

ASJ leverans till tunnelbanan i Stockholm



Ett antal tunnelbanevagnar växlas på Tannefors bangård för transport till Stockholm. Till vänster skimtar koppelvagnen som utnyttjades för att man skulle kunna koppla till ett lok med normalt järnvägslopp.

Fota: ASJ arkivet i Östergötlands Järnvägsmuseum Linköping.

För 50 år sedan levererade ASJ i Linköping den första Tunnelvagnen för tunnelbanan i Stockholm. Den första vagnen var en provvagn av typ C1. Den var vid leveransen utrustad med både strömavtagare för strömskena och kontaktledning eftersom inte strömskenan fanns på den provsträcka som utnyttjades den första tiden.

Provkörning med den första vagnen, nr 2001 ägde rum under sommaren 1949.

Vagnen 2001 var den först byggda vagnen i den beställning på 70 vagnar, som ASJ fick från Stockholms Spårvägar på tunnelvagnar. Det kom sedermera att bli många fler, över 700 som byggdes vid verkstäderna i Linköping.

När trafiken på den första delen av tunnelbanan i Stockholm startade den 1 oktober 1950 fanns 37 vagnar alla byggda av ASJ.

Beställningen av dessa vagnar var då den största som ett nordiskt företag någonsin hade fått. Den kom därmed att bli en viktig milstolpe för ASJ och då främst för fabriken i Linköping. Tillverkningsmetoden måste på grund av hög leveranstakt och väldigt begränsade utrymmen anpassas på ett för den tiden nytt sätt. Vagnarna

tillverkades i monteringsfärdiga, helsvetsade och målade delar på olika håll inom och utom fabriksområdet för att sedan monteras ihop i en särskild jigg. Detta ställde stora krav på mått precision och kvalitet.

De tekniska lösningarna som användes var också i mycket stor utsträckning ett nytänkande. En helt ny boggikonstruktion togs fram som genom sitt fjädersystem skulle komma att ge vagnen jämn och mjuk gång. Även bromssystemet fick en elegant utformning genom integreringen i boggien.

Den elektriska utrustningen kom till en början från Westinghouse i USA men blev senare licenstillverkad av ASEA i Västerås.

Det sk. "Hyttsignalsystem" som infördes redan från början vid tunnelbanan i Stockholm var också för svenska förhållanden en nyhet. Signalinformationen överfördes till en signaltavla uppe i förarhytten, där även ljudsignaler skulle påkalla förarens uppmärksamhet. Följde inte föraren signalerna om t.ex. stopp, bromsades tåget automatiskt.

Text: Bengt-Åke Rudström