

TRAFIKAKTIEBOLAGET STOCKHOLM-SÖDRA LIDINGÖN

KUNGL. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN					
TRAFIKBYRÅN					
Dnr Jv 125				— 390	
INKOM 13 FEB. 1960					
I	IIa	IIb	III	Jv	HANDL.
				X	BESV. 11/13-60

TELEFON:
 VERKST. DIREKTÖR 65 56 50
 KAMRER O. KASSA 65 51 05
 DRIFTSINGENIÖR 65 54 85
 TRAFIKINSPEKTÖR 65 57 61
 TRAFIKEXPEDITION 65 50 54
 INKÖP 65 57 62

TILL HANDL.

Handwritten initials

Kungl. Väg- och Vattenbygghadsstyrelsen
 Järnvägsavdelningen
Stockholm.

POSTADRESS: LIDINGÖ 2
 POSTGIROKONTO 9735

Hw/O

Betr. modifikation av blocksignalsystem
 Baggeby-Torsvik å Lidingön.

Härmed anhålles om godkännande av utökat säkerhetssystem på enkelspårssträckan Baggeby-Torsvik.

Modifikationen består uti att två nya signaler, å ritning betecknad, nr 3 och 4, placeras ungefär på mitten av signalsträckan och fungerar som översända PM 5/965 utvisar.

Ritningskopia 4.01.75 A samt PM 5/965 översändes i två exemplar.

Lidingö 2 den 12 februari 1960
 Trafikaktiebolaget
 Stockholm — Södra Lidingön
 Eric Johnsson

Handwritten signature of F. Rey Harwall
 F. Rey Harwall

Bil. 2 kop. + 2 PM

Handwritten notes:
 Anläggningen berikades d. 2/12-60
 Sigu. 3 borde uppflyttas närmare
 isol. skarven så att ej fast grönt
 sken kan visas så lång tid som
 möjligt, då sig pass sign. o följande
 kan komma, om det fördrö
 skannat mellan sign. o skar
 ven i skymd kurva. Skruvbyg
 ning dock medgiven.
 5/12-60. T. Eländ meddelar att inte
 sträckan blir 120m om sign 3
 uppflyttas. Flyttu. förordas. *Handwritten initials*

Förslag till ändring av signalanläggningen Baggeby - Torsvik.
(Härtill ritning daterad 30.6.59.)

Aga ritn. 4.01.75 A

1. Möjlighet till följtågstrafik bibehålles för båda tågriktningarna.
2. Nya signaler uppsätts för tåg från Torsvik norr om omformarstationen (signal 3) och för tåg från Baggeby söder om omformarstationen (signal 4). Signalerna placeras så långt norr resp. söderut som betingas av banans kurvförhållanden med hänsyn till sikten från tågen.
3. Spårledning S b-c delas mitt för omformarstationen i två spårledningar, Sb och Sc, med var sin spårimpedans, vilkas mittpunkter förbindas med varandra och med återledningen för banströmmen. Spårledningarna matas från var sin spårtransformator över ohmska förkopplingsmotstånd. Nuvarande induktiva motstånd i matningen till S b-c slopas.
4. Reläerna Sc och S2 repeteras i Torsvik, Sb och S1 i Baggeby över 2 par ledningar, som förläggas i de nya signalkablarna fram till signalerna 3 och 4, och mellan dessa signaler på kontaktledningsstolparna, som blank ledning eller i kabel.
5. Manöverreläer H3 och H4 inkopplas mellan kontakterna 2B och 3B på Sb resp. Sc i stället för befintliga motstånd, vilka alltså ersätts med reläspolarna H3 och H4. Nuvarande parallellkoppling av backkontakter 2B och 3B å Sb och Sc med backkontakter på S1 och S2 borttagas, liksom seriekopplingen med frontkontakt på St1 resp. St2. För att kompensera ändringen av kopplingen vid H3, som haft till uppgift att förhindra avbrott i fasthållningen av R12, inkopplas i serie med spårledning Sa matningstransformator per kontakt å S1, som kvarhåller Sa i utlöst läge, tills S1 attraherat. Genom en med S1-kontakten parallellkopplad kontakt på Sa förhindras att Sa fälles genom inverkan av S1. I tillslagskretsen för relä Ril1, insättes en framkontakt på S1. I Baggeby vidtages motsvarande koppling för att hindra avbrott i fasthållningen av Ril1, då tåg går från Baggeby till Torsvik.

PM 5/965.

6. Signalerna 3 och 4 kopplas med särskild skiljetransformator för varje signaleken. Signalerna kopplas så att blinkande sken kräver H3 resp. H4 fallet. Ändring i sistnämnda syfte vidtas beträffande signalerna 1 och 2.
7. H3 repeteras med relä FdH3, som har fördröjd fällning och användes för inkoppling av St3 vid fällning av RSc. St3 användes, dels för inkoppling av blink i signal 3, dels för fasthållning av St1, som liksom hittills slås till vid beläggning av S1, när H1 är tillslaget. Fasthållningsbackkontakt S1 erfordras ej, eftersom Sa nu inte slås till, förrän S1 attraherat. Motsvarande ändring göres beträffande H4.
8. Relä Fd1, vars uppgift är att automatiskt bryta det dödläge, som uppkommer om Sa i Torsvik och Sd i Baggeby beläggs i exakt samma ögonblick, så att varken R11 eller R12 kan attrahera. Fd1 hålls tillslaget av backkontakt på Rtl1 i parallellkoppling med frontkontakter på R11, H1 och St1, vilka alla tre normalt är brutna. Om Rtl1 slås till, medan R11 är fallet och linjen alltså ej redan reserverad för tåg från Baggeby till Torsvik, faller Fd1 om icke H1 inom viss kort tid attraherar. Då H1 sedermera faller, övertas fasthållningen av Fd1 av frontkontakt på St1, som förblir sluten tills tåget kommit fram till Baggeby. Om Sd börjar falla samtidigt som Sa, kan H1 icke få ström. Fd1 faller då och kopplar in relä Rtl1, varigenom linjen överlämnas till det i Baggeby på Sd inkomna tåget. Vill man låta tåget i Torsvik passera först, måste tryckknappen T21 i Baggeby användas, dock först sedan R11 slagit till och signal 2 gått till här.
9. RS2 i Torsvik användes för nedbrytning av St1 och ST3 om ett från AGA kommande tåg icke stannar för stoppsignal å signal 2. Detta har till följd att den gröna blinksignaleringen från signalerna 1 och 3 upphör och ersättes med stoppsignal. RS1 i Baggeby användes på motsvarande sätt för ST2 och ST4.

Stockholm den 30.6.1959

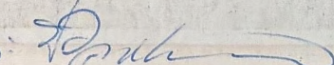
Godkännes.

T Hård

Tillhör Kung. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse denna dag till Trafikaktiebolaget Stockholm-Södra Lidingön.

Stockholm den 11 mars 1960.

KUNGL. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN
Ehligt uppdrag

Hildneras:  Folke Hagman