

## Anvisningar angående isolering av rälsskarvar.

### Materiel.

Vid isolering av rälsskarvar i spår användes nedanstående materiel:

- a) bussningar, ändmellanlägg och sidostycken av vulkaniserad fiber,
- b) skarvjärn, som avhyvlats för att få plats med fiberinlägg mellan skarvjärnet och rälen.

Materialet i fiberdelarna skall uppfylla de av Association of American Railroads antagna kvalitetsfordringarna.

*Bussningar*, framställda av fiberrör med 30 mm inre diameter och 4 mm godstjocklek, anbringas i hålen i rälslivet, vilka alltid uppborras till 38 mm diameter, varför samma bussning, *mat. nr 06 28 30*, kan användas för alla rälsmodeller. Bussningens längd är 11 mm.

*Ändmellanlägg*, utförda av 7 mm tjock fiber, användas för att skilja rälsändarna från varandra och utföras olika för olika rälsmodeller. Mellanlägget behöver icke helt följa rälsprofilen, varför samma ändmellanlägg kan användas för flera rälsmodeller, om skillnaden mellan sektionerna icke är alltför stor. I centralförrådet i Örebro lagerförda ändmellanlägg angivas i *Tabell I*. Ändmellanlägg för andra rälsprofiler än de i tabellen angivna anskaffas efter hänvändelse till bantekniska byråns signalavdelning.

*Sidostycken*, utförda av 4 mm tjock fiber, användas som packning mellan skarvjärnet och rälen. I centralförrådet i Örebro lagerförda sidostycken framgå av *Tabell II*. Sidostycken för andra rälsmodeller än de i tabellen angivna anskaffas efter hänvändelse till bantekniska byråns signalavdelning.

*Avhyvlade skarvjärn* till isolerskarvar hållas i lager i centralförrådet endast för de vanligast förekommande rälsmodellerna, varom upplysning erhålles på förfrågan i centralförrådet. För andra rälsmodeller beställes erforderlig avhyvling hos huvudverkstaden i Örebro, varvid för avhyvling lämpliga, nya eller begagnade skarvjärn skola ställas till verkstadens förfogande jämte uppgift å ritning, enligt vilken avhyvlingen skall utföras. Då ritning saknas, uppgöres dylik efter hänvändelse till bantekniska byråns signalavdelning. I *Tabell III* angivas gällande materialnummer för avhyvlade skarvjärn och motsvarande isoleringsdelar för olika rälsmodeller.

### Monteringsanvisningar.

Innan en rälsskarv förses med isolering, skola sliprarna vara väl stoppade och ballasten väl dränerad. Isolering bör om möjligt undvikas i skarv mellan en ny och en nedsliten räl samt i övergångsskarv mellan två olika rälsmodeller. Rälsändarna i skarven skola vara plana samt grader eller flagor i rälskanterna avlägsnade.

Vid uppborring av hålen i rälsleven till 38 mm användes borr enligt ritning litt C nr 5756. Borrspån och olja skola noggrant avlägsnas efter hålens uppborring.

Öppningen mellan rälsändarna skall vara minst 8 mm, så att ändmellanlägget kan införas utan pressning eller slag. Erforderlig ändring av skarvöppningen skall utföras genom reglering av öppningarna mellan











Tabell III. Avhyllade skarvjärn.

Rälsmodell	Ritning		Materialnummer			Anmärkningar
	Vanlig skarv	Isolerad skarv	Avhyllade skarvjärn	Änd-mellan-lägg	Sido-stycken	
1873, 1874	A 242	C 5841	01 23 71	06 28 21	06 28 11	
1878	A 242	C 5842	01 23 72	06 28 22	06 28 12	
1896, 1899	A 242	C 5843	01 23 73	06 28 23	06 28 13	Svävande skarv
1896, 1899	A 242	C 5843	01 23 77	06 28 23	06 28 19	Dubbelslipersskarv
1916	A 2008	C 6939	01 23 74	06 28 24	06 28 14	
1920	A 1803	C 6015	—	06 28 21	06 28 15	
1924	A 1948	C 6187	01 23 75	06 28 23	06 28 16	Svävande skarv, 6 hål
1924	A 3328	C 6187	01 23 76	06 28 23	06 28 17	{ Dubbelslipersskarv, 6 hål
1924	A 3257	C 6187	01 23 78	06 28 23	06 28 07	Svävande skarv, 4 hål
1924	A 3257	C 6187	01 23 79	06 28 23	06 28 08	{ Dubbelslipersskarv, 4 hål
1940	A 3373	C 7011	01 23 82	06 28 27	06 28 05	
OKB 30 kg	A 9771	C 6675	01 23 86	06 28 25	06 28 09	
Gällivarebanan	A 431	C 6183	—	06 28 22	06 28 12	
MVJ m. fl. 25 kg	A 9158	C 6016	—	06 28 22	06 28 18	Lfn-Sna, Hns-MI, EKJ
OHJ m. fl. 27.5 kg	A 9153	C 6016	—	06 28 22	06 28 18	{ DHdJ, HdSJ, SGGJ, UEJ, ÅBJ
MaVJ m. fl. 32 kg	A 9684	C 7010	—	06 28 26	06 28 06	SäNJ
VBHJ 41 kg	—	C 7038	—	06 28 24	06 28 04	Svävande skarv
VBHJ 41 kg	—	C 7043	—	06 28 24	06 28 04	Dubbelslipersskarv
<i>SWB 31.23 kg</i>		<i>C 7150</i>	<i>012387</i>	<i>062821</i>	<i>062811</i>	
<i>— 43.5 "</i>		<i>C 7151</i>	<i>012388</i>	<i>062822</i>	<i>062812</i>	
<i>— 43.86 "</i>		<i>C 7152</i>	<i>012389</i>	<i>062823</i>	<i>062813</i>	
<i>1896</i>	<i>A 1443</i>	<i>C 5843</i>	<i>012380</i>	<i>062823</i>	<i>062794</i>	<i>Triplipersskarv</i>

*710mm*  
*40.5 kg*  
*40.5-41.16 kg*  
*15m H. 18*  
*Porcellin*  
*o Kring*



### Anvisningar angående reparation av kontaktförbindningar.

Då kopparwiren i kontaktförbindning lossnat eller skadats, under det att kontakthuvudena äro oskadade och sitta fast vid rälerena, kan reparation ske genom insättning av ny wire i de befintliga kontakthuvudena, varvid förfares på följande sätt.

Om hålet i kontakthuvudet är fyllt med lödmassa eller delar av den gamla wiren, anbringas med en spetsig körnare i centrum av det gamla hålet ett bormärke. Med nämnda bormärke som utgångspunkt borras därpå först ett hål med c:a 2 mm diameter, varefter den gamla lödningen och wiren utborras med hålet som styrning. Härvid användes vid kontaktförbindningar enligt ritning litt C nr 6696 och andra förbindningar av äldre typ 9 mm borr. Hålets övre ände försänkes c:a 2 mm. Efter uppvärmning av kontakthuvudet och närliggande delar av rälen med blåslampa till c:a 200° och noggrann rengöring av hålet insättes ny kopparwire enligt ritning litt C nr 6860 (*materialnummer 06 26 13*) och fastlödes vid kontakthuvudet med tenn. Vid lödningen användes tillräckligt stor och lämpligt tillspetsad lödkolv, så att lödtennet kommer väl ned i försänkningen.

Vid kontaktförbindningar enligt ritning litt C nr 6861 förfares på samma sätt med undantag av att 13 mm borr och kopparwire enligt ritning litt C nr 3—6862 (*materialnummer 06 26 17*) användes.

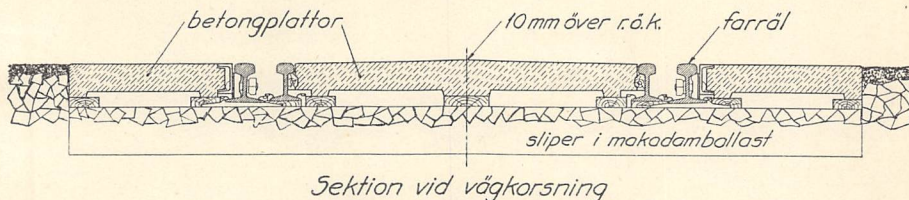
Kopparwire med ovanstående materialnummer 06 26 13 och 06 26 17 föres i lager i centralförrådet i Örebro.

Från förbindningar borttagen gammal wire skall tillvaratagas som skrot.



### Bestämmelser angående vägbanans utförande vid vägkorsningar i banans plan på bansträcka med spårledning.

Vid starkt trafikerade korsningar, som beröra spårledning eller isolerskena, skall vägbanan över spåret vara utförd av vägkorsningsplattor av armerad betong enligt nedanstående bild.



De mellan skenorna inlagda plattorna skola vara försedda med en överhöjning på mitten för att förhindra oavsiktlig metallisk förbindelse mellan skenorna genom sparkstöttingar och andra vägfordon med medar. I bilden visade betongplattor utanför farrälerna avse att förhindra att vägmateriel packas mot skenornas utsida.

För vägkorsningar med vägbana av betongplattor är bestämt, att plankorsningen skall vara omsorgsfullt dränerad, att makadamballast skall vara inlagd i själva vägkorsningen och på en sträcka av minst 5 meter på ömse sidor om densamma, att tillfartsväg, som lutar mot banan, så att vägmateriel vid regnväder kan spolas ned i korsningen, skall vara försedd med lämplig sidolutning för avledning av vatten åt sidan.

Beträffande underhåll av med vägkorsningsplattor utförda vägkorsningar har bestämts,

att plattor, som under inverkan av vägtrafiken så småningom pressats ned, så att den avsedda förhöjningen över farrälerna ej erhålles, skola genom justering av underlaget åter bringas i rätt höjdläge, samt

att plattor, som brustit eller avslitits, så att armeringsjärnen blottats, skola utbytas.

Vid mindre vägar behöva vägkorsningsplattor av betong i regel icke komma till användning. Erforderligt skydd mot avledning av ström genom landsvägsfordon eller intill skenorna packat vägmateriel åstadkommes i stället med plankor, som inläggas på ömse sidor om rälererna med någon förhöjning över r. ö. k. för plankorna mellan skenorna. Vägbanan över spåret skall i dylika fall utföras av plank, makadam eller grovt grus, som genom plankorna invid rälererna hindras att komma i direkt beröring med skenorna.

Inläggning av makadamballast, dränering och vattenavledning skall även vid mindre vägkorsningar utföras, då detta anses av behovet påkallat för ökning av spårledningens driftsäkerhet.