

Protokoll, från besiktning av
Stockholm-Saltsjöns järnvägs
säkerhetsanläggning den 21
november 1938.

Sedan järnvägsbolaget Stockholm-Saltsjön till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmält, att den signal- och säkerhetsanläggning, som omfattar elektrisk linjeblockering av bansträckan Stockholm-Saltsjöbaden jämte signal- och säkerhetsanläggningar vid samtliga driftplatser, blockposter och vägkorsningar och till vars anläggande Kungl. styrelsen genom skrivelse till järnvägsbolaget den 27 juni 1935 medgivit tillstånd, numera vore i huvudsak färdig samt anhållit om godkännande av samma anläggning, har undertecknad järnvägsinspektör företagit besiktning av densamma, varvid närvaro förutom undertecknad:

från Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Byråcheferna von Segebaden och Ljungberg samt byråingenjören Ehrlin,

från Järnvägsbolaget: Verkställande direktören Lindgren, baningenjören Andersson samt bolagets kontrollanter å anläggningen förste byråingenjören Hård och civilingenjören Beck-Fries.

Vid besiktningen företeddes:

1. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse till järnvägsbolaget den 27 juni 1935 med tillstånd till utförande vid Saltsjöbanan av en säkerhetsanläggning enligt CTL-systemet.
2. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 21 december 1936 till järnvägsbolaget med trafik tillstånd för bansträckan Slussen-Stadsgården.
3. Kungl. Maj:ts resolution den 2 juli 1937 med tillstånd till anordnande av automatiska fällbommar vid vissa vägkorsningar på Saltsjöbanan.

4. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse till järnvägsbolaget den 29 december 1937 med tillstånd att teja delen Stockholm-Sickla ev säkerhetsanläggningen i bruk och i mån ev färdigställande under vissa villkor jämväl övriga delar av densamma.

5. Ritningar och beskrivningar å anläggningen.

Anläggningen består ev en från ett centralställverk i stationshuset vid Neglinge manövrerad elektrisk signal- och säkerhetsanordning jämte elektrisk linjeblockering, varigenom samtliga driftplatsers och blockposters huvudsignaler samt alla tågspårväxlar avståndsmanövreras och blockeras, så att tågvägarna kunna såväl läggas som klargöras från nämnda centralställverk utan att manuellt biträde härtill erfordras å andra platser.

Sedan tågväg från centralen är lagd och bestämd, fällas och lyftas de vid banans vägkorsningar i plan befintliga vägbommarna automatiskt av tåget. Undantag härifrån utgöra vägbommarna vid Stadsgården i Stockholm, som fällas av tågklareren vid Sluesen, samt vägbommarna vid Henriksdal, vilka fällas av brovakten vid Danviksbron. Samtliga dessa vägbommar lyftas dock automatiskt, när tåg passerat korsningen.

Samtliga vägbommar äro intagna i linjeblockeringen på så sätt, att körsignal för tåg ej kan visas från den blocksträckan skyddande huvudsignalen, om vägbom vid en å sträckan befintlig vägkorsning ej är fälld och vägen helt avstängd för vägförande. Anordningar för lokal fällning och lyftning av de automatiska vägbommarna finnas.

I centralställverket i Neglinge är anordnat manöverbord, omfattande illuminerad spårplan, varå finnas kontrollampor för tågvägar, vägkorsningar och tårens lägen samt manövrerattar för tågvägarnas läggande och blockering. Rattarna, en för varje trafikplats, hava 7 olika lären, därav 4 för olika bestämda tågvägar (två infarts- och två utfertstågvägar), en för lokalmanövrering av platsens tågspårväxlar och signaler, en för absolut

stoppställning av platsens alla signaler, samt en för prov av anläggningen. Så snart bestämd tågväg å manöverbordet blivit genom manövarrettens ställande lagd, utföras alla till denna tågväga klargörande erforderliga omställningar automatiskt såsom av växlar och signaler samt fällandet av vägbommar, varefter riktigheten av utförandet likaledes automatiskt repeteras till centralställverket genom ljudsignal, samtidigt som resp. kontrollampor tändes eller släckas å manöverbordet. I centralställverket hava sålunda sammanförts alla manöverorgan och kontrollanordningar, som erfordras för en centralmanövrering av järnvägens tågledning, utan att därför som regel behöver anlitas bistånd av lokala arbetarkrafter å de olika trafikplatserna eller vid vägkorsningarna.

Anläggningen är i sin helhet utförd av L.M.Ericssons signalaktiebolag enligt ett av detta bolag patentskyddat system, benämmt CTL-systemet, och utgör den första enligt detta system. Anläggningens planering och utförande har stått under kontroll från järnvägsbolagets sida genom förste byråingenjören i Kungl. Järnvägsstyrelsen Ture Hård.

Vid besiktningen iaktogs, att samtliga organ tillhörande anläggningen fungerade på ett med dem avsett, programenligt sätt. Under den provdrift, som under sommaren ägt rum, vartefter de olika delarna färdigställdes och införlivats med centralställverket, hade ej heller några principiella felaktigheter iakttagits, ej heller några större fel i anordningarna uppkommit.

Vissa anordningar i samband med ändringar vid Igelboda och Neglinge stationer hade vid besiktningen ej slutförts. Dessa anordningar inverka dock icke på den slutförda anläggningen. När arbetena med desamma slutförts, skola desamma anmälas till Kungl. styrelsen för särskild besiktning och godkännande.

All personal vid järnvägen har delgivits instruktion med beskrivning öfver anläggningen i och med densammes ibruktagande.

Vissa ändringar och tillägg i järnvägens säkerhetsordning, erforderliga för anläggningens rationella utnyttjande, hava av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare fastställts ge-

nom Kungl. styrelsens skrivelse till Järnvägsbolaget den 16 maj 1938.

Utlåtande.

Stockholm-Saltsjöns järnvägs säkerhetsanläggning enligt CTL-systemet, som nu är i huvudsak färdig har befunnits i trafiksäkert skick och kan därför godkännas. De resterande anordningarna vid Igelboda och Neglinge inverka icke på den atföörda anläggningen, men skola, sedan desamma färdigställda, anmälas till Kungl. styrelsen för särskilt godkännande.

Anteckningar om driftstörningar berörande anläggningen skola journaliseras med anteckningar såväl om tid för felets uppkomst som dess avhjäljande samt om felets orsak och eventuellt vidtagna åtgärder till förhindrande av upprejande. Dessa uppgifter skola hållas tillgängliga för inspektionsförrättare eller besiktningssman.

Stockholm den 3 februari 1939. //

L.Wald. Stähle