

AXBERGERLÅSET, NY FÖRREGLINGSANÖRDNING FÖR SPÄRVÄXLAR.

Demonstration av ingenjör *E. Axberger*,
Stockholms spårvägar.

Inom ett spårvägsnät förekommer på åtskilliga platser motväxlar, som icke dagligen användas för den ordinarie trafiken, och därför hållas förreglade för trafikering i endast en riktning.

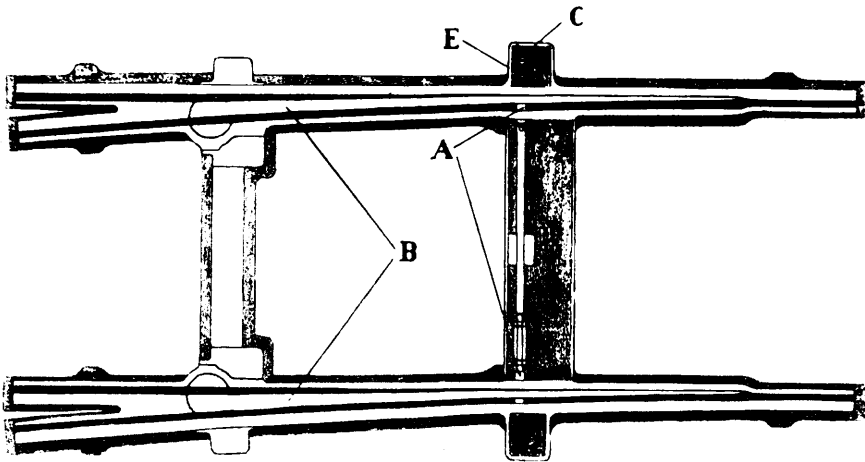


Fig. 1.

En sådan växelförregling måste vara fjädrande, d. v. s. så konstruerad, att den tillåter att växeln utan olägenhet kan köras upp vid gång med växeln, och dessutom bör densamma hastigt kunna frigöras.

Av dylika förreglingsanordningar finnas flera olika konstruktioner, mer eller mindre invecklade.

En av de enklare vill jag omnämna, då den så att säga ingår som en standardutrustning till de växlar, som levereras från Allens i Sheffield. Fig. 1.

Konstruktionen består däri, att den ena av de slider *A*, vari växeltungorna *B* äro fästade, är förlängd till en tapp *C*. Å denna är placerad en spiralfjäder *E*, som hålles spänd medels tvenne muttrar. Denna fjäder håller växeltungorna i önskat läge.

Skall en på detta sätt förreglad växel frigöras, måste först locket till dräneringsboxen borttagas och muttrarna därefter skruvas bort. Detta är givetvis ett tidsödande arbete.

Vid Stockholms spårvägar har därför denna konstruktion ej kommit till användning, utan förreglas växlarna medels gummibitar. Fig. 2.

Dessa pressas ned mellan tungan och växelblockets innerkant och hava då samma funktion som förut nämnda spiralfjäder.

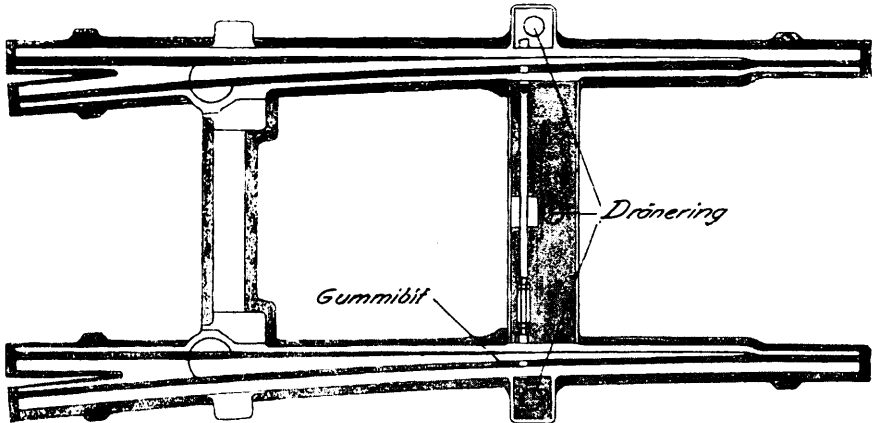


Fig. 2.

Som förregling har denna anordning visat sig vara enkel och tillförlitlig men medfört den nackdelen, att vatten och orenlighet hindrats bortrinna ur växelblocket genom därför avsedda dräneringsanordningar.

Växelns frigörande sker genom borttagande av gummibitarna.

Hava dessa varit lätta att lägga ned, så äro de ofta så mycket svårare att taga bort. Vid många tillfällen har det till och med hänt att för att kunna frigöra växeln, gummibitarna måst spettas sönder.

De olägenheter, som sålunda vidlåda de hittills använda växellåsen, synas mig till huvudsaklig del vara bortfallna i den låskonstruktion, som jag nu ber att få demonstrera.

Denna medger att växeln kan förreglas och åter frigöras medels ett enkelt handgrepp, som kan utföras av vagnföraren med det å varje motorvagn befintliga växeljärnet.

Konstruktionen består i huvudsak av 3 delar:

1. Koppelstång med fjäderanordning.
2. Spärrhake och
3. Spärrhakens fäste.

Fig. 3 föreställer en sektion tagen genom en växeltrumma.

I det läge spärrhaken A befinner sig, är växeln fri och kan omläggas efter behag.

Vill man nu förregla densamma, i detta fall till höger, läggas först tungorna *B* över åt detta håll, växeljärnet föres genom ett uttag *C* i växeltrummans lock ned i ett i spärrhaken *A* befintligt spår *D* och föres med en hastig rörelse åt *höger*.

Spärrhaken åker då upp i ett hak *E* i fjädderramen *F*, där den kvarhålles genom spänningen i fjädern.

Växeln är nu förreglad.

Fjäders tryck på spärrhaken och därigenom återverkande tryck på växel tungorna är reglerbart genom förskruvning *G* av koppelstången.

Vid frigörande av växeln förfäres på enahanda sätt, men föres då växeljärnet åt *vänster*.

Vid Stockholms spårvägar har en förregling av denna konstruktion inlagts i en växel, ledande till ett godsspår och har densamma visat sig fungera bra.

Konstruktionen kan användas å såväl ränskensväxlar som vignolväxlar.

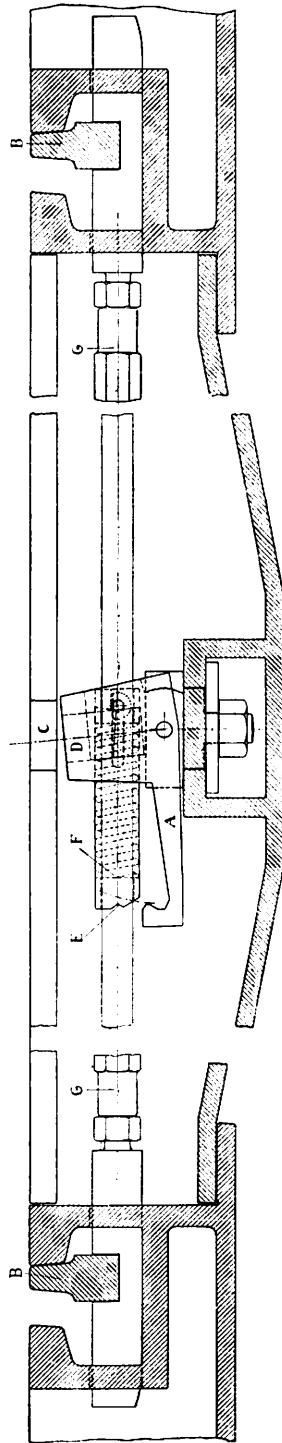


Fig. 3.