

Anteckningar

från inspektionsresa å malmbanan den 3 och 4 oktober 1949.

Deltagare: Överdirektören Oredsson, Dbr,  
 Distriktschefen Markland, Luleå,  
 Överingenjören Thelander, Ebr,  
 Byrådirektören Karsberg, Ebr,  
 Tf. Byrådirektören T. Lundberg, Ebr,  
 F. trafikinspektören Högstadius, Luleå,  
 Baningenjören Bengtsson, Kiruna,  
 Telegrafingenjören Smith, Luleå,  
 Signalingenjören Andréén, Luleå,  
 Elektroingenjören Ingemansson, Kiruna,  
 Tf. Byråingenjören Lejdström, Ebr samt  
 Direktören Insulander, Signalbolaget.

Resans ändamål var att få tillfälle att diskutera förut-  
 sättningar och möjligheter för införande av centraliserad tåg-  
 ledning och tågkontroll (C.T.C.) på malmbanan norr om Kiruna. Som  
 tänkbara platser för den centrala manövreringen och övervakningen  
 nämndes Kiruna malmbangård, Abisko och Vassijaure, av vilka Kiru-  
 na malmbangård ansågs lämpligast, enär malmtågarörelsen bäst  
 kunde överblickas från denna plats. För denna placering talade  
 också den eventualiteten, att CTC-systemet utsträcktes till att  
 omfatta även linjen söderut. De norska statsbanornas medverkan  
 förutsattes, vad beträffar linjen Riksgränsen - Narvik.

F. trafikinspektören Högstadius redogjorde för trafikperso-  
 nalen och ~~deras~~<sup>dess</sup> arbetsuppgifter. För närvarande tjänstgöra samman-  
 lagt 54 man per dag på stationerna norr om Kiruna, en siffra som  
 ansågs kunna minskas till 19, om ett C.T.C.-system inför<sup>s</sup>. I den  
 lägre siffran ingår 2 man för posttjänst, motsvarande S.J.s andel  
 i kostnaderna för postgångens upprätthållande. Denna minskning med  
 35 man reduceras dels med c:a 5 man för manövrering av central-  
 apparaten, dels med ett ännu icke känt antal man för underhåll av  
 den nya anläggningen, dels också <sup>med personal</sup> för snöröjning i växlar.

Enligt ~~Baningenjören~~<sup>Baningenjören</sup> Bengtsson kunde arbetet med snöröjningen  
 ombesörjas av banavdelningens personal, såsom redan nu skedde vid  
 starka snöfall. Man borde därvid kunna räkna med att personal ur  
 banavdelningen kommer att finnas disponibel å varje station, ty  
 genom trafikpersonalens avflyttning från stationerna bliva bostäder  
 där lediga för banavdelningens personal. Den stora bostadsbrist

som gjort sig kraftigt gällande just på malmbanan skulle i detta sammanhang kunna lindras rätt betydligt.

Telegrafingenjören Smith meddelade att telefonförbindelserna f.n. bestå av 5 som blankledning ar upplagda dubbelledningar. Dessa äro vid nuvarande trafik otillräckliga och dessutom av otillfredställande kvalitet. Kostnaderna för underhållet av dem äro onormalt höga och förekommande driftstörningar synnerligen besvärande. En telefonkabel vore alltså motiverad även med hänsyn till enbart behovet att förbättra telefonförbindelserna. Behovet av sådana torde kvarstå i huvudsak oförändrat sedan C.T.C. införts; minskningen av antalet telefonförbindelser för tågklarereringen torde motsvaras av ökningen för signaltelefoner vid huvudsignaler och försignaler. Dylika telefoner äro f.n. uppsatta endast på ett fåtal platser. Man fastslog att telefonkabeln är nödvändig för genomförandet av C.T.C.-projektet. Preliminärt räknades med att 2 fyrskrubar borde reserveras för detta.

Överingenjören Thelander framhöll, att medel för telefonkabeln upptagits i årets riksdagspetita. Kabelns konstruktion bleve sannolikt beroende av pågående förhandlingar med telegrafverket rörande anordnandet av gemensam telefonkabel.

Signalingenjören André omtalade att av de aktuella stationerna är Abisko utrustat med elektriskt ställverk med elektriskt förreglingsregister och de övriga med elektriskt ställverk med mekaniskt register. Infartssignalerna utgöras av ljussignaler, som försignaleras med elektriska ljusförsignaler, försedda med sidotågsvägslyktor. Antalet förreglade infartstågvägar utgör nu som regel 2 från vardera hållet, men en tredje tagväg är under införande på en del platser. Säkerhetsanläggningarna torde få ombyggas för relästyrning då C.T.C.-systemet införes.

Överingenjören Thelander underströk beträffande det tekniska utförandet av C.T.C.-anläggningen att systemets uppbyggnad borde vara sådan, att anläggningen utan kostnadskrävande ändringar <sup>kunde</sup> ~~kan~~ kompletteras med i första hand hyttssignalering, eventuellt också <sup>med</sup> ~~kan~~ automatiskt tågstopp.

Elektroingenjören Ingemansson påpekade, att man finge tänka sig fjärrmanövrering av fränskiljarna för den elektriska tagdriften i den mån stationerna lämnades obemannade.

Byrådirektören Karsberg framhöll, att frågan om kraftförsörjningen för C.T.C.-systemet behöfde undersökas särskilt. Man kunde knappast räkna med att för detta ändamål använda den nu disponibla asynkrona 60-periodiga energien.

Distriktschefen Markland sammanfattade diskussionen sålunda  
Genom införandet av C.T.C.-systemet kunde påräknas ökad  
trafiksäkerhet, ökad trafikkapacitet, bättre tågföring samt be-  
sparing av personal och bostäder. Häremot finge ställas kapital-  
insatsen. Som underlag för de noggrannare kalkyler, som borde  
föregå projektet, erfordrades ytterligare detaljuppgifter. Di-  
striktet skulle åtaga sig att ytterligare penetrera frågan och  
i form av en promemoria tillställa styrelsen de resultat, som  
härvid kunde framkomma.

Vid anteckningarna: *B. Lejersjö*