

AKTIEBOLAGET
STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

Reg.nr V 360/1954

JH/GL

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN JÄRNVÄGSBYRÅN Dnr Jv 708 1 DEC. 1954		
32 55		

21/1-55 Sk. d. Pol. + besiktning
bevis

TILL HANDL

Järnvägsinspektör E. Fredrikson

Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

Rålambsvägen 3 - 5

STOCKHOLM K

Ed

Uppgifter för besiktning av motorvagn typ A29.

Motorvagn nr 170 av typ A29, som är den första av 30 vagnar av denna typ, är tillverkad av AB Hägglund & Söner i Örnsköldsvik men med av spårvägsbolaget tillhandahållna drivmotorer av ASEA:s tillverkning och kontroller av AEG:s tillverkning. Den är utförd i enlighet med H&S huvudritning 1800259, H&S ritning 0800070 över hjulpar, som tidigare tillställts Eder, samt Svenska AB Bromsregulators ritning W2695 över fjädrande hjul, som även tillställts Eder, och för vagnen gäller i övrigt följande uppgifter:

Vikten utan last är 22930 kg.

Axlarna, som äro tillverkade år 1954 av Surahammars Bruks AB av manganlegerat stål med en brotthållfasthet av min. 80 kg/mm^2 , en sträckgräns av min. 48 kg/mm^2 och en förlängning av minst 14 % på halv normal mätlängd ha följande nummer.

Axel I nr 2627

" II " 2611

" III " 2632

" IV " 2620

Hjulringarna, av valsat stål St 83, äro tillverkade år 1954 av Surahammars Bruks AB.

De fjädrande hjulens navskivor och mittskivor äro smidda av stål 1550 och tryckskivorna av valsat stål 1411.

Vagnen är utrustad med 18 sittplatser i den främre kupén och 22 sittplatser i den bakre, d.v.s. med sammanlagt 40 sittplatser.

Ståplatsutrymmet på mittplattformen är $4,06 \text{ m}^2$, vilket om utrymme för konduktören drages från ger 22 ståplatser.

I vardera kupén är ståplatsutrymmet c:a $3,32 \text{ m}^2$, vilket med tidigare för spår-
vagnar tillämpade normer skulle i vardera kupén ge 19 ståplatser. Med hänsyn
till att konduktören för avgiftsupptagning måste röra sig i dessa utrymmen,
föreslås dock, att ståplatsantalet i vardera kupén bestämmas till 14 st, d.v.s.
att vagnen totalt kommer att rymma 50 ståplatser.

Vagntypen är avsedd att kunna framföras med en hastighet av upp till
60 km/h och den är avsedd att kunna dra två släpvagnar av förutvarande typ
B12, vilka efter vissa för denna tågsammansättning erforderliga ändringar be-
nämnes B29.

Ändringarna på dessa släpvagnar, vilka genomförs på ett antal av 54 st,
innebära att tryckluftbroms inbygges, som i likhet med luftbromsen på släpvagnar
typ B25 ansättes ograderad, när c:a $3/4$ av motorvagnens fulla bromstryck upp-
nåtts. Luftbromsen anordnas så, att släpvagnarna automatiskt bromsas, om kopp-
lingarna skulle slitas. Som driftbroms skall på släpvagnarna som tidigare sole-
noidbroms användas i kombination med motorvagnens elektriska motståndsbroms.
Den principiella anordningen av släpvagnarnas bromssystem framgår av ritning
V-24329. Utöver ändringen av släpvagnarnas bromsanordningar tillkommer ändring
av signalanordningarna, som betingats av kravet att klarsignal till föraren
skall avges genom att samtliga dörrar i tåget stängas.

Johanneshov den 21 december 1954
AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR
VERKSTADSAVDELNINGEN

O. Kekonius

(O. Kekonius)

John Hedström
(J. Hedström)