

Automatiserad tågkontroll

Sammanträde

12.10.44 Jvsty frågar efter ändringar i säo och i den signaltekniska utrustningen med anledning av förestående anskaffning av motorvagnståg för 130 km/h.

21.2.45 Hård framhåller att lokf får kortare tid på sig att observera signalerna och att handla efter dem. "Härigenom aktualiseras behovet av s k automatisk tågkontroll".

15 15.2.46 Hård framhåller att kodspårledningar finns praktiskt taget klara vid Pennsylvania Railroad både för lik- och växelström. Dessa kan användas i kombination med aut tågstopp.

17 5.4.46 Fbriö Ottosson närvarande såsom representant för de av jvsty delegerade, åt vilka uppdragits att utreda frågan om automatisk tågkontroll och föra frågan vidare. Besök hade nyligen gjorts av representanter för Westinghouse- bolaget i England. Med dessa hade diskuterats såväl spårledningar i allmänhet som dessas utnyttjande för automatisk tågkontroll. Växelströmsspårledningar utgjorde den grundläggande förutsättningen för kontinuerlig tågkontroll. Denna tågkontroll erbjöd sådana fördelar och möjligheter framför den punktvisa tågkontrollen att den kontinuerliga ej kan förbigås.

Ordf anför att det är önskvärt att sådana spårledningar kunde framkomma, att de utan vidare kunde användas för kontinuerlig signalering på loken och för automatisk tågkontroll.

Vid sammanträdet diskuterades främst spårledningslösningar för aut vägsignalanl, varvid bl a växelströmsspårledningar och kodspårledningar nämndes.

26 8.4.47 Alm framhåller att det under en längre tid utarbetade tvåfasiga trumreläet numera var färdigprovat och befunnet synnerligen lämpligt för det avsedda ändamålet. Det krävde emellertid tvåfasmatning och lämpade sig därför knappast för sådana spårledningsystem, som användas i förening med hyttsignalering på loket.

32 4.10.47 Culmsee redogör för innehållet i en av honom utarbetad "Promemoria angående anordningar för automatisk tågkontroll", daterad 31 juli 1947. 3 sidor replikskriften rörande tågkontroll.

Sammanträde

- 34 12.6.48 Ordf framhåller betr anskaffning av 10 reläställverk att ställning bör tagas bl a till om stationerna skall utrustas med vändbara spårledningar redan från början med hänsyn till eventuell framtida hyttsignalering.
- Smedberg ansåg att vändbarheten kunde anstå till dess linjeblockering infördes.
- Ordf instämde under förutsättning att man senare kan göra spårledningarna vändbara utan för stora ingrepp i den färdiga anläggningen.
- 39 31.8.51 Karsberg meddelade att prov återstår att göra på den amerikanska spårlednings- och hyttsignalutrustningen invid Solvalla. Proven avser att utröna storleken och verkningarna av de störningar, som å dubbelspårig bana är att vänta på grund av överledning av signalströmmar från det ena spåret till det andra.
- 46 16.6.53 Frågan om automatiskt tågstopp upptogs till behandling, enär ordf erhållit en redogörelse för det automatiska tågstoppets användning i Schweiz, författad av Fritz Steiner, Berne. Redogörelsen utdelades och genomgicks.
- Man beslöt att ledamöterna skulle studera frågan för att senare redogöra för sina synpunkter. Därvid skulle man också beakta möjligheterna att ordna tågstopp i samband med hyttsignalering. För att underlätta arbetet skulle Lundberg åstadkomma en sammanfattning, gärna med förklarande bilder och utsända den till ledamöterna förenästa sammanträde.
- 47 30.10.53 Karsberg framhåller betr kommitténs betänkande bl a. En ~~annan~~ som bör omhandlas i del II är frågan om automatiskt tågstopp. För ett 10-tal år sedan behandlades detta ämne av ett tremannautskott, vars uppdrag emellertid senare överfördes till signalkommittén.
- Ordf slog fast, att enligt mötets mening del II skall omfatta redogörelser dels för reläställverk för små och medelstora stationer, dels för automatiskt tågstopp.
- Karsberg m fl talar om kommunikationen mellan bana och lok (sid 5 och 6).
- Ordf konstaterade att dagens sammanträde blott kunnat ge en liten kännning med problemen kring det automatiska tågstoppet.

Sammanträde

- 57 3.9.59 sid 2, 6
- 58 23.9.59 sid 7, 8, 9 Planeringssammanträde
- 59 27.10.59 sid 2, 6 Karsberg utdelade en pm av den 25 juni 1959, Ebr reg nr 17950 rörande de synpunkter på automatiskt tågstopp som Ebr framfört till ORE.
- 60 27.11.59 sid 1, 2
- 61 31.3.60 sid 1, 2, 3
- 62 21.6.60 sid 1, 2, 3, 4
- 80 11.9.64 sid 2, 3
- 82 29.10.64 sid 1, 2 Karsberg redogör för ORE-arbetet.
- 83 2.12.64 sid 2, 3
- 84 27.1.65 sid 2
- 85 26.2.65 sid 3 + bil 2 sid 1, 2, 3 + skriften "Järnvägsdriften idag och imorgon" (i 2 versioner).
- 87 6.5.65 sid 2
- 88 1.6.65 sid 2

Memorialanteckningar anslutna till kommunikationstekniska studier i Schweiz, dat 20.8.65 sid 8, 9, 10, 11.

Förslag till diskussionsämnen rörande automatisk tågkontroll, dat 30.8.65.

- 89 10.9.65 sid 4, 5
- 90 22.10.65 sid 4, 5, 6
- 91 16.12.65 sid 2, 3, 4
- 92 21.2.66 sid 9, 10, 11 Persson redogör för UIC- arbetet.
- 93 24.3.66 sid 4, 5
- 95 26.5.66 sid 2, 3

Skrivelse "Till Herrar Medarbetare i Signalkommittén", daterad 3.11.66, sid 3.

- 99 28.2.67 sid 5
- 103 23.8.67 sid 6

Sammanträde

104 2.11.67 sid 6, 7

PM av 20.8.68, författad av Ekberg, sid 13, 14

110 27.8.68 sid 4, 5, 6, 7

111 26.9.68 sid 3, 4, 5

113 7.3.69 sid 2

114 10.4.69 sid 2, 3

117 5.11.69 sid 4, 5

118 11.12.69 sid 1, 2