

Diskussion angående Saltsjöbanan för den 27/12 -35.

Närvarande: Förste Byråingenjör Hård, Baninspektör Andersson,
Direktör Windahl, Ingenjörerna Pervall och Montell.

Ing. Hård önskade profil och kurvplan över banan, vilken Baninspektör Andersson lovade anskaffa och tillställa Ing. Hård.

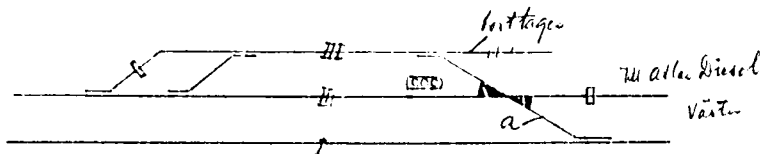
Beträffande den å ritn. 39-372 visade signalplaceringen bestämdes, att Ingenjör Hård skulle närmare fundera på signalplaceringen och event. inkomma med nytt förslag. Tillsvidare skall dock arbetet baseras på ritning 39-372. Beträffande Neglinge-Igelboda se nedan.

Nacka-Järna.

Det fastslogs, att Nacka och Järna skulle betraktas såsom en station.

Rundspår vid Nacka anordnas enligt ritn. "Förslag till omläggning av spårsystemet mellan Nacka och Saltsjö-Järna stationer", dat. 15 mars 1935.

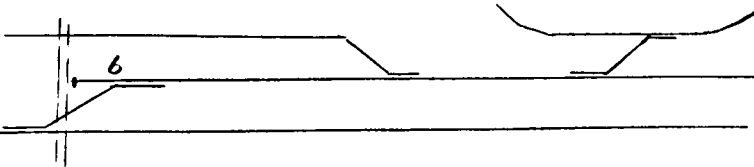
Dock ifrågasattes, att en helengelsk växel skulle anordnas mitt för stationshuset.



Senare bestämdes dock att Baninspektör Andersson skulle undersöka om icke växelförbindelsen a skulle kunna flyttas längre västerut, varigenom den helengelska växeln skulle kunna ersättas med två enkla växlar.

Utfartssignalen från spår II skall erhålla 2 gröna sken, 1 grönt sken för utfart till Henriksdal, 2 gröna sken vid växlingsrörelser till Atlas Diesels.

Vid Järta inlägges en skyddsväxel b. i s.f. tidigare föreslagen spårspärr.



Växlar och spårspärrar vid Nacka och Järta, vilka icke äro försedda med el. växel driv förreglas med vevapparater.

Fällbommarna vid Järta göras helautomatiska men skola även kunna fällas lokalt av tågpersonalen.

Storängen.

Gångtunnel finnes vid stationen.

Fällbommarna göras helautomatiska med möjlighet till lokal fällning i likhet med bommarna vid Järta.

Det gamla ställverket användes för förregling av växlar.

Saltsjö-Dufnäs.

Fällbommarna = Storängen.

Gångtunnel tillkommer vid stationen.

Det gamla ställverket användes för förregling av växlar.

Undersökning skall göras över event. anordnande av enkel-
spårstrafik å bägge huvudspåren mellan Storängen och Saltsjö-Dufnäs.

Utfartslinjesignalen vid S-D till Storängen slopas.

" " Storängen till S-D "

Österviks blockpost.

Baninspektör Andersson skall undersöka var signalerna skola uppställas i anslutning till föreslagen flyttning av hållplatsen 200 m.

västerut.

Igelboda-Neglinge.

Undersökning skall verkställas huruvida dessa båda stationer kunna hopslås till ett stationsområde med elektriskt ställverk i Neglinge i stället för såsom hittills förutsatts knappställverk i Neglinge och CTL-anläggning i Igelboda.

Baninspektör Andersson skall undersöka, dels om växelförbindelsen mellan huvudspåret och Solsidan-spåret i Igelboda kan flyttas längre ut åt Neglinge, dels om den förutsatta spårspärren vid Vagnhallen i Neglinge kan utelämnas.

Ytterligare en utfartssignal erfordras vid spåret vid vagnhallen för växlingsrörelser.

Det ifrågasättes, att dvärgsignaler skulle komma till användning vid Neglinge-Igelboda på grund av att dessa signaler lämpa sig bättre för växlingsrörelser än de föreslagna låga färgljussignalerna.

Fällbommarna vid N. skötas från ställverket i N. men upplyftas automatiskt av tåg.

Ringvägen.

Fällbommarna göras helautomatiska men med möjlighet till fällning från Neglinge för genomgående tåg.

Saltsjöbaden.

Utfartslinjesignalen skötes från Neglinge.

Signalen ställes så långt ut på linjen, att den ej behöver

passeras vid växlingsrörelser.

~~Utom förslaget diskuterades möjligheten, att ersätta nuvarande infartssemaforen (tvåvingad) med en dvärgsignal,~~

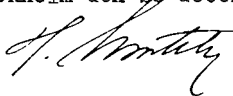
som visar 450 för ankommande tåg, om vagnar befinna sig å spår I eller II .

Henriksdal.

Baninspek-tor Andersson skall undersöka huruvida det kan ord-

nas så, att fällbommarna vid Henriksdal kunna manövreras av den vakt,
som sköter stadens bommar vid Saltsjökvarnsvägen.

Stockholm den 28 december 1935.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'J. Monty', written in dark ink.