

Avskrift.  
STATENS JÄRNVÄGAR  
21 Maskinsektionen  
Maskiningenjören  
Sgr 60185

Bilaga  
A 22

Vännäs den 7 april 1956

Maskiningenjör E Orre  
13 ms  
ÖSTERSUND

### Ang lok litt Ma

I enlighet med överenskommelse vid dagens telefonsamtal sändes härmed ritningar över boggie till lok litt Ma.

Med anledning av de anmärkningar ang Ma-lokens gångegenskaper, som framförts av lokpersonalen vid IV aistr., meddelas följande:

Lokpersonalen vid 21 ms har aldrig anmält, att loken ha en krängande gång (vridning kring horisontell axel genom spårmit). Däremot har man observerat (enl lokm Sehlstedt), att lokens bakände slänger (vridning kring vertikal axel ungefär genom främre boggiecentrum). Dessa vridningsrörelser äro särskilt markerade vid hastigheter över 80 km/h.

Under vårmånaderna 1955 fördes en omfattande korrespondens mellan Mbr och 21 ms ang smörjning av hornblockens slitplåtar på Ma-loken. Ma-lokens hornblock äro försedda med slitplåtar, vilka enligt loktillverkaren icke behöver smörjas och Mbr utfärdade därför förbud för all smörjning av hornblocken. Detta resulterade emellertid i, att loken fingo en synnerligen dålig gång med diverse skador som följd. Rörelseförmågan hos lagerboxarna minskades på grund av den stora friktionen mellan slitplåtarna i hornblocken, varvid hjulringarna försletos snabbt, bladen i bärfjädrarna försköta sig i banden, jordningsdonen på lagerboxarna lossnade och tappades bort. Den dåliga gången bestod i skakningar i hela loket.

På grund av den prekära situation, som uppstod på Ma-loksfronten på grund av uppkomna skador, upphävdes detta smörjningsförbud den 30.3.55 efter in-gripande från Öim. Provet skulle få fortsätta på något enstaka lok (= Ma-lok nr 880).

Då Ma-lok nr 828 utkom från huvudverkstaden efter A-rep den 26.8.55 var loket försett med slitskenor på lagerboxar och hornblock, tillverkade av SKF segjärn G 85. Slitskenorna få icke smörjas.

Enligt lokm Sehlstedt är det förarpersonalens vid 21 ms uppfattning, att under den sista vintern Ma-loken nr 828 och 880 haft de sämsta gångegenskaperna av alla Ma-loken.

För att komma tillrätta med fjäderbladens förakjutning i bandet meddelade Mbr i skr 10.3.55, dnr Mbr 773/49, 475/52, att prov skulle utföras med bärfjädrar, på vilka nitskallen i kilen ändrats, så att bättre styrning erhålles mellan kil och översta bandet. Lokm Sehlstedt uppger, att viss försämring av gångegenskaperna förmärkts hos lok, vilka försetts med dessa bärfjädrar. Om så är fallet, skulle även fjädrarnas fjäderegenskaper ha påverkats av den företagna ändringen.

Provfjädrar monterades på Ma-lok nr 828 den 7.3.55.

V g vänd

Här angivna synpunkter äro icke av den arten, att de utan bekräftelse genom ingående undersökningar kunna antagas som bevis för, att Ma-lok nr 828 orsakade de två urspårningarna med Nordpilen. De avse endast att till maskiningenjör Orre framföra kända förhållanden kring det aktuella loket.

Med ändring av tidigare lämnad uppgift med elas att avståndet mellan pilspetsarna på lagerbox och boggeram icke får överstiga 3 mm.

Data ang fjäderkraften hos utjämningskopplingen mellan Ma-lokens bogger finnas på bifogade ritning Mbr 100259.

Följande ritningar bifogas som lån:

NOHAB	2L 46116	Boggie, sammanställning.
Mbr	101 978	Boggeram.
"	103 198	Boggiecentrum, sammanställning.
"	100 716	Sidostöd, sammanställning
"	103 176	Fjäderupphängning, sammanställning.
"	100 259	Utjämningskoppling mellan bogger.

S.E. Wallenberg

tjf

*Överlämnas i avskrift till Dbr  
enligt begäran*

STATENS JÄRNVÄGAR  
13 MASKINERITJÖREN  
MASKININGENJÖREN  
ÖSTERSUND

den 16 APR 1956

*Erlend F. Arup*