

Ank. den 7/10 1911
Dnr. 344.5

5/10 11
Wattmullé

Reg

Protokoll, förät vid besiktning af spår-
vägen Stocksund - Långängen den 3 - 5
oktober 1911.

Sedan Stockholm-Rimbo Järnvägsaktiebolag hos Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen anhållit om besiktning af spårvägen mellan Stocksund och Långängen i och för densammas upplåtande för persontrafik, hafva undertecknade, därtill vederbörligen förordnade, ofvan nämnda dagar verkställt denna förrättning, vid hvilken närvaro: för Järnvägsbolaget: baningeniören Hj. Ekholm, maskin-ingeniören Hj. von Porat och elektroingeniören E. Grotte samt för Kungl. Kommerskollegium: inspektoren E. C. Ericson.

Vid besiktningen företeddes följande handlingar, nämligen:

- 1:o) Kungl. Majt:s nådiga resolution den 26 augusti 1910 angående koncession å elektrisk spårväg från Stocksund till gränsen mellan Stockby och Långängens Ågor;
- 2:o) Kungl. Majt:s nådiga resolution den 31 mars 1911 angående fastställelse af Stocksund - Långängens elektriska spårvägs sträckning inom Stocksunds köping;
- 3:o) Kungl. Majt:s nådiga resolution den 28 april 1911 angående verkställd deposition till säkerhet för utförande af spårvägsanläggning från järnvägsområdet vid Stocksund till gränsen mellan Stockby och Långängens ågor;
- 4:o) Kungl. Majt:s nådiga resolution den 28 april 1911 angående tillstånd att inlösa för spårvägen Stocksund -

Långängens erforderliga jord m. m.

5:o) Kungl. Majt:s nådiga resolution den 30 juni 1911 angående fastställelse af reglemente för trafiken å Stockholm-Rimbo Järnvägsaktiebolags elektriska spårväg från Stocksund till gränsen mellan Stockby och Långängens ägor.

6:o) Let till koncessionen hörande, af ingenjören Hj. Ekholm den 21 februari 1910 upprättade kostnadsförslaget för spårvägen, samt

7:o) För spårvägsanläggningen fastställda ritningar.

Af nämnda handlingar hafva vi inhämtat, bland annat, följande, nämligen:

att för spårvägsanläggningen skulle gälla följande tekniska bestämmelser:

spårvidd	1,435 m.
skenvikt per meter	14,5 kg.
största syllafstånd	0,72 m.
syllens längd	2,4 "
" tjocklek, skrädd på två mot-	
satta sidor	0,15 "
" bredd i toppen	0,20 "
största lutning å banan	40 ‰
minsta krökningsradie	20 m
banvallens krönbredd	4,0 "
ballastens "	2,6 "
" djup från syllöfverkant....	0,35 "
jordskärningsbredd i balansplanet ...	6,2 "
" sidolutningar	11,5 "
bärgskärningsbredd i balansplanet ...	4,1 "
" sidolutningar	10;1 "
minsta dimension å afloppstrumma....	0,6x0,6 "

att Kontaktträdens höjd öfver skenöfverkant skulle vid upphängningspunkter samt öfver allmänna vägar vara minst 5,5 meter;

att hållplatser med plattform och väntpaviljong skulle

anordnas vid spårvägens bägge ändpunkter;

att vagnstall skulle uppföras;

att afståndet från fordonens yttersta delar till innerkanten af stolpe skulle vara minst 0,8 meter med 0,25 meters tillägg i kurvor med radie af 50 meter eller där-
under;

att stängsel skulle utmed spårvägen uppföras, därest Kungl. Majt. framdeles, uppå anmälan kunde finna sådant nödigt;

att sådana växel- och signalanordningar skulle användas, som af Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen godkändes;

att den rullande materielen skulle vara af Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen godkänd;

att i kostnadsförslaget för spårvägsanläggningen upptagits 38000 kronor för anskaffning af rullande materiel; samt

att spårvägen i sin helhet skulle vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 september 1912.

Vid besiktningen gjordes följande iakttagelser:

Spårvägens längd uppgick till 1200 meter.

Linjens läge i plan och profil var i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de fastställda ritningarna.

Terrasseringsarbetena voro öfverallt fullbordade.

Afloppstrammorna voro murade af granit.

Spåret var väl lyftadt och justeradt.

Skenorna voro af stål och hade en vikt af 22,8 kg. per meter för linjen och 15 kg. per meter för spårvägs-slingorna och spåren till vagnhallen.

Skarfvärna voro sväfvande, och

Skarfförbindningarna bestodo af två vinkelskarf-järn, vägande 12 kg. per par, för de tyngre skenorna samt ett plant- och ett vinkeljärn, vägande tillsammans 5 kg. för de lättare skenorna, äfvensom af 4 skrufbul-tar med en vikt af 0,33 resp. 0,21 kg. per styck.

Sämspikarna hade en vikt af 0,24 kg. per styck.

Syllarna voro af furu och hade en längd af 2,4 meter samt en tjocklek af 0,15 meter. Under skena af 10 meters längd funnos 15 syllar med undantag för kurvor med liten radie, där 16 syllar blifvit inlagda. Syllafästandet öfversteget ingenstades 0,72 meter.

Fallasten var af god beskaffenhet och påförd till större mängd än koncessionen föreskrifver.

Klotsning var utförd i alla kurvor.

Spårväxlarna hade för de tyngre skenorna 1,23 meter långa tungor och för de lättare skenorna hade tungorna en längd af 3,6 meter. Underlagsplåt fanns för hvarje tunga.

Spårkorsningarna voro tillverkade af skenor och för de tyngre skenorna försedda med gjutstålspets. Underlagsplåt fanns för hvarje spårkorsning.

Vid Stocksunds hållplats, som utgör spårvägens utgångspunkt, och hvarest en spårslinga var anordnad, fanns en vagnhall, i hvilken funnos två med stoppbockar försedda spår.

Vid Norevägens hållplats, belägen 800 meter från Stocksunds hållplats, fanns en vänthall.

Vid Långängens hållplats, 1200 meter från Stocksunds hållplats, fanns en spårslinga, en vänthall med telefonapparat och en 12 meter lång afstigningsplattform.

Kungl. Majt. hade icke ännu fastställt benämningar för hållplatserna.

Vänöfvergångarna, samtliga belägna i spårvägens plan, voro försedda med plankbeläggning.

Spårvägen var ej inhägnad.

Spårvägen tillhörig dubbeltråda telefonledning fanns mellan telefonapparaten i stationshuset vid Stocksund och vänthallen vid Långängen.

Lutningsvisare, kilometerpålar och kurvtaflor

funnos ei. Sådana anses emellertid ej erforderliga.

Bestämmelserna rörande fria rummet voro ofverallt iakttagna.

Trafikreglemente för spårvägen var af Kungl. Majt. fastställt, men taxa och tjänstgöringsreglemente hade icke ännu blifvit fastställda.

Rullande materielen utgjordes för närvarande af:
2 elektriska motorvagnar, n:r 51 och 52 samt
1 släpvagn n:r 61, samtliga tillverkade vid Arlöfs vagnfabrik.

Motorvagnarna, som voro tvåaxliga med en på hvardera axeln verkande elektrisk motor om normalt 40 hkr., voro inredda med sittplatser för 24 personer. De väga med resande cirka 16,5 ton hvadan det högsta hjultrycket ej kommer att öfverstiga 4,2 ton. Förutom kombinerad hand- och tryckluftbroms voro vagnarna utrustade med elektrisk kortslutningsbroms. Motorvagnarna kunna på grund af sin konstruktion framföras med en största hastighet af 50 kilometer i timmen.

Släpvagnen var utförd på samma sätt som motorvagnarna med det undantag att ej några elektriska motorer eller elektriska bromsar voro insatta.

Samtliga vagnar voro försedda med buffert- och kopelinrättning samt axlar med hjul enligt de för vanliga spårvagnar gällande modeller, hvilken anordning godkänts af Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt skrifvelse den 12 maj 1911 till järnvägsbolaget.

I inköp hade rullande materielen kostat 38000 kronor eller lika med hvad kostnadsförslaget upptager.

Rörande den elektriska utrustningen å spårvägen få vi hänvisa till här närlagda af inspektören E. C. Ericson affattade protokoll.

På grund af hvad sålunda iakttagits och här anförts förena vi oss om följande

Utlåtande.

Stockholm-Rimbo Järnvägsaktieholags spårväg från Stocksund till Långängen med till densamma hörande inrättningar och rullande materiel är i sådant skick, att den af oss godkännes, hvarför vi tillstyrka dels att tillstånd lämnas att upplåta spårvägen för allmän persontrafik, sedan taxa och tjänstgöringsreglemente blifvit vederbörligen fastställda, dels ock att afsyningsbetyg för spårvägen utfärdas.

Den största tåghastigheten kan bestämmas till 30 kilometer i timmen, hvilken hastighet dock icke i kurvor med radie af 30 meter och därunder bör å linjen öfverstiga 10 kilometer i timmen och i spårslingorna 5 kilometer i timmen på grund af att den fasta hjulbasen å vagnarna uppgår till 3,3 meter, och de 15 kilogram per meter vägende skenorna i spårslingorna äro väl svaga för det till 4,2 ton uppdående hjultrycket.

Stockholm den 5 oktober 1911.

F. Rublon, *Arvid Lygde*, *Carl J. Sjö*

Ank. den 14/10 1911
D.nr. 358Kungl.
Vattenbyggnads-
styrelsen.
3686
//Afwärpt Fri Sida
exp. d 14.10 11/10.71.

Till

Stockholm - Rimbo järnvägsaktiebolag.

I anledning af Eder till Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingifna ansökan och med stöd af därvid fogadt protokoll med utlåtande af den 5 oktober 1911 öfver i vederbörlig ordning företagen besiktning af spårvägen Stocksund - Långängen får Kungl. Styrelsen härigenom meddela Eder tillstånd att upplåta berörda spårväg för allmän persontrafik under villkor,

att tåghastigheten på intet ställe af spårvägen må vara större än högst 30 kilometer i timmen, dock i kurvor med radie af 30 meter eller därunder ej högre än 10 kilometer i timmen och i spårslingorna ej högre än 5 kilometer i timmen,

samt att endast vederbörligen godkänd rullande materiel må å banan framföras.

Detta trafikillstånd må ej utan Kungl. Styrelsens tillstånd på annan öfverlåtas.

Cronqvist Stockholm den 13 oktober 1911.

Anders Njåstrand

B. Ståfving