

SPÅR OCH LEDNINGAR.

Rapport av major *J A Ericsson*,
Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingö.

Kommittén för spår och ledningar har under det gångna året tyvärr icke i den omfattning som varit önskvärt haft tillfälle att behandla samtliga de frågor, som tillhöra kommitténs verksamhetsområde; detta främst på grund av militärinkallelser. Kommittén har emellertid ägnat sin uppmärksamhet åt vissa överbyggnadsfrågor med särskilt aktgivande på de åtgärder, som kunna framtvingas dels av nu rådande krigs- och krisförhållanden, dels av den allmänna utvecklingen på området.

Beträffande *räls*, såväl av vignol- som ränskenetyp må anföras att hittills trots kriget, mindre partier erhållits från Tyskland. Hårdgjord räls finnes som bekant i tvenne typer, Verbundstahl och flamhärdad eller, som den tidigare torde ha kallats, vattenhärdad. Av dessa är den förra typen utan tvekan att rekommendera i starkt trafikerade ränskenskurvor och på broms- och startsträckor i rakspår. En nackdel är emellertid priset, som är betydligt högre än för vanlig räls. Flamhärdad räls synes vara lämplig i kurvor på vignolspår, men radien bör icke vara för liten, enär vid liten radie det tunna men hårda yt-skiktet fort förslites. Svetsning av dylika rälser låter sig icke göra, enär härdningen då försvinner. Priset är obetydligt högre än för vanlig räls, eller ca 10 %.

Rälspriset är f. n. för utländska rälser omkring 260 à 270 kr. pr ton fritt kaj och ca 335 kr. för svensk räls av vignoltyp fritt banvagn vid järnverket.

Som ett önskemål vill kommittén framhålla, att rälstypernas antal kunde minskas väsentligt och att de olika förvaltningarna enades om vissa standardprofiler.

Beträffande ränskeneväxlar har, sedan import av dylika försvårats eller omöjliggjorts, efter anmodan av Stockholms Spårvägar Avos i Örebro på försök utfört några dylika, av vilka en varit i bruk sedan februari månad 1943 och den har hittills fungerat bra. Tungämnet synes emellertid vara för mjukt; detsamma bör i hårdhet motsvara Verbundstahl.

I samband härmed må anföras, att i växlar med utpräglat ensidig trafik har användandet av obrutna korsningar, d. v. s. korsning av hårdräls med fylld ränna visat sig lämpligt.

Vid uppkörbara växlar av vignolräls har såväl vid Stockholms Spårvägar som vid Södra Lidingöbanan omställare med fjäder och stötdämpare av Avos' tillverkning kommit till användning med gott resultat. Fjädrande tungor äro att rekommendera.

Liksom beträffande räls vore det synnerligen önskvärt att en standardisering av växelritningar även komme till stånd. Det borde måhända tagas under övervägande, om icke lämpligen samköp av räls, växlar etc. kunde komma att ske. Härigenom vore det säkerligen möjligt att lättare anskaffa vissa detaljer bland annat lämpliga tungämnen.

Kommittén vill framhålla fördelen av att vignolräls förläggas på tvåfalsade underläggsplattor med mellanlägg av poppelträ eller härdad masonite för ökande av friktionen. Behov av klossning föreligger icke när underläggsplattor användas. Kommer hopsvetsning av rälerna till större eller mindre längder till användning bör rälsvandringshinder emellertid insättas.

Beträffande slipers må framhållas önskvärdheten av att dessa impregneras. Detta är icke endast till ekonomisk fördel för trafikföretagen genom sliparnas större livslängd och att fordran på viss kärndiameter kan slopas utan även av nationalekonomisk betydelse genom minskad virkesåtgång. Den för närvarande enda tillgängliga impregneringsmetoden torde vara med arsenik och i Sverige finnes på ett flertal platser impregneringsverk för detta ändamål. Bolidens Gruv AB lämnar på förfrågan uppgift på närmast belägna impregneringsverk. Givetvis bör även annat trävirke än slipers, såsom stolpar, plank etc. impregneras. För den som önskar ägna slipersfrågan ett mera ingående studium, rekommenderas SJ:s sliperskommittés betänkande, som är infört i tidskriften Statsbaneingenjören nr 2 år 1943.

Ifråga om ballast har kommittén för sin del funnit, att dylik av makadam är bäst. Materialet bör emellertid vara hårt och skarpkantigt samt av storleksordningen 30—50 mm. Det synes vara lämpligt att om möjligt välla makadamlagret närmast under sliparna.

Beträffande stolpar och ledningar, planering av stationer etc. har kommittén ännu icke varit i tillfälle att sysselsätta sig härmed. Ifråga om ledningar har emellertid Svenska Elektriska Kommissionens normkommitté för banmateriel tillsatt ett arbetsutskott för revision av kontaktledningsnormer. I detta utskott representeras föreningen och kommittén för spår och ledningar av ingenjör E. Arding vid Stockholms Spårvägar. I samband härmed vill jag till slut anföra, att ovannämnda utskott torde komma att söka samarbete med Kommittén för rullande materiel, verkstäder och hallar ifråga om byglar och strömavtagare, vilka ju hava ett intimt samband med kontaktledningarna.

Som framgår av det nu sagda är det ett flertal frågor, som kräva ytterligare behandling och kommittén ämnar i första hand arbeta med standardiseringsproblemet samt jämsides härmed undersöka möjligheten av eventuella samköp av vissa detaljer, såvida intresse härför visar sig föreligga inom de olika härav berörda företagen.