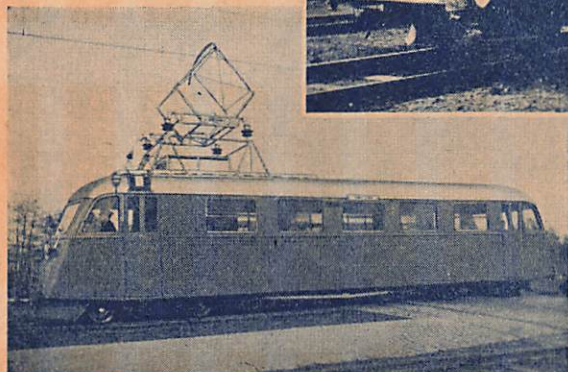
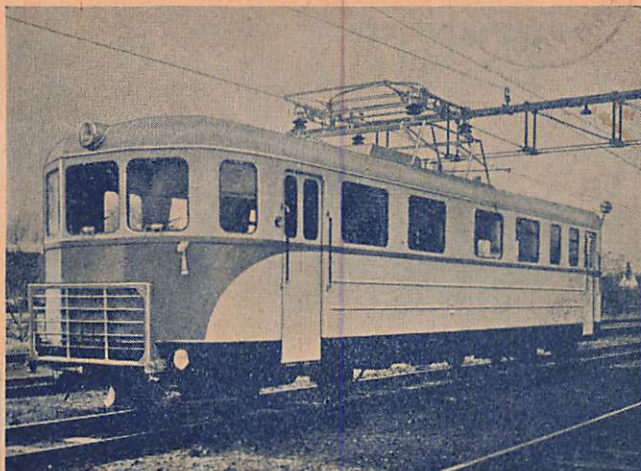


## Elektriska rälsbussar



Normalspårsbuss med 48 sittplatser. Motor 170 hk, 16  $\frac{2}{3}$  p/s, enfas växelström och 100 km/h. Tillverkare av den mekaniska delen med stälkorg AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping.

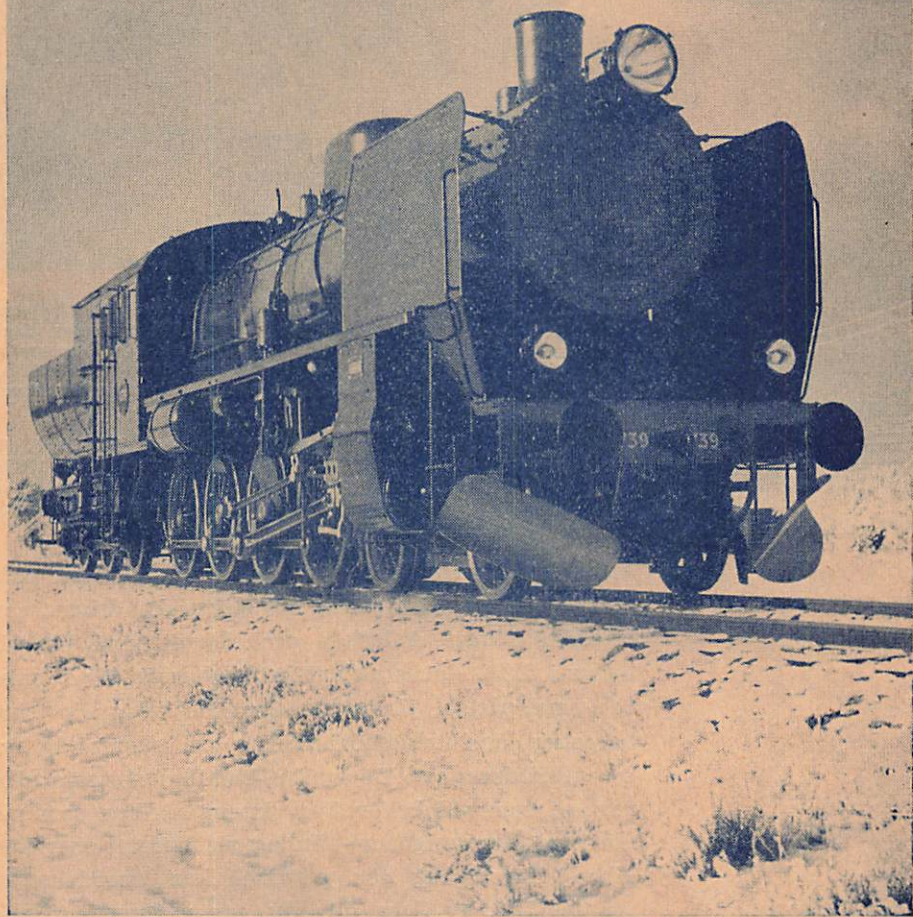
T. v. smalspårsbuss (891 mm) för MÖJ med 48 sittplatser. Motor 150 hk, 25 p/s och 80 km/h. Tillverkare av den mekaniska delen Hilding Carlsson, Umeå.

Vid elektrifierade järnvägar kunna dieseldrivna rälsbussar med fördel ersättas av elektriskt drivna, som erfordra mindre underhåll och skötsel samt äro billigare i drift. Aseas elektriska rälsbussar för normal- och smalspåriga järnvägar äro idealiska för skolbarnståg, anslutningsförbindelser till expresståg och som utfärdsvagnar. De kunna framföra normala släpvagnar, som vid behov även kunna utföras som manövervagnar, varigenom växling vid ändstationer undvikas. Genomgång för personal kan anordnas vid multipeldrift av flera till tåg sammankopplade rälsbussar.

Sätt Eder i förbindelse med oss för närmare upplysningar.

# ASEA

**NOHAB**



**NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG**  
**TROLLHÄTTAN**

---

---

*Protokoll vid Sveriges Enskilda  
Järnvägars Ingenjörsköringsförbunds extra  
möte i Stockholm den 1 april 1950.*

Samling ägde rum i Sundbyberg vid Aktiebolagets Sieverts Kabelverk anläggningar kl. 9.35, där cirka 50 st. av förbundets medlemmar mött upp. Under ciceronskap av Bolagets överingenjör Nordell och några andra av Kabelverkets ingenjörer fördes deltagarna omkring i Kabelverkets olika avdelningar, vilka sakkunnigt och ingående demonstrerades och förevisades, ävensom de pågående tillverkningarna. Vid verket tillverkas kablar för de största i landet förekommande spänningar och strömstyrkor, ned till de allra minsta, såsom telefonkablar, belysningskablar och diverse trådar.

Efter denna demonstration skedde samling i föreläsningssalen, där några filmer över kabeltillverkningen samt kablarnas användningsområden och nedläggning m. m. visades på den vita duken, allt under det Verkets ingenjörer beledsagade filmerna med klarläggande upplysningar.

*Bilaga 1.*

Därefter samlades man å Restaurant Stenvillan, dit Förbundets medlemmar inbjudits till lunch av Kabelverket. Under denna hälsade direktören N. A. Nymansson i Kabelverkets Styrelse Ingenjörsköringsförbundets medlemmar välkomna samt uttryckte ledningens glädje över att Förbundet förlagt sitt studiebesök till Bolagets anläggningar, och hoppades att besöket varit till såväl nytta som nöje.

I avsaknad av såväl ordförande som vice ordförande inom Ingenjörsköringsförbundets Styrelse framförde överingenjör Hedin före uppbrottet från lunchen gästernas varma tack för dagens demonstration och för visad gästfrihet.

Återfärden till staden företogs som enskild färd.

Kl. 15.30 skedde samling å Restaurant Metropol till dagens extra möte, varvid ungefär 40 st. av Förbundets medlemmar infunnit sig.

## § 1.

Mötet öppnades av ordföranden i Ingenjörsförbundets Styrelse, trafikchefen Lars Granfeldt, som hälsade de närvarande välkomna. Trafikchefen Granfeldt utsågs därefter enhälligt att såsom ordförande leda dagens förhandlingar.

## § 2.

Att jämte ordföranden justera protokollet från dagens extra möte utsågs herrar C. A. Landin och Å. Rydbergh.

## § 3.

På förslag av Förbundets Styrelse invaldes till aktiv ledamot av Förbundet signal- och elektroingenjören vid Trafikaktiebolagets Grängesberg—Oxelösund järnvägar Gösta Knall.

## § 4.

Dagens första föredrag hölls därefter av civilingenjören Bo Stille vid Kungl. Järnvägsstyrelsens Maskintekniska Byrå. Föredraget behandlade ämnet "Inom internationella järnvägsföreningen (UIC) pågående utredningar om europeisk standardisering av godsvagnar och godsvagnsdetaljer".

Föredragshållaren lämnade en ingående redogörelse för internationella järnvägsföreningens sammansättning och arbetssätt, ävensom för de resultat som hittills vunnits ifråga om standardisering samt de spörsmål som för närvarande bearbetas.

Efter föredraget visade föredragshållaren en mängd vackra bilder från olika platser i Europa, där föreningen eller dess underavdelningar och arbetsutskott avhållit sina sammanträden och möten.

Det synnerligen intressanta föredraget, som av auditoriet avtackades med en applåd, gav anledning till en del inlägg och frågor, vilka av föredragshållaren beredvilligt besvarades.

Ordföranden framförde Förbundets tack till föredragshållaren för att han velat ställa sig till förfogande för att informera medlemmarna i denna intressanta och för järnvägarna synnerligen aktuella och viktiga fråga, samt tackade för föredraget och de vackra bilderna.

## § 5.

Dagens andra föredrag hölls av byråingenjören vid Kungl. Järnvägsstyrelsens Elektrotekniska Byrå T. Lundberg, om "Praktiska försök med nya vägsignaler".

Föredragshållaren, som biträtt den av myndigheterna utsedde utredningsmannen, överingenjör Bo Carlberg, med dennes förslag till åstadkommande av bättre och effektivare vägsignaler, redogjorde i korta drag för vägsignalsfrågans utveckling genom tiderna och dess nuvarande läge, för de ännu gällande bestämmelserna för anordnande av vägsignaler vid korsningar mellan järnvägar och körvägar, dessa signalers utseende, fördelar och nackdelar m. m., samt på samma sätt för det av överingenjör Carlberg utarbetade förslaget till nya vägsignaler. Ävenså redogjordes för de försöksanläggningar som äro i drift på en del platser utefter Statens Järnvägar, huru dessa fungerat, samt vad därav berörda parter inom järnvägs- och vägtrafikens område haft att säga om de nya signalerna m. m. I samband med föredraget visades ock en del skioptikonbilder över några av de utförda försöksanläggningarna.

*Bilaga 2.*

Föredraget, som gav en tydlig bild av signalfrågans nuvarande läge, mottogs med stort intresse av det samlade auditoriet, som i särskild hög grad representerade sakkunskapen från järnvägarnas, men ock i någon mån från de vägfarandes sida.

Föredraget bragte till liv en längre diskussion, varvid ej blott åsikterna skarpt bröto sig mot varandra, utan även varunder många detaljer upptogs till behandling, frågor framställdes och svar lämnades.

Ordföranden framförde Förbundets tack till föredragshållaren för att han velat komma tillstädes och lämna en redogörelse för denna aktuella fråga, vilken tack auditoriet underströk genom att ägna ingenjör Lundberg en kraftig applåd.

## § 6.

Då vidare ej förekom avslutade ordföranden sammanträdet med att framföra ett tack till alla, såväl föredragshållarna som de i diskussionerna deltagande medlemmarna, för deras bidrag till att göra dagens möte intressant och givande.

Kl. 18.30 samlades ett fyrtiotal av Förbundets medlemmar jämte inbjudna gäster till gemensam middag i Restaurant Metropols festvåning, varvid Förbundet hade glädjen se ej blott dagens båda föredragshållare, ingenjörerna Stille och Lundberg, utan ock, såsom representanter för Aktiebolaget Sieverts Kabelverk, överingenjör Nordell och ingenjörerna Löttiger och Nilsson.

Under middagen hälsade ordföranden i Ingenjörsförbundets Styrelse, trafikchefen Lars Granfeldt, de närvarande välkomna till bords, varvid han särskilt riktade sig till Förbundets gäster. Före måltidens slut frambar herr Granfeldt dels ett varmt tack till de båda föredragshållarna vid dagens möte för deras intressanta föredrag och det sätt varpå dessa framförts, dels ock till representanterna för Aktiebolaget Sieverts Kabelverk för det givande studiebesöket som Förbundets medlemmar tidigare under dagen fått avlägga vid Kabelverket samt för den storartade gästfriheten vid lunchen.

Överingenjör Nordell frambar till slut gästernas tack för mid-dagen samt bringade Förbundet en hälsning från Aktiebolaget Sieverts Kabelverks ledning.

Vid protokollet:

*Göran Nyström.*

Justeras:

*Lars Granfeldt.*

*C. A. Landin.*

*Åke Rydbergh.*

*Civilingenjör Bo Stilles föredrag, enligt protokollets § 4 här ovan, kommer att inflyta i något senare i år utkommande nummer av tidskriften "JÄRNVÄGS-TEKNIK".*

## Sieverts Kabelverk.

Sieverts Kabelverk grundades år 1888 och var från början ett mycket blygsamt företag. Tillverkningsprogrammet var isolerad tråd för telefonindustrien. Rörelsen växte allt mer och mer, varjämte pappersisolerade kablar började tillverkas. År 1925 påbörjades tillverkningen av starkströmskondensatorer. År 1928 övergick det dittillsvarande familjebolaget i Telefonaktiebolaget L. M. Ericssons ägo. Rörelsen har alltmere utvecklats, så att bolaget nu har c:a 1000 arbetare samt 300 förmän och tjänstemän anställda. En omfattande ny- och ombyggnadsverksamhet pågår och planeras ytterliggare.



Fig. 1. Exteriör av den nya kontors- och laboratoriebyggnaden.

Först besågos de olika fabriksavdelningarna. Sieverts Kabelverks tillverkningsprogram omfattar numera följande huvudgrupper: pappersisolerade starkströmskablar, gummi- och plastisolerade ledningar, telefonkablar, kondensatorer samt kabeltillbehör såsom kabelmuffar, kabelskåp, Gebematerial o. s. v.



*Fig. 2. Exteriör av den nya fabriken för gummi- och plastisolerade ledningar.*

Kabeltillverkningens olika faser besågos, såsom kopparledarnas dragning, pappersisoleringen, blypressningen, armeringen och provningen.

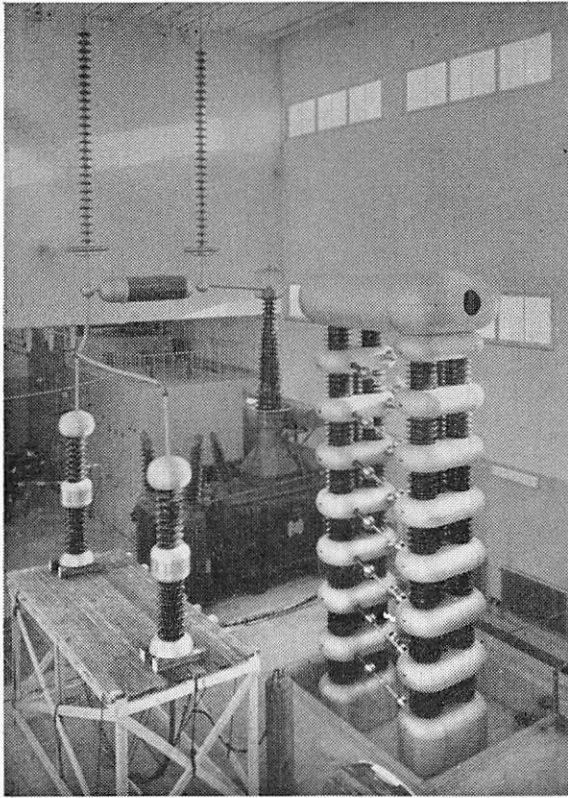
Speciellt intresse ägnades gummiledningstillverkningen. Denna försiggår i en ny stor trevånings fabriksbyggnad, som helt nyligen tagits i anspråk. Lokalerna äro ljusa och väldisponerade och maskinparken till största delen ny. Gummiisolerade ledningar, åtminstone sådana med ej alltför stora areor, tillverkas numera med kontinuerlig vulkanisering i rör, vilket betyder stor produktionsförmåga.

I telefonkabelfabriken studeras särskilt tillverkningen av koaxialkablur, vilka tillåta upp till tusentalet samtal samtidigt.

Efter fabriksavdelningarna ställdes färden till laboratorierna. Sieverts Kabelverk har synnerligen välutrustade laboratorier med inventiös utrustning. Särskilt bör högspänningslaboratoriet framhållas. Vid besöket provades en 200.000 volts kabel för den nya Harsprångsstationen. Materiallaboratorierna upptaga hela översta våningen i byggnaden.



Efter ett besök i utställningslokalen ställdes stegen till hörsalen, där ett antal filmer visades. Sålunda demonstrerades förläggning och skarvning av 50 kV högspänningskabel på ett instruktivt sätt. En ljudfilm från förläggning och installation av en långdistans tele-



*Fig. 3. Interiör från högspänningslaboratoriet med transformatorer för 500.000 volt och likriktare för 1,4 miljoner volt.*

fonkabel kompletterade förevisningen. Slutligen visades även en tecknad film, som Sieverts Kabelverk själv framställt, vilken demonstrerade hur kondensatorer tjänstgöra som överspänningsskydd i högspänningsnäten.



Fig. 4. Interiör från kraftkabelfabriken, kontinuerlig blypress.

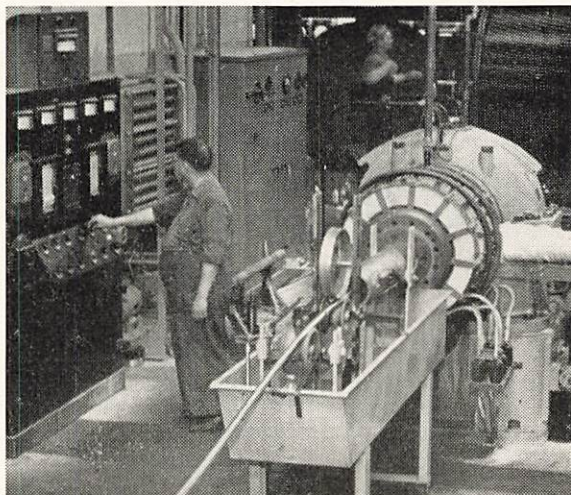


Fig. 5. Interiör från utvecklingslaboratoriet för kraftteknik,  
i bakgrunden transformatorer för 512 kV, i förgrunden  
t. h. likspänningsgenerator 1,4 MV samt t. v. 200 kV  
kabel under prov.

## Praktiska försök med nya vägskyddsanordningar.

För att vinna en viss erfarenhet om de i 1948 års utredning föreslagna skyddsanordningarna vid plankorsningar bemyndigade Kungl. Maj:st Kungl. Järnvägsstyrelsen att på lämpliga platser utföra praktiska försök vid några plankorsningar.\*) Fig. 1.

Som bekant resulterade utredningen i ett förslag att, allt efter skyddsbehovet, indela plankorsningarna i tre skyddsgruppstyper, vilka skulle förses med för varje grupp bestämda skyddsanordningar. Sålunda skulle

korsningar med ingen eller ringa motortrafik hänföras till skyddsgrupp 1 och utrustas med triangelmärken, avståndsmärken och kryssmärken;

korsningar med motortrafik hänföras till skyddsgrupp 2 och utrustas med skyddsanordningar enligt grupp 1, jämte automatiskt verkande ljud- och ljussignaler;

korsningar slutligen med starkt trafikerade vägar på linjen eller i samhällen hänföras till grupp 3 och utrustas med skyddsanordningar enligt grupp 2, jämte bommar.

Med utgångspunkt från detta bestämdes, att anläggningar av skyddsgrupp 1 skulle anordnas vid Flabäck, söder om Källered, samt vid Brännland invid Umeå, anläggningar av skyddsgrupp 2 anordnas vid Toresta, söder om Bålsta, vid Sätinge, söder om Kungsbacka, samt vid Pengåvägen, söder om Vännäs, samt anläggningar av skyddsgrupp 3 anordnas vid Nyby, söder om Laholm, och vid Huddingevägen på Nynäsbanan.

De båda korsningarna vid Brännland och Pengåvägen i Västerbottens län valdes med avsikt att förvärva erfarenhet om hur märkena skulle te sig och anläggningarna verka i ett typiskt snölandskap.

\*) Referat av utredningens förslag återfinnes i n:r 8, 1949, av tidskriften "Stadsbaneingenjören".

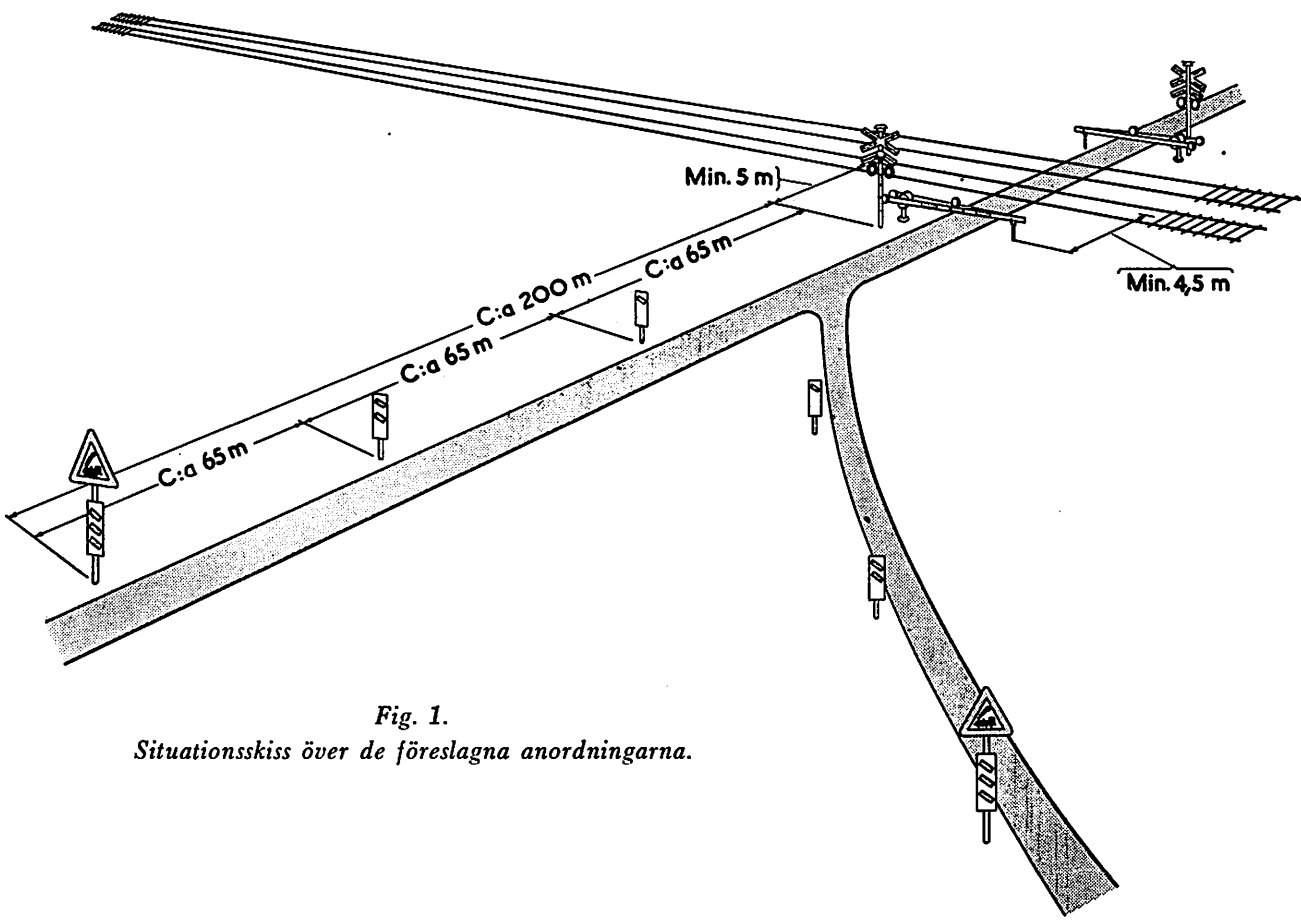


Fig. 1.  
Situationskiss över de föreslagna anordningarna.

Anläggningarnas vid Pengåvägen, Huddingevägen och Sätinge utseenden framgå av Figg. 2, 3 och 4.

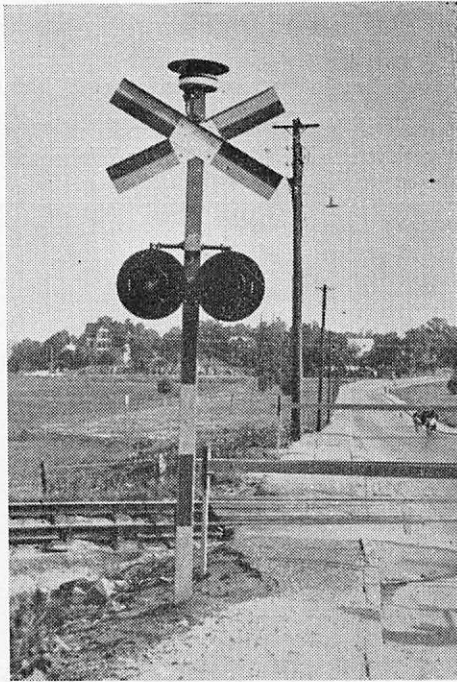
Samtliga provanläggningar, med undantag för de båda nedanstående, färdigställdes våren 1949. Anläggningarna vid Brännland och Pengåvägen i Västerbottens län blevo färdiga i februari månad i år.



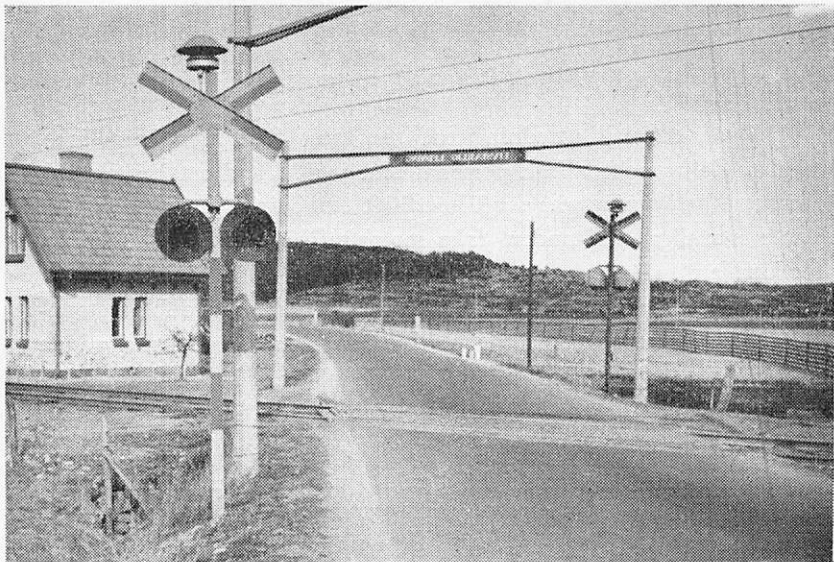
*Fig. 2. Pengå vägkorsning.*

Någon officiell utredning om resultatet föreligger ännu icke, men en del uppgifter från personal som varit ålagd att bevaka och observera anläggningarna samt handhaft manövreringen av bommar, jämte muntliga utlåtanden från motortrafikanter kunna måhända förtjäna att anföras.

Allmänt torde sålunda kunna konstateras, att den dubbla stopplyktan, såsom signal betraktad, anses vara bättre än den nuvarande enkla lyktan, och att den genom avståndsmärkena intensifierade förvarningen är till nytta. Vidare har den på mitten av bommarna apterade lyktan, med blinkande rött sken, observerats och lovordats; genom dess läge på lämplig höjd mitt i vägbanan, när bommen är



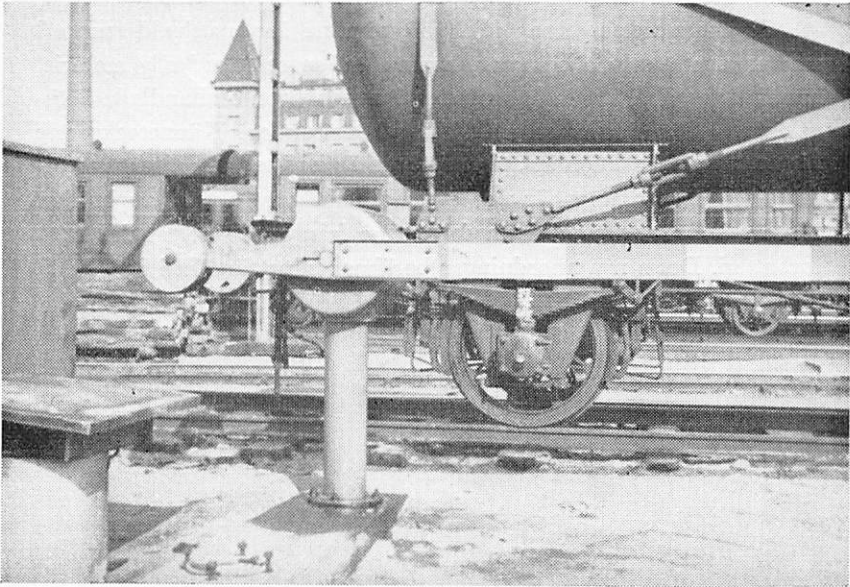
*Fig. 3. Triangelmärke jämte trestrecksmärke (Huddingevägen).*



*Fig. 4. Kryssmärke med ljussignaler. Krysset är på framsidan försedd med röda och gula fält; baksidan med svarta och vita fält (Sätinge).*

fälld, torde trafikanterna knappast kunna undgå att observera densamma.

Hur trafikanterna i verkligheten reagera för de nya anordningarna kan ännu icke med säkerhet bedömas.



*Fig. 5. Nya elektriska fjällbomsdrivet.*

Vid Sätinge, som tillhör skyddsgrupp 2 och alltså har automatiska ljud- och ljussignaler, har enligt vakternas uppgift endast 30 % av biltrafikanterna respekterat stoppsignalen, en låg siffra som möjligen kan förklaras med att sikten vid denna korsning är så god, att bilisterna kunna observera tåget på långt håll och därför taga chansen att hinna över banan.

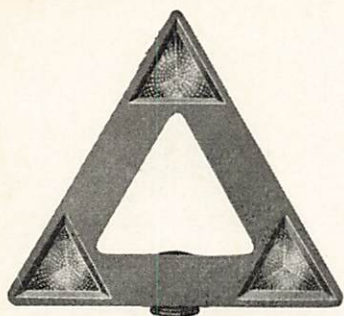
Uppgifterna från Huddingevägen, som tillhör skyddsgrupp 3 och alltså är utrustad med vägbommar, äro av positiv art. Enligt därvarande banvakt har ingen påkörning förekommit under det år som de nya anordningarna varit i bruk, till skillnad från tidigare rådande förhållanden då bommarna påkördes tre à fyra gånger per år.

Åtgärden att slopa det vita skenet (klarsignalen) har mött en

del kritik. Man anser att trafikanterna genom denna åtgärd berövas möjligheten att kontrollera om signalanläggningen är vid liv, och att det i mörker är svårt att särskilja anläggningar av grupp 1 och 2, varför det åtminstone borde anordnas ett märke som tydligt särskiljer dessa båda typer av anläggningar från varandra.

Skyddsanordningarna vid Nyby, som nu äro av skyddsgrupp 3 med manuellt drivna bommar, komma, så snart erforderlig materiel hunnit anskaffas, att ändras till den i utredningen omhandlade automatiska anläggningstypen av SJ nya konstruktion. Kännetecknande för denna konstruktion är att varje bom är inrättad för direkt motor-drift och att bommen är en lätt fackverkskonstruktion av bräder. Motorn kommer att drivas med likström från ett 24 volts ackumulatorbatteri. Dessa nya anordningar beräknas bliva färdiga i år. Fig. 5.





**AGA reflexprisma  
"PYRAMID"**

är vederbörligen godkänt av  
Statens provningsanstalt

**Orienteringsmärken**

enligt SÄO § 15 med  
A G A reflexprismor  
samt

**Försignaltecken och  
Bansignaltavlor**

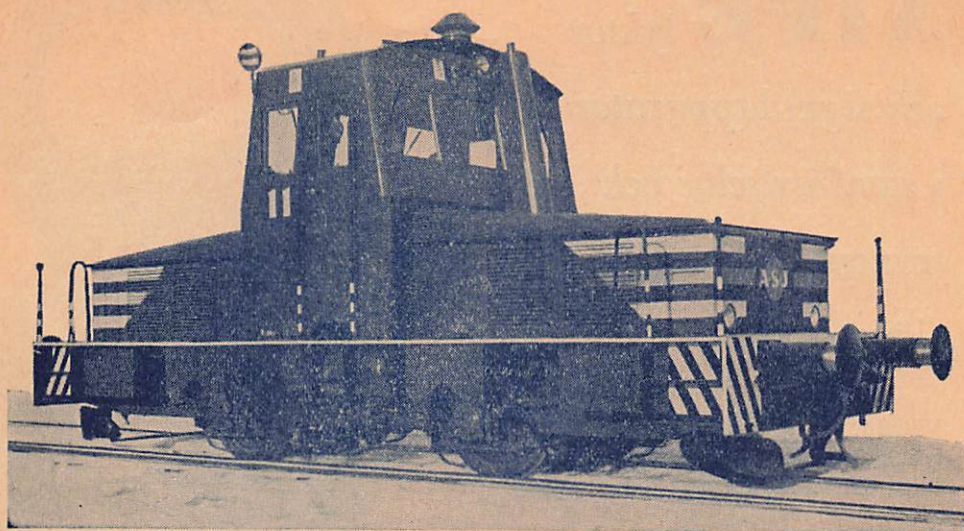
\*

Begär vårt prospekt nr 909 B med  
närmare upplysningar



**GASACCUMULATOR**

STOCKHOLM - LIDINGÖ



## Ny typ av Växellok från ASJ

*En förnämlig helsvensk kvalitetsprodukt!*

Detta dieselhydrauliska växellok — det första 2-motoriga i landet — har levererats till Domnarvets Järnverk. Loket har två kraftiga Scania Vabis-motorer och är försett med såväl tryckluftsbroms som handbroms. Oljetankarna rymma 1.200 liter, d. v. s. för flera dagars drift.

### DATA:

Egenvikt .....	35 ton
Max. dragkraft .....	11 »
Axeltryck .....	17,5 »
Max. hastighet .....	26 km/h
Hjulbas .....	3,0 m
Total längd .....	9,1 »



AKTIEBOLAGET  
**SVENSKA JÄRNVÄGSVERKSTÄDERNA**

Falun      LINKÖPING      Arlöv

**NIFE** lyktor  
och signalapparater  
i samfärdselns och  
transportväsendets  
tjänst.

Välkända vid järnvägarna. Strömkällan utgöres av en NIFE-ackumulator, vilket garanterar driftsäkerhet och god ekonomi.



# JUNGNERBOLAGET

SVENSKA ACKUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGNER

STOCKHOLM

Avdelningskontor i Göteborg, Karlstad, Malmö,  
Norrköping, Skellefteå, Sundsvall.

