i typmärkningen å båda tappändarna jämte den gula målningen å axelns mittparti utplånas.

När någon av tapparna å en axel tillhörande grupp I eller II behöver *nedsvarvas*, och diametern efter nedsvarvningen skulle bli mindre än 108 mm, skall axeln kasseras.

När någon av tapparna å en axel tillhörande grupp III behöver *nedsvarvas*, skall axeln kasseras. Denna grupp axlar kommer sålunda så småningom att försvinna,

Beträffande användningen av axlarna gäller följande.

Till samtliga boggier mod. Görlitz och mod. 35 skola typ IV HRA och IV E5A användas, under vagnarna litt Ro3, DFo16 och Fo4 dock endast axlar med 114,90 t o m 115,00 mm tappdiameter¹).

Till boggier mod. 07 under vagnar eller vagnavdelningar, för vilka förstärkt boggi (nummer fr o m 1876 utom nr 2904—2907) är föreskriven, skola typ IV HRA, IV LA³) och IV E5A användas¹).

Till boggier mod. 07 under vagnar eller vagnavdelningar, för vilka förstärkt boggi (nummer fr o m 1876 utom nr 2904—2907) icke är föreskriven, samt till boggier mod. 13 skola typ IV HRA, IV LA³) och IV E5A eller IV HR, IV L³) och IV E5 användas²).

Till boggier mod. Jakobs skola typ XVII HRA eller XVII HR och XVII E1A eller XVII E1 användas.

Till boggier för motorvagnar litt Xa4 och manöverbagnar litt Cox4 skola typ XVII HRA eller XVII HR användas.

Vagnar: 2457 (3 blad).

Till ändaxlarna under vagnar litt CC2 och CC2s skola typ IV HRA med 114,90 t. o. m. 115,00 mm tappdiameter användas.

Under F5-vagnar skola typ IV HRA, IV E5A och IV E7A användas.

Under Mas-vagnar skola typ IV HRA eller IV HR användas, varvid IV HRA företrädesvis bör användas som ytteraxel i den vagnande, som ligger längst från fjäderbalanserna.

Under vissa 2-axliga vagnar användas typ IV LA eller IV L. De skola då vara försedda med lagerboxar mod. XVIII.

Axlar tillhörande grupp III få endast användas å boggier mod. 07 under vagnar litt B05a, BCo5a, BCo6, BCo7a, BCo11a och Co9a.

2. Axlar typ IV för rullager utan hylsa.

Dessa få icke användas till boggier mod. Görnitz och mod. 35 utan endast till boggier mod. 07 under vagnar eller vagnavdelningar, för vilka förstärkt boggi nummer fr. o. m. 1876 utom nr 2904—2907 icke är föreskriven, samt till boggier mod. 13²⁾.

3. Järntrådsringarnas borttagande.

Från de axlar typ IV och VII med rullager med avdragshylsa, som hava järntrådsringar vid mitten istället för gula bälten, skola dessa ringar i samband med pågående eller nästkommande revision borttagas och ersättas med motsvarande antal gula oljefärgsbälten enligt ovanstående.

Vid järnringarnas borttagande, vilket skall ske med försiktighet, så att axeln ej skadas, skall något av de följande tillvägagångssätten användas:

- 1) Ringarna avklippas med bulstax.

¹⁾ Till boggier mod. Görnitz III A och mod. 35, som användas under vagnar litt ACo2c, ACo4, Co14, DFo32, DFo16, Fo4 och Ro3 komma efter hand grövre axlar, typ 21 och 21 E, att anskaffas (se 102: 3 Q).

²⁾ Boggierna mod. 13 användas endast under ACo1.

³⁾ Med lagerboxar mod. XVII.

2) En tunn järnkil slås in under ringarna, som sedan huggas av över denna kil med en vanlig handmejsel.

Q. (Mbr d.-nr 86/38). För Mas-vagnar komma hädanefter, förutom axlar typ IV HRA med ökad navsätesdiameter (175 mm), att anskaffas axlar typ 21 med rullagerboxar mod. 20.

Axlar typ 20,
21 och 21 E.
(3/10 39; 1/3 40)

I boggier mod. 35 och Görlitz III A (samt Görlitz IV), som skola användas under vissa tyngre personvagnar, nämligen litt ACo2c, ACo4, Co14, DFo16, DFo32, Fo4 och Ro3 skola efter hand insättas axlar av typ 21 och 21 E med rullagerboxar mod. 21.

Axlar typ 21 komma sålunda att användas för såväl Mas-vagnar som för vissa personvagnar, ehuru försedda med olika lagerboxar, nämligen mod. 20 resp. mod. 21. De å axlarna påkrympta tätningsskragarna för rullagren äro likaledes olika, i det att de äro utförda enligt ritn. 26236 för lagerbox mod. 20 och enligt ritn. 26237 för lagerbox mod. 21. För att lättare kunna särskilja hjulpar med den ena eller andra typen tätningsskragar äro de för lagerbox mod. 21 (för personvagnar) avsedda kragarna försedda med en extra avsats på utsidan, under det att de för lagerbox mod. 20 (för Mas-vagnar) avsedda sakna denna avsats (se ritn. 26236 och 26237).

Av axel typ 20, som är en försöksaxel för Mas-vagnar, finnas endast 200 axlar. Dessa hava lagerboxar mod. 20 och äro fullt utbytbara med axlar typ 21. Olikheten består endast i, att stosen vid tätningsskragen har olika diameter och hålkälsradie. Tätningsskragarnas yttre profil är emellertid lika, så att båda passa till lagerbox mod. 20.

R. (Mbr d.-nr 256/47). För att undvika förväxling med typ 5, 24 och 24 A skola hjulpar typ XII, 25 och 25 A särmärkas genom ett runt axelns mitt med klarröd färg målat 100 mm brett bälte.

Särmärkning av
hjulpar typ XII,
25 och 25 A.
(19/4 49)

S. Ang användning av hjulpar med skivhjul med »stora» hål |
(24/8 49). (Mbr dnr 392/49). Utgår dec 55. Se 102: 3 U.

Borttagande av T. (Mbr dnr 74/52). Då vagnar med påmålad
märknings eller med skyltar försedd märkning »Martin-
»Martinaxlar». axlar» inkomma för rev eller rep skall denna
(16/11 53) märkning borttagas.

Kostnaden avföres å underhållet.

Hjulpar till U. (Mbr dnr 392/49). 1. *Användning.* Hjulpar
vagnar litt Mas. typ IV HRA, IV HR, 20, 21 och 21 A med skiv-
(15/12 55) hjul med »stora» hål i skivan få endast använ-
das som mittaxlar under vagnar litt Mas med 35
tons lastförmåga. Som ändaxlar å vagnar litt Mas
med 40 tons lastförmåga få endast användas hjul-
par med skivhjul utan hål i skivan eller ekerhjul.

2. *Utbyte.* Vagnar litt Mas med 40 tons last-
förmåga, vilka påträffas med ändaxlar med hål
i hjulskivan, få ej användas i trafik, förrän hjul-
byte verkställt. Utbytet skall ske i snabbast möj-
liga takt i samarbete mellan berörda Msf och
Vstf, Notviken.

3. *Kassation.* Skivhjul med hål i stommarna
skola underkastas särskilt noggrann undersök-
ning, då de inkomma till Hvst.

Alla skivhjul med hål i stommarna, å vilka
bräcka konstateras eller misstänkes, skola kas-
seras.

Skivhjul med hål i stommarna, som konsta-
terats vara felfria, skola i nedanstående fall av-
pressas och uppläggas vid Hvst, Notviken, så att
betryggande reserv erhålles. De få dock icke tagas
i bruk utan Mbr och Vbr medgivande.

a) Då påläggning av nya ringar eller om-
krympning med mellanlägg erfordras och stom-
marnas ålder överstiger 22 år.

b) Då det ena skivhjulet på axeln kasserats.

c) Då axeln kasserats.

Axlar typ IV HR och IV HRA med navsät-
diameter \leq 161 mm diameter skola avpressas och

uppläggas vid Hvst, Notviken, så att betryggande reserv erhålles. De få dock icke tagas i bruk utan Mbr och Vbr medgivande.

4. *Förnyelse.* Behovet av axlar och hjul beräknas kunna täckas genom successiv leverans av kompletta hjulpar med helhjul. Dessa hjulpar skola i första hand användas såsom ändaxlar å vagnar med 40 tons lastförmåga.

5. *Anmälan.* Antalet kasserade stommar anmälas i tjänsterapporten på liknande sätt som kasserade axlar. Antalet användbara stommar och axlar i reserv anmäles varje månad av Vstf, Notviken, till Mbr och Vbr.

Kostnaden avföres å underhållet.

Slopning.



A. (Mbr d.-nr 673/35). Alla vagnaxlar typ I, som äro av *puddelstål* eller som sakna märkning angående materialet, skola slopas.

Slopning av axlar typ I.
(15/12 10; 27/1 19;
23/5 28; 11/4 39;
23/5 41)

Å dessa axlar befintliga, med smidda nav försedda hjul, som äro brukbara, skola avpressas och påpressas befintliga lösa axlar av typ I av *martin* eller typ III.

Användbara slopade axlar typ I av *puddelstål*, som hava brukbara, med gjutna nav försedda hjul, skola, om hulringarnas tjocklek efter erforderlig svarvning blir 40 mm eller däröver, användas under maskinavdelningens koltransportvagnar och andra trafikdugliga bangårds- och tjänstevagnar, eller under S J B ballastvagnar. Om hjulringstjockleken efter erforderlig svarvning blir under 40 mm, skola de om möjligt användas endast till bangårds- och tjänstevagnar, som icke äro avsedda att användas i trafik. Då överskott av användbara axlar med gjutna nav uppstår, skall detta anmälas till förrådsbyrån med angivande av, om de med hänsyn till hjulringstjockleken tillhöra det ena eller andra av de bägge ovan nämnda slagen.

Vid tider av brist på axlar med gjutna nav må även användbara axlar av ovan nämnda fabrikat med *smidda* nav användas till bangårds- och tjänstevagnar eller S J B ballastvagnar.

Axlar typ I av *puddelstål*, vilka ej skola användas under bangårds- och tjänstevagnar eller S J B ballastvagnar, samt icke brukbara hjul behandlas som skrot.

Anmälan om slopade axlar skall göras i tjänsterapporten.

B. Å vagnaxel, vars slopning är beslutad, skall, ifall densamma icke genast nedskrotas, nummer

Förfaringssätt med slopad vagnaxel.
(4/1 84)

Vagnar: 1868 (2 blad).

Utkom från trycket den 20/8 1941.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

och övrig märkning utplånas samt i stället ordet *slopad* målas med vit oljefärg och dessutom å axeln instansas.

Slopning av vissa axlar typ IV. (2/1 23; 13/10 27) **C.** Vagnaxlar typ IV av puddelstål skola slopas i den mån, de inkomma i verkstad eller på annat sätt anträffas. De å axlarna befintliga hjulen skola avpressas för att användas till de axlar, som genom förrådsbyråns försorg anskaffas såsom ersättning för de slojade vagnaxlarna.

D. Axlar typ IV (19/2, 14/9 26; 9/1 32). Utgår jan. 35.

Kassation av Sandvikens ringar. (5/2 32; 1/9 34) **E.** Vagnaxlar med hjulringar av Sandvikens tillverkning få hädanefter icke undersättas trafikvagnar.

Efter hand som sådana axlar påträffas under trafikvagnar, skall ofördröjligen ombesörjas, att de bliva fräntagna desamma.

Kostnaden skall avföras å underhållet.

F. Slopning av genom varmgång blåanlöpta vagnaxlar (21/4 36). (Mbr d.-nr 565/35). Utgår. Se istället 102: 3 O.

Slopning av axlar typ IVR och IVE4. (9/8 41) **G.** (Mbr d.-nr 532/40). Då någon tapp å axlar typ IVR eller IVE4 uppvisar för liten presspassning för någon av rullagerringarna och sålunda skulle behöva omsvarvas och ny innerring för rullagret anskaffas, skall i stället axeln slopas och ersättas med axel typ IVHR eller IVHRA resp. IVE5 eller IVE5A med lagerboxar mod. H-Rull-B.

Rullagerboxarna och rullagren slopas, i den mån de, som äro användbara, icke erfordras såsom reserv till kvarvarande axlar typ IVR och IVE4.

På axeln befintliga hjul, som äro brukbara, skola avpressas och påpressas befintliga eller nyanskaffade lösa axlar typ IVHRA, IVHR, IVE5A eller IVE5.

På axlarna typ IVE4 befintliga kardandrivordningar (Asea typ 1) överflyttas till axlarna

typ IVE5A resp. IVE5. I samband härmed skola för bärlagren lösa lagerskålar enligt ritn. nr 27378 inmonteras enligt ritn. nr 27377, varvid skillnaden i lagergångsdiameter mellan IVE5A (158 mm) och vissa IVE5 (155 mm) kompenseras genom variation av lagermetallens tjocklek. Lagerskålar (utan igjuten vitmetall), mat-nr 19.21.39, rekv från hfd, Örebro.

Kostnaden påföres underhållet.

H. (Mbr d.-nr 588/43). Vagnaxlar, som hava instansningar vid mitten på axelskäftet (nummer, fabrikant m. m.), skola slopas, då de inkomma till verkstad.

Sloping av axlar med instansningar vid mitten.
(9/2 44)

I. (Mbr d.-nr 427/47, 532/40). Då någon tapp å axlar typ IV P uppvisar för liten presspassning för någon av rullagerringarna och sålunda skulle behöva omsvarvas och ny innerring för rullagret anskaffas, skall i stället axeln slopas.

Sloping av axlar typ IV P.
(15/11 47)

Av nyssnämnda eller annan anledning slopad axel typ IV P skall ersättas med axel typ 21 eller eventuellt disponibel axel typ IV HR, IV HRA och 20.

Rullagerboxarna och rullagren slopas, i den mån de som äro användbara icke erfordras såsom reserv till kvarvarande axlar typ IV P.

Kostnaden påföres underhållet.

J. (Mbr dnr 295/56). Då hjulpar typ 21L, 21LA eller 21LE ur nummerserien 225612—225661 inkommer till verkstad eller på annat sätt påträffas, skall de skrotas.

Sloping av hjulpar typ 21L, 21LA och 21LE.
(12/4 60)

Skrotade hjulpar anmäles i tjänsterapporten.

Kardandrivnanordningar.

A. (Mbr d.-nr 253/43). I anslutning till 109: 1 M angående rullager å boggier mod. 91 gälla följande bestämmelser för överflyttning av kardandrivnanordningar från glidlageraxlar typ III E1 till rullageraxlar typ 28 E för boggier mod. 91.

Flyttning av kardandrivnanordningar från hjulpar typ III E1 till 28 E.
(9/10 44)

Från boggier mod. 91 med glidlageraxlar typ III E1 nedtagas kardandrivnanordningarnas växelhus med drivaxelmedbringare, eventuella tätningsringar för labyrinttätning (Aga), kuggkransar jämte tillhörande skruvar och muttrar, vilka samtliga detaljer vid hvst, Ör, skola monteras på rullageraxlar typ 28 E. De på axlar typ III E1 fastkrympta naven skola tills vidare kvarsitta. För axlar typ 28 E erforderliga kuggkransnav kunna rekvideras från hfd, Ör.

Vid hvst, M, nedtagna växelhus med detaljer sändas till hvst, Ör, för montering på rullageraxlar enligt förestående, varvid sändningarna från Malmö märkas »För axlar typ 28 E».

Efter påsättning av växelhus m. m. sändes axeln från Örebro till Surahammars Bruks AB för påpressning av hjul och montage av rullagerboxar, varefter hjulparet sändes till den verkstad, som nedtagit drivnanordningen. Hvst, Ör, bör därför meddela Surahammars Bruks AB vart hjulparen skola sändas.

Kostnaden avföres å kontonr 82599, kalkyl 5.

B. Ny kuggtyp i Agas kardandrivnanordningar (14/10 46). (Mbr d.-nr 496/41). Utgår april 52.

C. (Mbr d.-nr 496/41). För att underlätta arbetet med revision av kardandrivnanordningar skola vid revisioner nedtagna saxpinnar för drivnanordningar icke åter uppsättas utan i stället utbytas mot fjäderbrickor.

Fjäderbrickor för kardandrivnanordningar.
(18/4 47)

D. (Mbr d.-nr 496/41, 54/50). Genom att den helsvetsade bromsbommen enligt ritning Mbr 17 05 29 på 2-axliga vagnar är mer utrymmes-

Bockning av reaktionsstag för 2-axliga vagnar.
(15/4 50)

Vagnar: 2402 (1 blad).

Utkom från trycket den 13/6 1952.

krävande än den äldre typen, skulle den komma i kontakt med det dubbla reaktionsstaget till kardandrivdonet, om staget ej ändras. Stagets undre stång skall därför vid nästkommande S-rev eller eljest, då den nya typen av bromsbom uppsättes, bockas enligt ritn. Mbr 23309, ändring C. Härvid skall tillses, att reaktionsstagets huvudnått ej ändras, varför den undre stången, som genom bockningen blivit kortare, måste förskjutas på tappen vid endera infästningen.

Kostnaden avföres å underhållet.

Upptagning av
hål i reaktions-
stag.
(9/4 52)

E. (Mbr d.-nr 54/52). Vid riktning med svetslåga av reaktionsstag för tvåaxliga vagnar enligt ritn. 23309 ha explosionstillbud inträffat vid uppvärmningen av den instängda luften. För att förebygga detta, skall vid nästkommande rev. hål upptagas enligt ändr. D av nämnda ritning.

Kostnaden avföres å underhållet.

Mellanlägg vid
reaktionsstags
gummiement.
(9/4 52)

F. (Mbr d.-nr 54/52). Gummiementen, fdnr 19 21 86, till kardandrivdons reaktionsstag bli med tiden avnötta, så att de bli för korta och ej längre kunna ge stabil inspänning.

Därför skola vid rev. inläggas järnbrickor SRB-34×65 (tjocklek 4 mm) vid gummiementens ändar, då avnötningen uppgår till 3 resp. 7 mm, varvid 1 resp. 2 brickor inläggas, i sistnämnda fall en på var sida om gummiementet. Då avnötningen uppgår till 10 mm, skall gummiementet slopas.

Någon avkortning av ändbrickornas styrhylsor för att kompensera gummiavnötningen får ej göras.

Kostnaden avföres å underhållet.

Beträffande ändring av kardandrivordningarnas kuggväxelhus vid nedsvarvade lagergångar på axlarna se 102:1J.