

## RULLANDE MATERIEL, VERKSTÄDER OCH HALLAR.

Rapport av direktör *E. Hultman*,  
Malmö spårvägar.

I föregående års rapport omnämndes de prov med Fischer- och Wiener-byglarna, som utförts vid Stockholms Spårvägar. Å de vagnar, som skola trafikera spårvägstunneln under Södermalm, provas nu en ny typ strömvagn, levererad av A. E. G. Denna utmärkes särskilt genom sin stora stighöjd. Vid neddragen bygel är nämligen, utan anläggning mot kontaktråden, avståndet från rälsens överkant till kontaktskenans överkant 3,9 m och vid uppsläppt bygel kan höjden uppgå till 6,6 m. Varje bygel är försedd med två kontaktskenor, tillverkade av plåt, 120 mm breda och försedda med utbytbara 4 st. 30 mm breda kopparskenor. Kontaktskenorna hava god anläggning mot ledningstråden, varför gnistbildningar med därav uppkomna brännsår ej förekomma. Utbyte av dylika kopparskenor till följd av förslitning har skett efter 42 000 km, motsvarande 7 månaders drift.

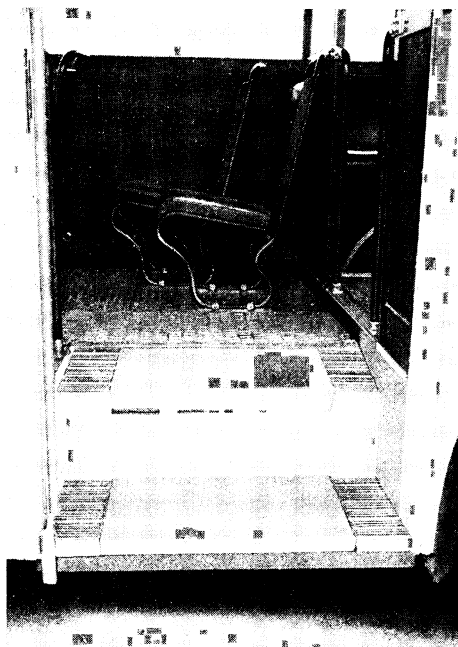
Hjulcentra med fjädrande gummimellanlägg system »Uerdingen» ha provats i Stockholm på en motorvagn av större typ (Örbyvagn). Efter 12 000 km måste vagnen tagas ur trafik, då gummimellanläggningen å ett av hjulen voro sönderslitna och övriga mer eller mindre deformerade. Enligt uppgift från fabrikanter var vulkaniseringen hos gummit ej den lämpliga för ifrågavarande ändamål. Ringarna återtogos av fabrikanter för iläggande av nytt gummi.

Smörjdynor »Excelsior» från firman R. Dolberg, Berlin, provas i ytterlagerboxarna på en motorvagn och en släpvagn i Stockholm. Vagnarna utlovas gå utan tillsyn och påfyllning av smörjolja minst 50 000—60 000 km, smörjoljebesparing minst 80 %. De dynor, som inlagts, hava hitintills fungerat tillfredsställande och vagnarna hava tills dato gått c:a 20 000 km utan tillsyn av lagren.

Slitskenor »Jurid» för lagerboxar, tillverkade av asbestkomposition med metalltrådsinlägg hava inmonterats å en boggiavagn i Stockholm. De uppgivas vara hållbarare mot slitningar än stålskenor och fordra ingen smörjning. Ej slutgiltigt provat.

Göteborgs Spårvägar ha för att förbättra handbromsens verkan och minska underhållet å densamma, gått in för gaffelformad bromshävarm, varigenom krängning hos bromsbalkarna vid bromsens tilldragande undvikas.

Såväl Göteborgs som Malmö Spårvägar ha å de senast anskaffade bussarna anordnat utgångsdörr på mitten av vagnen omedelbart framför vänstra bakhjulet. Denna dörr öppnas och stänges medelst vacuum från motorn automatiskt på så sätt, att passagerarna genom att trampa på tramluckor i golvet framför fotsteget samt i fotsteget (se bilden) ge de för manövreringen erforderliga kontaktslutningarna. Så länge en passagerare sålunda står på en av tramluckorna, förblir dörren öppen. Då vagnen sättes i rörelse, urkopplas automatiskt me-



Utgångsdörr å buss med automatisk stängningsanordning.

delst en anordning vid gaspedalen tramluckornas manövreringsförmåga, så att dörren under vagnens gång förblir stängd, även om passagerare står på tramluckan. Anordningen fungerar fullt tillfredsställande och är särskilt vid enmansbetjänade bussar av stort värde, enär därigenom påstigning, som sker genom en främre dörr, kan försiggå samtidigt med avstigning.

Den i föregående års rapport omnämnda apparaten för avfettning medelst trikloretylen finnes numera i drift vid såväl Göteborgs som Malmö Spårvägar, där gott resultat med densamma erhållits. I Sverige tillverkas apparaten av A.-B. Kemiska Fabriken D:r Ernst Harbeck, Partille.

Kommittén vill erinra om att en kommitté, Electric Railway Presidents' Conference Committee, U. S. A., sedan år 1929 är sysselsatt

med att få fram en standardtyp för spårvagnar. Kommittén, som består av 25 medlemmar från olika spårvägar och intimt samarbetar med industrier, har under ledning av chefsingenjören Hirshfeld utfört omfattande prov och experiment, vilka hittills dragit en kostnad av 600 000 dollars. Dessa kostnader uppdelas så, att industrien betalar 60 % och spårvägsförvaltningarna 40 %. Att döma av vad redan framkommit om kommitténs arbete kan man förvänta ett resultat, som även för europeiska spårvägar blir av stort intresse. I september månad 1934 skall kommittén vara färdig med sitt arbete, och torde resultaten av detsamma börja inflyta i de amerikanska tidskrifterna redan under det kommande året.

Beträffande vårt arbete för standardisering inom busstillverkningen må framhållas, att sammanträden under året hållits såväl inom kommittén som mellan kommitterade och representanter för de intresserade industrierna, varvid för en standardisering grundläggande spörsmål och detaljer varit föremål för behandling och utredningar. Det omfattande arbetet har emellertid ej ännu avancerat så långt, att en rapport om detsamma kan framläggas i år.