

Ebr 6-239/45

Till

Överdirektören.

Tr/1FA.

Ang. driftstörningar på linjeblock-
anläggningen Stockholm S-Södertälje S.

./.

Härmed översändes för ben. kännedom en redogörelse för orsakerna till rubr. driftstörningar ävensom för vissa åtgärder, som böra vidtagas i anledning av dem.

De i punkterna 1-8 angivna åtgärderna komma att beordras genom elektrotekniska byråns försorg i den mån detta icke redan har skett.

Förstärkning av underhållsorganisationen enligt punkterna 9 och 10 synes vara angeläget behövlig, varför härmed samhörande åtgärder föreslås böra beordras av Eder.

Beträffande i punkt 11 antydd journalföring må nämnas, att densamma tidigare föreskrivits i särtryck nr 23, formulär 363 B, varför i denna sak endast torde erfordras en från drifttjänstbyrån utgående erinran.

Punkt 12, slutligen, upptager en principfråga av stor räckvidd.

Helt allmänt vore det önskvärt, att alla blockanläggningar på dubbelspår hade fullvärdig signalering för båda körriktningarna på båda spåren. Under planering varande nya anläggningar avses skola utföras på detta sätt, men ändringen av äldre sådana blir så omfattande, att den i regel torde böra anstå, tills en mera djupgående förnyelse blir aktuell.

En uppdelning av stationsträcken Rönninge-Södertälje S kan provisoriskt åstadkommas därigenom, att nya dvärgsignaler insätts på 700 m. avstånd från de vid Glasberga befintliga dvärgsignalerna 15 och 18, vilka på så sätt bli repeterade för de på högerspår framförda tågen. Samma anordning kan vidtagas vid Banslätt på stationsträcken Huddinge-Tumba i anslutning till signalerna 15 och 16.

Edert ben. uttalande i anslutning till punkt 12 emotses tackamt.

Stockholm den 2 september 1949.

EL. Thelander

6-178/49

6-239/45

angående signalanordningarna å sträckan Stockholm S
- Järna.

I I Dkl skrivelse den 27 juli 1949, påtecknad av Överdirektören den 30 juli 1949, har anförts anmärkningar beträffande felaktigheter å signaleringen å ovannämnda sträcka. Ävenså har framförts önskemål att utöka möjligheten att föra fram mer än ett tåg i sänder vid högerkörning på stationssträckorna Huddinge - Tumba samt Rönninge - Södertälje S.

Separat har från 4 Ti överlämnats en uppgift på "signalfel" å bansträckan Stockholm S - Järna.

Överdirektören har i sin påteckning den 20 juli hemställt om att genom Ebr försorg måtte göras en undersökning å nämnda sträcka.

Den 7 augusti 1949 företog undertecknad en inspektionsfärd jämte ledningsförman Bergström och reparatör Nordstrand på sträckan Älvsjö - Södertälje, varvid de av 4 Ti påtalade felen genomgicks. Denna felförteckning, kompletterad med förklaringar av signalreparatörerna, refereras i nedanstående.

Förteckning öfver felaktigheter å signalanordningar Stockholm S -
- Järna.

Datum 1949.	Signaler	Tåg nr	Felaktighet å signalen	Förklaring av Sirpr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1	25/7	Västberga	221-7	Stopp	Säkr. i spår. sänder
2	26/7	"	3414-80	"	"
3	28/7	Järna N, Gerstabergr	4044-30	"	"
4	28/7	Tullinge S	163-11	Släckt	Lampan sänder
5	28/7	Södertälje infart	128	Stopp	Spårrelä SIII fallt, regn
6	29/7	Ses-Rö, blp	48-186	"	Säkr. i spår.sänder, blixtnedslag
7	30/7	Tumba, infart	4043	"	Ingen felanmälan, orsaken ej funnen
8	30/7	Huddinge infart	189	"	Ingen felanmälan, orsaken ej funnen
9	30/7	Tumba utfart	4044-14	"	Spåret kortsl. genom ned- tagen kont.ledn.
10	31/7	Huddinge S	163	"	Kontaktfel i rälskontakt
11	31/7	Huddinge utfart	25	"	" " "

1.	2.	3.	4.	5.	6.
12	1/8	Älvsjö-Huddinge	17-158	Släckta	SJ 10.000 V avkopplad för arbeten samtidigt med avbrott å matn. från Tumba samh. Söndrig säkring.
13	1/8	Södertälje klaffbro	34-160	"	"
14	1/8	Glasberga	316	"	"
15	1/8	Tumba infart	122-178	Stopp	Rälsförb.sönder.
16	1/8	Tumba utfart	192-102	"	Arbete med utfl. av växel varvid en isolering ej blivit inlagd.
17	2/8	Rönninge S och Rönninge N	10023-4049-4102	Släckta	Samma orsak som i 12.
18	2/8	Tumba in- och utfart	4582-154	Stopp	Samma orsak som i 16.
19	2/8	Östertälje södra	105	"	Ingen anmälan, felet ej funnet.
20	3/8	Rönninge södra	7009	Släckt	SJ strömmatning bruten. Tumba samhällsnät inkoppl. ej på grund av en felaktig likriktare.

De flesta felen ha kunnat uppklaras och avhjälpas. En del av felen hava icke anmälts av stationerna och icke kunnat förklaras efteråt.

På en hel del ställen hava säkringar för spårreläer gått sönder, beroende på blixtnedslag som i fall 6, där flera spårledningarna blevo strömlösa. I fallen 1, 2 och 3, där säkringarna voro sönder, beror det sannolikt på att strömstötter av likströmskaraktär uppstått från loken genom att strömvatagarna hoppat. 6 amp. säkringar hava ursprungligen blivit insatta men i vissa fall ökats till 10 amp., vilka också i flera fall sönderbränts.

Strömmatningen för linjesignalerna sker via en kabel från en central i Tumba. Strömmen tages normalt från SJ nät. Som reserv användes samhällets nät i Tumba. Omkopplingen sker automatiskt med en komb. av reläer, matade över en likriktare. Vid sprängningsarbeten i stationshuset har säkringen skakat loss. Samtidigt blev likriktaren felaktig genom skakningen. En omkoppling av matningsanordningarna i samband med ombyggnaden av den pågående ställverksombyggnaden bör utföras.

Beroenden mellan linjedvärgarnas stopplampor (högerspårssignaler) och blocksignalerna (vänsterspårssignaler) äro ordnade med s.k. ljusreläer. Så snart en stopplampa i en linjedvärg är sönder, bringas blocksignalerna i stopp. Dessa beroenden äro i senare anläggningar ej anordnade. Endast signalreläet för dvärgarna kontrolleras i fallet läge. I ett flertal fall (som ej upptagas i Ti upp-

1.	2.	3.	4.	5.	6.
12	1/8	Älvsjö-Huddinge	17-158	Släckta	SJ 10.000 V avkopplad för arbeten samtidigt med avbrott å matn. från Tumba samh. Söndrig säkring.
13	1/8	Södertälje klaffbro	34-160	"	"
14	1/8	Glasberga	316	"	"
15	1/8	Tumba infart	122-178	Stopp	Rälsförb.sönder.
16	1/8	Tumba utfart	192-102	"	Arbete med utfl.av växel varvid en isolering ej blivit inlagd.
17	2/8	Rönninge S och Rönninge N	10023-4049-4102	Släckta	Samma orsak som i 12.
18	2/8	Tumba in- och utfart	4582-154	Stopp	Samma orsak som i 16.
19	2/8	Östertälje södra	105	"	Ingen anmälan, felet ej funnet.
20	3/8	Rönninge södra	7009	Släckt	SJ strömmatning bruten. Tumba samhällsnät inkoppl.ej på grund av en felaktig likriktare.

De flesta felen ha kunnat uppklaras och avhjälpas. En del av felen hava icke anmälts av stationerna och icke kunnat förklaras efteråt.

På en hel del ställen hava säkringar för spårreläer gått sönder, beroende på blixtnedslag som i fall 6, där flera spårledningarna blevo strömlösa. I fallen 1, 2 och 3, där säkringarna voro sönder, beror det sannolikt på att strömatötar av likströmskarakter uppstått från loken genom att strömvatagarna hoppat. 6 amp. säkringar hava ursprungligen blivit insatta men i vissa fall ökats till 10 amp., vilka också i flera fall sönderbränts.

Strömmatningen för linjesignalerna sker via en kabel från en central i Tumba. Strömmen tages normalt från SJ nät. Som reserv användes samhällets nät i Tumba. Omkopplingen sker automatiskt med en komb.av reläer, matade över en likriktare. Vid sprängningsarbeten i stationshuset har säkringen skakat loss. Samtidigt blev likriktaren felaktig genom skakningen. En omkoppling av matningsanordningarna i samband med ombyggnaden av den pågående ställverksombyggnaden bör utföras.

Beroenden mellan linjedvärgarnas stopplampor (högerspårssignaler) och blocksignalerna (vänsterspårssignaler) äro ordnade med s.k.ljusreläer. Så snart en stopplampa i en linjedvärg är sönder, bringas blocksignalerna i stopp. Dessa beroenden äro i senare anläggningar ej anordnade. Endast signalreläet för dvärgarna kontrolleras i fallet läge. I ett flertal fall (som ej upptagas i Ti upp-

gifter) har stoppsignalering förekommit å blocksignalerna på grund av söndrig lampa i dvärgsignal.

Blocksignalernas lampor äro nu 12 V, 12 W. För att erhålla nöjaktig signalbild måste lampspänningen hållas vid eller nära 12 volt. Lampornas bränntid blir härigenom relativt begränsad. En undersökning har tidigare utförts och resulterat i att styrelsen utfärdat beslut om att lamporna och transformatorerna i blocksignalerna skola utbytas mot 12 V, 24 W. Härigenom erhålles en eftersträvad, bättre signalbild samtidigt som lampspänningen kan hållas något lägre, varigenom risken för sönderbränning minskas. Materielen för detta utbyte håller på att levereras.

Likriktarna för matning av linjereläkretsarna äro nu 15 år gamla liksom den övriga materielen och äro ej av den kvalitet, som står till förfogande numera. De äro därför mogna för utbyte, enär flera fel förekommit.

De flesta reläerna äro utrustade med kontakter kol mot kol. Det händer icke sällan att kontaktmotståndet i dessa reläer blir för stort. Numera övergår man successivt till kontakter silver-silver. Härigenom erhålles ett lågt, konstant kontaktmotstånd.

Spänningen å spårledningarna är nu c:a 1 volt. Spårreläerna äro förkopplade med en drossel med ett växelströmsmotstånd av c:a 400 ohm ($16^2/3$ per/sek.) och ett ohmskt motstånd av 2,75 ohm. För växelströmmen utgöra dessa dessutom ett gott skydd men för strömstötter av likströmskaraktär äro de däremot sämre. Genom att höja matningsspärningen till 5 volt och koppla ett reglerbart ohmskt motstånd i serie med drosseln och reläet, erhålles säkrare utlösning av spårreläerna samtidigt som systemet blir okänsligare för likströmsstötter.

I överdirektörens påteckning den 30/7 1949 hemställles om undersökning av möjligheterna att utöka antalet blocksträckor vid högerkörning. Detta gäller speciellt de långa sträckorna Huddinge-Tumba och Rönninge-Södertälje S. Lämplig uppdelning av dessa sträckor skulle vara vid Banslätt resp. Glasberga. Å närslutna ritn. litt C 50209 har detta antytts. Omändringen föreslås ordnad så att linjedvärgarna 15 och 16 vid Banslätt samt 15 och 18 vid Glasberga ordnas som blocksignaler samt förses med försignaler i form av linjedvärgar på 700 meters avstånd. Dessa försignaldvärgar skulle ha samma signalbild som blockdvärgen d.v.s. fig. 11a och 11b enligt skö. Härigenom erhålles en skyddssträcka på minst 700 m. Det kan i detta sammanhang diskuteras om man skulle som försignal till blockdvärgarna använda normala försignaler med grön och vit blink. Därigenom skulle erhållas en "mjukare" försignalering än med en dvärg i stopp, som möjligen kan verka som en överraskning för lokpersonalen. ^{man} bryter

därvid mot systemet och detta kan möjligen förorsaka osäkerhet.

Underhållet av signalanordningarna å dessa linjesträckor måste ordnas mera effektivt än vad som nu är fallet. För närvarande finns i Älvsjö endast tre man, som jag anser vara kvalificerade att behärska problemen på egen hand, nämligen en ledningsförman, en reparatör och en banvakt. Det är därför nödvändigt att utöka den kvalificerade personaluppsättningen.

Underhållspersonalen i Älvsjö är på dagarna utspridd på sträckan i sitt arbete. Det kan därför taga relativt lång tid, innan någon kan nås av ett meddelande om fel. Det bör därför ordnas så att en kvalificerad man alltid är tillfinnandes i Älvsjö för uttryckning om så skulle behövas.

På grund av den täta trafiken är det riskabelt och sensamt att taga sig fram på spåren. Därför vore det synnerligen lämpligt att reparationslaget i Älvsjö tilldelades en liten bil med lastrum så att snabb transport kan ske till felstället. Det har vid undersökningen visat sig att det går bra att komma fram på bilväg till samtliga signal- och matningsställen å linjen. Härigenom kunde vid behov (om reparatören i Södertälje södra icke är tillstädes) Älvsjö biträda på sträckan Södertälje S-Järna.

Sammanfattning.

- 1) Säkringarna för spårreläerna ökas till 20 amp.
- 2) Spårmatningsspänningen ökas till 5 volt och motstånd seriekopplas med spårreläerna. Det torde vara lämpligt att på långa spårledningar insätta drosslar även vid matningsändan. Gamla matningslikriktare bytas ut.
- 3) Kontaktledningen bör undersökas och jämnas till, om så skulle visa sig vara nödvändigt för undvikande av hopp å strömvtagarna.
- 4) Matningscentralen i Tumba ändras i samband med ombygget av säkerhetsanläggningen därstädes.
- 5) Seriereläerna för linjedvärgarnas stopplampor borttagas.
- 6) Blocksignallamporna och transformatorerna bytas ut så snart materielen anlänt.
- 7) Likriktarna för linjekretsarna bytas ut.
- 8) Kol mot kol-kontakterna å linjereläerna bytas ut successivt.
- 9) Underhållsorganisationen i Älvsjö förstärkes med mera kvalificerat folk. Ständig passning ordnas i Älvsjö.
- 10) Bil för transport av folk och materiel stationeras i Älvsjö.
- 11) Stationspersonalen å linjen bör anteckna uppkomna oregelmsigheter så noggrant som möjligt, så att reparatörspersonalen får noggranna upplysningar om i vilken kombination fel uppträder.
- 12) Blockindelning för högerkörning ordnas vid Banslätt och Glasberga.

Ebr den 16/8 1949.

Lbg/Krg

Drift.
S JÄRNVÄGAR
Striktet
Riktschefen

Kungl.
Järnvägsstyrelsen
Drifttjänstbyrån

Dnr Dbr S 146/49 5627
Överlämnas till Överingenjören,
Elektrotekniska byrån

med anhängan om skyndsam undersökning av påtalade felaktigheter beträffande linjeblockeringen och av möjligheterna att utöka antalet blocksträckor vid högerspårskörning.
D b r den 30/7 1949.

Till

Överdirektören.

E. Oredsson.

Ang tågförseningarna Tumba-Stockholm C
den 26 juli 1949.

Orsaken till förseningarna var huvudsakligen att bangårdsarbete i Tumba (växelflyttning i uppspåret), som skulle vara avslutat kl. 4.30 ej blev färdigt förrän kl. 7.07. Espdrift måste anordnas på nedspåret Rönninge - Huddinge för tågen 4004 - 4584. Tåg 30 avgick från Rönninge kl. 7.06 som första uppgående tåg på vänsterspår. Efterverkningar av espdriften förmärktes större delen av f.m., vilket kan närmare utläsas av vidstående redogörelse över orsakade förseningar. Härvid må dock framhållas att tågen 2, 46 och 10024 ankommo till Järna 44, 66 resp. 65 min. försenade. Under espdriften uppstod kraftiga förseningar p.g.a. den otillräckliga tekniska utrustningen för högerspårstrafik: för få blocksträckor Tumba - Huddinge och avsaknad av korsväxlar i Huddinge, vilket framtvängde tidsödande växling och vållade brist på spår att taga in tåg på. Ytterligare försenande omständigheter voro hastighetsnedsättningar i Tumba till 20 km med anl. av bangårdsarbetet och i Stuvsta med anl. av pågående tunnelarbete.

Mellan kl. 9.20 och 10.20 då ett stort antal tåg framfördes mot Stockholm C vållades ytterligare störningar därigenom att den ideligen krånglande linjeblockeringen åter visade sin bristfällighet. Denna gång kom Västberga blp i olag vilket kom att drabba bl.a. tågen 84 och 80.

Undersökning betr. anledningen till att arbetet med växelns flyttning icke hann slutföras i beräknad tid pågår.

Felaktigheterna betr. linjeblockeringen förekomma ofta även vid dubbelspårdrift. Undersökningar betr. orsaken till dessa felaktigheter ha hittills icke givit resultat. Önskvärt synes vara att experter från Ebr på allvar gripa sig an med att lösa detta problem. För närvarande uppstå icke oväsentliga tågförseningar, som kunde helt undvikas, om blockeringen fungerade på avsett sätt. I samband härmed borde även undersökas, om icke antalet blocksträckor för enkelspårdrift borde utökas till samma antal som för dubbelspårdrift.

I Dkl den 27 juli 1949.

T. Sundberg.

178/47

Till
Brd Lundberg.

ang. innehållet i den i skrivelse

6-289/45 återpade promemorian.

Innehållet i promemorian var i huvudsak
följande.

Användade lingsblockeringsanläggningar är
konstruerade för ett dubbelspårssystem med dubbe-
renterad trafik för de båda spåren; där tågen
således normalt framfärs i vänsterspårtrafik och
högerspårtrafik endast förekommer vid linjearbeten.

Med hänsyn till detta har signalsystemet utformats
så, att högtidheten vid vänsterspårtrafik regleras
medelst huvudsignaler på lämpliga blockaktörer,
medan signalsystemet för högerspårtrafiken begrän-
sats till ett medelst automatisk signalering under
lätta och säkerställa trafiken vid anläggningar
från väster. Till högerspårtrafik och när vissa var-
jämte en reducerad blocksträcksinbörning ^{för högerspårtrafik} till en
bryan tillämpades på de frista anläggningarna.

För att icke riskera förvirring av de bredvid
varandra placerade blocksignalerna för höger- och
~~höger~~ vänsterspårtrafik har signaler av förmåss-
typ (dvärgsignaler) valts för högerspårtrafiken.

I och med utformandet av signaltbild 11C
för förmåsssignalerna förbättras innehållet för.

signalerungar, vilket hade till följd att bömmarna
på blocksträckans västare ^{avsnitt} ~~hade~~ ^{hade} försvunnit.
De på lungen befintliga drägsigarna
hade fungerat således intast som skyddssignaler
för framfartiggande blocksträckor.

Om trafikmyndighetens förskottskola ska
beskrivas, innebär detta, att linjeblockanläggningar
nu får ändras till två antalspårssystem med
likvärdig signalering. Skola direkt förordas.
Det användas för låga trafikriktningsarna för
det uppstår stora svårigheter vid deras placering,
vilken ^{nu} måste ske under full garanti för att förord
lang inte kan inträffa.

Antagningar kommer, och fall att bli så gränsgränsande att de är liktydiga med ombyggnad.

178/49

Stockholm 22.9.51.

ens Järnvägar
rafiksektionen
ikinspektören
31 a 17/51

Inkom I Dkl 24.9.51

Dnr 1755/51

De Siiö

Distriktschefen vid I
distriktet.

Komplettering av den automatiska
linjeblockeringen på bansträckan
Stockholm C-Järna.

Den automatiska linjeblockeringen på bansträckan Stockholm C-Järna har alltsedan dess tillkomst år 1934 varit så konstruerad, att de olika stationssträckorna med undantag av sträckorna Stockholm S-Älvsjö ~~och Södertälje S-Järna~~ och Södertälje S-Järna varit uppdelade i blocksträckor (två stycken) även vid tågs framförande på högerspår under enkelspårdrift. Tågföljden har därvid reglerats automatiskt genom dvärgsignaler av särskild konstruktion. Under år 1950 ha dessa dvärgsignaler enligt styrelsens skrivelse den 4/10 49 - dnr Ebr 6-239/45 - försetts med försignaldvärgar placerade på 700-800 meters avstånd framför respektive blockposter. En uppdelning av stationssträckorna även för tåg på högerspår underlättar i hög grad tågföringen vid enkelspårdrift särskilt då sådan måste anordnas vid tider på dygnet, då tågtätheten är stor. Det skulle därför vara av stort värde om en sådan uppdelning även av stationssträckorna Stockholm S-Älvsjö och Södertälje S-Järna kunde komma tillstånd. I synnerhet gäller detta den 11,9 km långa sträckan Södertälje S-Järna.

Senast den 12 april och 17 juni i år då till följd av urspårning å sträckan Södertälje S-Järna tågen måste framföras under enkelspårdrift lång tid av dygnet, gjorde sig avsaknaden av en dylik uppdelning särskilt kännbar genom den bristande kapaciteten på sträckan Södertälje S - Järna i jämförelse med sträckan Stockholm C-Södertälje S.

Alltsedan linjeblockeringens tillkomst har även på bansträckan Södertälje S-Järna dvärgsignaler för högerspårstrafik varit uppsatta vid blockposterna Bränninge och Gerstaberget. Till skillnad från dylika dvärgsignaler på den övriga delen av sträckan Stockholm C-Järna (med undantag för bansträckan Stockholm S-Älvsjö) ha de dock av outredd anledning icke varit kopplade så, att de utgjort någon avgränsning av blocksträckan och följaktligen ej kunna användas för automatisk reglering av tågföljden. För att t.ex. ett nedgående tåg under enkelspårdrift skall kunna utsändas på uppspåret mot Järna måste f.n. samtliga dvärgsignaler vid Södertälje industrivägen, Bränninge och Gerstaberget på detta spår visa signalbild enl. fig. 11 b i säo., vilket innebär att samtidigt endast ett tåg kan befinna sig på den långa stationssträckan. De från början uppsatta dvärgsignalerna för högerspårdrift ha sålunda under de 17 år som förflutit sedan linjeblockeringens tillkomst icke kunnat utnyttjas för avsett ändamål.

Med anledning av vad ovan anförts får trafikinspektören hemställa att åtgärder snarast vidtagas för att stationssträckan Södertälje S-Järna uppdelas i blocksträckor även för högerspårstrafik genom att vid blockposterna Bränninge och Gersta-

berg befintliga dvärgsignaler kompletteras för automatisk
signalering. I syfte att åvågabringa likformighet med sträckan
Älvsjö-Södertälje S böra nämnda dvärgsignaler kombineras
med försignaldvärgar på omkring 700 m avstånd.

Som ovan framhållits skulle det vara av stort värde att även
på stationssträckan Stockholm S-Älvsjö öka kapaciteten vid
enkelspårsdrift på grund av den starka tågintensiteten, om-
kring 200 tåg per dygn. Signaleringen på denna sträcka kompliceras
av att växlar finnas inlagda på uppspåret vid Västberga för tra-
fiken till Liljeholmen och på nedspåret vid Årsta för trafiken
till Enskede (dessutom särskild växel för spåret till elektris-
ka laboratoriet). Frågan om modernisering av signalväsendet på
denna sträcka för att höja kapaciteten vid enkelspårsdrift sy-
nes böra bli föremål för särskild undersökning, eventuellt i
samband med planering av de ändringar av signalanordningarna,
som nödvändigtvis måste företagas genom den nya infartslinjen
mellan Stockholm S och Stockholm C efter de pågående omlägg-
ningsarbetenas avslutande.

A. Winberg

Stockholm 31.1.52

31 a⁷/49Signalingenjören vid
I distriktetAngående linjeblockeringen Älvsjö-Södertälje S,
försignaldvärgar../. Med anledning av Eder i avskrift närslutna PM den 26/1 1952
får jag anföra följande.

Under hösten 1949 företogs en undersökning bland annat beträffande driftstörningar på linjeblockanläggningen Stockholm S-Södertälje S. På grund av vad som framkom vid denna undersökning bestämdes genom styrelsens skrivelse den 4/10 1949, dnr Ebr 6-239/45, att i första hand stationssträckorna Huddinge-Tumba samt Rönninge-Södertälje S skulle uppdelas i två signalsträckor för högerkörning på resp. spår.

Styrelsen synes när detta beslut fattades beklagligtvis icke ha ägt kännedom om, att såväl här ovan nämnda stationssträckor genom blockposter vid Banslätt resp. Glasberga liksom även stationssträckorna Älvsjö-Huddinge och Tumba-Rönninge genom blockposter vid resp. Norra Stuvsta och Södra Uttran alltsedan linjeblockeringens tillkomst och enligt den för bansträckan StockholmS-Järna gällande signalbeskrivningen, fastställd den 14/10 1937, redan voro uppdelade i två signalsträckor för högerkörning på resp. spår. Den av styrelsen i oktober 1949 beslutade uppdelningen av stationssträckorna Huddinge-Tumba och Rönninge-Södertälje S, vilka sålunda redan existerade, ordnades på så sätt att s.k. försignaldvärgar uppsattes 700 meter framför blockposterna. Banslätt och Glasberga. Denna anordning tillkom, såvitt nu är bekant, utan att yttrande inhämtades från trafikinspektören. De nya försignaldvärgarna togs i bruk i juni månad 1950.

Sedan en representant från styrelsens säkerhetsavdelning senare under år 1950 under hand fått kännedom om det här ovan nämnda verkliga förhållandet beträffande stationssträckornas ursprungliga uppdelning vid körning på högerspår, utrustades även de övriga blockposterna, Norra Stuvsta och Södra Uttran, med försignaldvärgar. Dessa togs i bruk under november månad 1950.

Även om tillkomsten av de först uppsatta försignaldvärgarna avsåg en uppdelning av stationssträckorna, så torde de övriga dvärgsignalerna sedan ha uppsatts för att utgöra en försignalering, varigenom större säkerhet ansågs kunna vinnas för att ett tåg icke fördes förbi en blockpost (dvärgsignal) i stoppställning.

Mot Eder uppfattning i PM beträffande de risker, som föreligga i samband med här ifrågavarande försignaldvärgar kunna väl inga invändningar direkt göras, men jag anser mig böra framhålla att risken nu anses icke vara större än den var förederas tillkomst. Under den tid av över 17 år, som linjeblockeringen varit i bruk, har, såvitt här är bekant, vare sig olyckshändelser eller tillbud till sådant inträffat till följd av den förefintliga uppdelningen i blocksträckor genom dvärgsignaler. Det synes därför icke föreligga verkligt grundade skäl att nu slopa denna uppdelning i samband med försignaldvärgarnas borttagande. En sådan åtgärd måste betraktas som ett steg tillbaka i utvecklingen och bli till stort men för tågföringen vid enkelspårsdrift.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att styrelsen på förslag härifrån helt nyligen beslutat, att även stationssträckan Södertälje S-Järna för främjande av bästa möjliga tågföring vid hängspårstrafik skall uppdelas i tvenne signalsträckor på samma sätt som skett på sträckorna Älvsjö-Södertälje S.

A. WINBERG

Statens Järnvägar
4 trafiksektionen
Trafikinspektören
Stockholm

Dnr 31 a 1/49

(K p I Dc, Öls, Ebr si, Bra 4)

Stockholm 14.1.1952

16.1.52. 6-178/4c

Stf Ås-Ses, Mjö Hglö, Nr och Vå,
Sjö Cst.

Signalering vid trafik på högerspår på bandelen Älvsjö-Södertälje S

Genom skrivelse dels den 2 juni och dels den 17 november 1950 meddelades att tåg som under gång på högerspår stannat vid någon av de på omkring 700 meters avstånd framför blockposterna Norra Stuvsta (Sno), Banalätt (Blt), Södra Uttran (Urs) och Glasberga (Glbg) placerade dvärgsignalerna betecknade med F resp. blockposts nummer (s.k. försignaldvärgar), fick efter en minuts väntan framföras förbi signalen i stoppställning till vederbörande blockpost, varifrån lokföraren i vanlig ordning hade att ringa. Detta förfaringsätt hade medgivits på grund av att dessa försignaldvärgar saknade telefon. Sedan telefoner numera finnas tillgängliga även vid dessa dvärgsignaler, återtages det i ovannämnda skrivelser givna medgivandet. Försignaldvärgarna F 14 framför Norra Stuvsta (Sno) och F 13 framför Södra Uttran (Urs) sakna egen telefon, men då dessa dvärgsignaler är placerade intill blockposterna Södra Stuvsta (Ssö) resp. Norra Uttran (Urs) skola telefonerna för dessa i stället användas.

Förare på tåg, som vid gång på högerspår stannat framför någon av här ovan nämnda försignaldvärgar, skall sålunda efter högst 2 min. ringa till tågklararen på närmaste bevakade station i tågets väg innan tåget får föras vidare. Vid uppringning bör lokföraren förvisa sig om huruvida ett medgivande att föra tåget förbi försignaldvärgen även innebär att tåget får föras förbi tillhörande blockpost.

Anhålles att all berörd lokpersonal underrättas genom resp. mjö:s försorg.

Ett antal kopior av denna skrivelse bifogas.

A. Winberg