

27/11 1942.

J. 1645/42.

Ö N I N K Ä R

Till —tågs ve Sjöf redmevon JS med anhängsied na
A.B. Stockholms Spårvägar, div anläggnings

—:0E tonovK

S t o c k h o l m.

Med stöd av till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingiven rapport angående besiktning av provisorisk spåraneläggning för Ulvsundalinjen vid platsen för nya vagnhallen vid Alvik, vilken besiktning den 24 november 1942 utförts av biträdande ingenjören hos styrelsen, civilingenjören G. Wänlgren, och sedan från Eder upplysts, att erforderliga anslutningar utförts jämväl för norra spåret i den omlagda delen, har Kungl. styrelsen funnit skäl medgiva Eder att taga anläggningen i bruk med den för linjen Alvik-Ulvsunda fastställda högsta hastigheten 40 km pr timme, varvid skall iakttagas, förutom de föreskrifter, som framgå av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelser till Eder den 15 oktober och 2 november 1942,

dels att, så länge signalsystemet å Alviks bangård är ur funktion, växlarne därstädes bevakas av erforderligt antal vakter, som hava att leda tågrörelserna på bangården,

dels ock att efter banbefälets beprövande hastigheten nedsättes över de delar av spåren, där spårhålget ännu icke vunnit nödig stadga.

Sedan återstående arbeten blivit fullbordade skall ni därom underrätta Kungl. styrelsen.

Avskrift av besiktningens rapporten samt räkning på statsverket tillkommande ersättning för besiktningen biläggas.

Stockholm den 27 november 1942.

Axel Valsinger.

R a p p o r t

angående besiktning den 24 november 1942 av provisorisk spåraneläggning för Ulvsundalinjen av Stockholms spårvägar vid platsen för nya vagnhallen vid Alvik.

Härvarande för A. S. Stockholms spårvägar:

trafikchefen E. Magnusson,

överingenjör S. Ribbing,

banmästare E. Bergström.

Vid besiktningen företeddes följande handlingar:

1. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 15 oktober 1942 med tillstånd till anläggningens utförande enligt ritning nr S 6595.
2. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 2 november 1942 med tillstånd att under vissa villkor anlägga tvänne vägar över skären för verkskränning.

Vid besiktningen inhämtades och iakttoogs följande:

Den nya spåraneläggningens läge i plan och profil var i överensstämmelse med godkänd ritning.

Terrasseringen var helt fullbordad.

Spårslaget var icke helt slutjusterat, särskilt vid anslutningsväxeln vid Alvik. På grund av inträffad frost hade stoppningen under slipens icke kunnat utföras på fullgott sätt. Spåret var dock fullt trafikabelt men förutsattes, att efterjustering utföras så fort väderleken mellowar.

Ballasten utfördes av grus, 40 cm under sällarnas överkant.

Ballastens kränbredd var 6,0 m och anfravatändet 2,8 m jämlikt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 15 oktober 1942.

För spåret mot Ulvsunda hade 2,7 m sällar begagnats

medan ingående spåret, som skulle vara av mera provisorisk beskaffenhet hade underlagts 2,4 m syllar. Syllavståndet utgjordes 80 cm.

Rälisen väjde 30 kg pr m av Lonnarvets tillverkning. Den utgjordes av vignolräl av finsk typ med 120 mm höjd och 100 mm basbredd. Thuru antagligen avsedd för underläggsplattor var den nu upplagd direkt på syllarne. Skarvjärnen utgjordes av dubbla vinkelskarvjärn av 600 cm längd med fyra $1/8''$ skarvbultar. Skenlängden var 10 m men i utgående spåret hade två skarvar av tre svetsats med gas.

Under viadukten över Drottningholmsvägen hade spåret utlagts med föreskrivet avstånd, 2,0 m från spårmit, till landfästet.

Anslutningen till utgående spåret vid Alviks bangård var utförd och signalsystemet brutet. Under utförande var anslutningen av det ingående spåret. Likaså var vid Åkerhielmsgatan anslutningen till utgående spåret klar medan anslutningen för ingående spår ännu återstod. Här avsåg spårvägsbolaget att framdeles inlägga en växel till förutvarande norra spåret, som bibehålles såsom arbetsspår till vagnhallområdet.

Av befintliga korsningar i plan med gator var endast den med Åkerhielmsgatan berörd. Spårren kommo att flyttas ett tjugotal meter söderut i gatukorsningen. I anledning härav torde de befintliga kryssmärkena för tre tillstånde gator kunna ersättas med ett dylikt på författningsenligt avstånd från de nya spårren.

Den 2 november hade spårvägsbolaget erhållit styrelsens tillstånd att anlägga två transportvägar över spårren den ena oia 140 och den andra oia 240 m från Åkerhielmsgatan. De voro nu anlagda, men beläna i stället oia 240 resp. 270 m från samma gata. Korsningarna voro enligt gjord föreskrift försedda med författningsenliga kryssmärken och hastighetstavlur för 15 km pr timme åt benen. Muntlig order gavs om att plankvandringen i korsningarna skulle fastspikas bättre vid syllarna, varjämte utstående, fjädran-

de plankänder antingen skulle avsågas eller underpallas.

Staket av trä hade uppsatts norr om banan från Drottningholmsviaduktens landfäste ett tiotal m österut. Ett dylikt staket skulle även uppsättas söder om banan som avgränsning mot Drottningholmsvägen. Detta staket, som borde sträcka sig från en punkt under viaduktens västra kant och 25 meter österut, var nu ersatt av en förstärkning av bockar.

Plattformen för utgående spåret vid hållplatsen invid Åkerhielmsgatan hade ersatts med en provisorisk träplattform öster om gatuzorsningen. Så snart anslutningen mot ingående spåret blev klar, skulle den befintliga norra platformen förstärkas med en provisorisk träplattform fram till Åkerhielmsgatan.

Den elektriska anläggningen hade den 21 november besiktigats av Överståmhallaråmbetets elektriska inspektör, byråchefen Thelander. Kontaktledningarna för båda spåren uppbytas av långa utliggare av rör från på spårets norra sida uppsatta gjutjärnstolpar placerade 2,40 m från spårmitt räknat till stolpens mot spåret vända sida.

Signalssystemet vid Alvik var på grund av omläggningen satt ur funktion. Förslag till ändring av signalssystemet i anledning av linjeomläggningen har av Kungl. styrelsen godkants den 23 dennes. Tillse vidare bevakas anslutningsväxeln av en särskild väkt, som leder tågrörelserna över växeln.

På grund av det anförda tillstyrkes, att den provisoriska spårvägsanläggningen för Ulvsundalinjen vid platsen för nya vagnhallen vid Alvik, ehuru icke fullt färdig, må tagas i bruk - norra spåret dock först sedan erforderliga anslutningar utförts - med den för linjen fastställda högsta hastigheten 40 km pr timme, varvid förutom de föreskrifter, som framgå av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelser den 15 oktober och den 2 november 1912

skall iakttagas:

dels att Alviks bangård, så länge signalsystemet där-
stüdes är ur funktion, bevakas av erforderligt antal vak-
ter, som hava att loda tågrörelserna på bangården

dels ock att efter banbefülets beprövande hastigheten
nedsättes över de delar av spåren, där spårkläget ännu icke
vunnit nödig stadga.

Stockholm den 24 november 1942.

G. Wahlgren. *ff*.