

319

925:3



GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

Box 424 401 26 Göteborg 1
Alströmergatan 4 Telefon: 031/800 500

Cgö/BB

STATENS VÄGVERK						
CENTRALFÖRVALTNINGEN						
Tekniska avdelningen						
Inkom 27 APR 1970						
Ts	TB	TP	TG	TV	TÖ	Kontor
Klassifknr			Diariernr			
319 925:3			70 2797			

Byrådirektör F. Hagman

Statens Vägverk

Fack

102 20 STOCKHOLM 12

Uti
JA

Betr. Spårvägslinjen Polhemsplatsen - Hjällbo, störningar i signal- och säkerhetsanläggningen vid Gamlestadstorget.

./. Åberopande tidigare lämnat telefonbesked översändes härmed SATT rapport från undersökning den 21 och 23 mars 1970 med anledning av ifrågasatt möjlighet till bristande överensstämmelse mellan signalbild och lagd tågväg.

./. Ett exemplar vardera av gällande instruktioner och ritningar bifogas.

Göteborg den 24 april 1970

GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR
Anläggningsavdelningen

C. G. Oller
C. G. Oller
Anläggningschef

Anläggningschef Öller för kännedom.

T 925:3-702797
Hr - Olausson!
- Sjömannar?
1.4.70
OA/ps

rap. m. 216.

SVENSKA AKTIEBOLAGET TRÅDLÖS TELEGRAFI SATT

Rapport från undersökning vid Gamlestadstorget
den 21 och 22 mars 1970.

Undersökningen hade föranletts av att fel hade rapporterats på signalanläggningen för Angeredslinjen vid mötesplatsen vid Gamlestadstorget.

I undersökningen deltog:

Från GS:

Hrr.Olausson, Levin, Andersson, Sundbäck

Från SATT:

Hrr.Ancker, Rubin, Prestvik

Under delar av undersökningen närvaro även anläggningschefen Öller och ing.Magnusson från GS.

Sedan spårvägstrafiken ersatts med busstrafik försökte man mellan kl.1700 och 1800 att få fram ett ev. fel genom att upprepade gånger, ställa möte och avgång från manöverplatsen på plattformen, samtidigt som tåg simulerades på plattformsspårledningarna och signalbilder och växellägen iaktogs. Fram till kl.1800 medhans 30 dylika prov. De enda fel som härvid iaktogs var att man vid möte, om man ej höll knappen intryckt en längre tid, kunde få växel 13 omlagd men motsvarande signal gick ej på gul blink. Vid samtliga dessa tillfällen kunde man dock få rätt signalbild genom förnyad tryckning.

Kl.1800 gjordes prov vid växel 14 och motsvarande signal, varvid dessa iaktogs under det att man gjorde manöver med manöverapparatens knappar på alla upptänkliga sätt. Växel och signal fungerade utan anmärkning. Kl.18.15 kontrollerades inkopplingen av kabeln till växel 14. Anslutningen i växeldrivet kollationerades och förbindelsen mellan växeldriv och relärum meggades (part/part och part/jord). Kontrollen skedde utan anmärkning. Man iakttog dock en fortfarande stor mängd kondensvatten i anslutningsboxen utan att några skador kunde iakttagas på packningar. För kontroll öppnades även anslutningsboxen för växel 13 i vilken lika mycket vatten iaktogs.

FOTOKOPIA

Kl.2100 gjordes en gemensam noggrann genomgång av händelseförloppet vid tidigare störningar med hjälp av de närvarandes iakttagelser samt anteckningsboken för fel i manöverkiosken. Särskilt behandlades en händelse onsdagen den 18.3. då enligt uppgift en förare passerat signal F18 på gul blink och funnit växel 14 på rakspår då han kommit fram till den. Anläggningen manövrerades vid detta tillfälle från relärummet. Växeln bevades sedermera om utan att man dessförinnan hade kontrollerat signalbilden på F18. Händelseförloppet har ej helt kunnat klarläggas, bl.a. finns någon osäkerhet ifråga om iakttagelsernas exakta läge i tidsförloppet, samt om vad som inträffat efter det att vagnen passerat signal F18 och innan den kom fram till växel 14.

Kl.2200 försökte man genom motsvarande manövrering i relärummet som skedde vid fallet den 18.3 få fram något onormalt beteende hos utrustningen. Växel 14 och tillhörande signal bevakades därvid. Provet visade intet onormalt.

Kl.22.30 noggrann undersökning av reläsatsen för växel 14. Det visade sig därvid att man kunde få glappkontakt i anslutningskontaktarna till ett kort.

23.15 till 23.45 undersökning av manövern på växel 14 om vissa kabelförbindelser skiftades. Dessa undersökningar fortsattes påföljande dag.

Den 22.3. kl.0900 fortsatt undersökning av inverkan av skiftning av kabeltrådar. Det visade sig därvid att växelmanövern helt följde vad som schemamässigt kunde förutses.

Kontroll av anslutningsboxar vid Gustavsplatsen 1 st samt vid Kalles väg 2 st., gav vid handen att två av dessa var fullständigt torra medan något vatten fanns i en vid Kalles väg, som enligt uppgift hade varit helt täckt av snö en längre tid under vintern.

Kl.1000 kontroll av flera kort i reläsaterna visade att den skyddsfilm som sprutats på kortet sannolikt även i viss mån kommit ut på kontaktytan. Denna rengjordes därför på samtliga kort.

Kl.1100 för att avhjälpa det fel som iakttogs under det första provet den 21.3. byttes kort 18H mot ett nytt i växelsatsen för växel 14. Utrustningen fungerade sedan utan anmärkning.

Genomgång av undersökningen gjordes.

Man konstaterade att man ej kunnat reproducera felet den 18.3. Några orsaker till andra fel hade däremot hittats och avhjälpes. Följande åtgärder bör vidtagas:

1. För att ej få vatten i anslutningsboxarna för växel driven skall man borra hål i bottenarna samt dessutom skydda kopplingsplinten med plast.
2. Växelsäkringen bör ev. ökas till 15A (undersökes av SATT i Stockholm).
3. Kort 18H i växelsatsen bör bytas (utfört).
4. Signalerna F18 och F15 bör flyttas närmare resp. växlar. De bör placeras 3 m. utanför resp. spårlednings ändpunkt.
- 5.

Ett skrivande instrument bör uppsättas för kontroll av nätspänningen 220V. (Den 22.3. ca kl.1200 upptäckte man två tydliga blinkningar i ljuset i relärummet.)

6. OR-kortet för växlar 13, 14 skall kontrolleras (utfört).
7. Kontakterna på samtliga kort skall rengöras (utfört)
8. Om fel i fortsättningen uppstår skall man så vitt möjligt försöka kartlägga signalbilder och växellägen före, vid och efter felet, samt var tåg befunnit sig och vilka manöver som skett på manöverapparaten.

SATT/S den 24.3.1970

Owe Ancker