

Diskussion Nr. 2 angående Saltsjöbanan förd  
den 30/12 1935.

-----

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

1. Baninspektör Andersson meddelade, att de vid sammanträdet den 27/12, ifrågasatta flyttningarna av växelförbindelserna, dels mellan spåren I och II vid Nacka station, dels mellan huvudspåret och Solsidan spåret vid Igelboda station äro möjliga att anordna. Han lovade inkomma med förslag till ändringarna av väx-larnas placering.

2. Kraftförsörjning.

Det bestämdes, att all kraft för signalanordningarna för linjen Henriksdal-Saltsjöbaden och för verkstaden i Neglinge skall uttagas från järnvägens 6000 volts, 50 per. kraftnät.

Sålunda skall kraftöverföring till Neglinge ske från Storängen över en 6000 volts jordkabel som skall anskaffas. Kabeln skall beräknas för överföring av 35 kVA. till Neglinge. Detta effektbelopp skall även användas för att driva järnvägens reparationsverkstad i Neglinge. I Neglinge disponerar järnvägen över en lämplig transformator 6000/220 volt, 3 5kVA. som skall användas för nedtrans-formering av spänningen.

Strömför mellanliggande förbrukningsplatser mellan Storängen och Neglinge erhålles genom uttag å nämnda 6000 volts kabel. Dock skall undersökas om det kan bliva mer ekonomiskt med färre högspänningsuttag och i stället anordnande av lågspänd kraftöverföring från en plats till en närliggande plats.

Kraft för den automatiska väganläggningen vid Ringvägen samt för ljussignalerna och spårledningarna vid Saltsjöbaden tagas från Neglinge.

Vid Storängen finnes redan en transformator ansluten till 6000 volts nätet, som lämnar 220 volt. Från denna transformator erhålles kraft för anordningarna vid Storängen.

För att förse Nacka och Henriksdals stationer med kraft uppställes en transformator vid Sickla. Denna transformator anslutes till den 6000 volts matarekabel, som går till Storängen.

Järsla skall även erhålla kraft från samma nät. Dock undersökes om det blir mer ekonomiskt, att anordna ett särskilt 6000 volts uttag i Järsla i stället för att fortsätta med en lågspänd kraftkabel från Nacka till Järsla.

All ström för belysning såväl inom som utom stationshusen skall tagas från lokala kraftnät och icke från ovan beskrivna kraftförsörjningsnät.

Anordningarna vid Brokuren förses med kraft från det växelströmsnät, som redan finnes indraget på platsen. För Slussen bestämdes, att all kraft skall tagas från Stockholms stads växelströmsnät som finnes tillgängligt därstädes.

### 3. Henriksdal.

Det bestämdes, att Henriksdal skall vara den sista stationen, som skall manövreras med CTL- från Neglinge. Likaså bestämdes, att den automatiska indikeringen skall upphöra med Henriksdals station, d.v.s. någon indikering till Neglinge skall icke ske av spårledningar o.dyl. som ligga på linjen mellan kanalen och Slussen.

### 4. Brokuren.

I Brokuren skall indikeras när tåg befinna sig mellan Slussen och

Brokuren, likaså när tåg befinna sig på Henriksdals station samt på linjen mellan Henriksdal och Nacka.

Det föreslagna knappställverket för manövrering av skyddsväxlarna vid klaffbron skall bortfalla.

Den gamla vevapparaten med påbyggd blockapparat skall bibehållas, dock skall erforderliga omändringar vidtagas.

Manövreringen av skyddsväxeln 6 skall ske mekaniskt på sätt, som nu sker. Dock skall tillses, att erforderliga trådar erhålles i kablarna för eventuell framtida omläggning till elektrisk manövrering av nämnda växel.

Skyddsväxeln 5 skall däremot anordnas för elektrisk manövrering från Brokuren.

Möjligheten, att få brovakten att sköta Henriksdals station med ett elektriskt ställverk uppställt i Brokuren diskuterades. CTL-anordningarna skulle, därest Henriksdal manövrerades från Brokuren upphöra vid Nacka station.

Det ansågs emellertid, att bibehållande av det befintliga mekaniska ställverket i Brokuren, delvis kompletterat, jämte den föreslagna CTL-manövreringen av Henriksdals station skulle bliva mer ekonomisk, samtidigt som CTL-manövrering av Henriksdals station kommer att medföra större överskådlighet över trafiken för "Centralmannen" i Neglinge.

Infartssignalen från Slussen till Henriksdal skall skötas av brovakten. Brovakten skall emellertid endast ställa infart; om ett eller två gröna sken skall visas bestämmas av "Centralmannen" i Neglinge emedan skiljeväxeln vid Henriksdal manövreras över CTL-anläggningen och signalen skall vara beroende av det läge växeln intager.

Baninspektör Andersson lovade taga reda på huru många trådar och deras nuvarande användning, som finnas i de kablar som äro dragna

under kanalen. Detta för att man skall kunna bedöma, om det blir nödvändigt draga en ny kabel under Kanalen.

#### 5. Slussen.

Å knappställverket i Slussen skall, liksom i Brokuren, indikering ske av tåg, som befinna sig å linjen mellan Nacka och Henriksdal, å Henriksdals station samt å linjen mellan Brokuren och Slussen.

Med hänvisning till schema 39-366 bestämdes, att växlarna 3,4 och 5 samt spårspärren Sp.III, skola förreglas med de elektiska växellås, som järnvägen redan disponerar, men vilka bliva lediga i och med införandet av de nya signalsäkerhetsanordningarna.

Låsen skola skötas från knappställverket i Slussen.

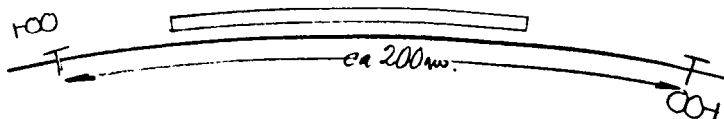
På grund av lokala förhållanden kan emellertid icke något lås monteras omedelbart invid växeln 5. För att möjliggöra förregling anslutes en lång stång till växeln, vilken i sin tur förreglas.

Det bestämdes att den ifrågasatta linjeutfartssignalen vid Slussen skulle slopas, enär den ansågs vara obehörlig på grund av de befintliga utfartssignalerna A och B.

#### 6. Österviks hållplats.

Vid Österviks hållplats anordnas en c:a 200 m. lång spårledning mellan de båda blocksignalerna. Denna spårledning skall tjänstgöra som skyddssträcka.

Baninspektör Andersson skall lämna detaljritning över signalernas placering.



7. Det fastslogs, att några specialmotorer för växeldrivanordningarna icke skulle behövas utan att växeldrivanordningar av normalkonstruktion skola användas.
8. Angående frigivning av stationerna för lokalmanövrering av växlar bestämdes, att tidigare ifrågasatta anordningar med blockapparater eller elektriska lås icke erfordrades utan skulle dessa ersättas av ett huvudlås K<sup>16</sup> på varje station. Något särskilt medgivande över CTL-anordningarna skulle icke erfordras för att möjliggöra växling å stationerna.

Skall växling företagas på en station uppringes

"Centralmannen" i Neglinge på telefonen varvid meddelas att växling kommer att äga rum på stationen ifråga. Har icke "Centralmannen" något att erinra mot den önskade växlingsrörelsen, ställes infartssignalerna till stationen på stopp med tillhjälp av huvudlåset K<sup>16</sup>. Detta skall vara placerat inne i stationshuset och får icke vara åtkomligt för obehörig. Med den uttagna K<sup>16</sup> nyckeln upplåses å stationen befintligt mekanisk ställverksapparat, varefter önskade växlar kunna uppreglas och omläggas. Växlingsrörelser kunna därefter äga rum. När stationen efter slutade växlingsrörelser åter försatts i ursprungligt skick och förreglats, låses det mek. ställverket, varefter K<sup>16</sup> nyckeln överflyttas till huvudlåset och omvrides. Under den tid K<sup>16</sup> nyckeln varit urtagen ur huvudlåset kan icke någon infartssignal vid stationen ställas på kör från Neglinge.

Så snart en K<sup>16</sup> nyckel uttages ur ett huvudlås indikeras detta på indikeringsplanen i Neglinge.

För Nacka-Järna gäller ovanstående men när tåg inväx-lats på sidospår skall tåg kunna insläppas på huvudspåret med tillhjälp av CTL-anordningarna oberoende av att växlingsrörelser sam-

SPYGLASS

8

... ..

... ..

...