

FÖRSLAGTILL C.T.C. ANLÄGGNING FÖR LINJEN MALMÖ-TRÄLLEBORG.

Följande förslag till C.T.C. anläggning för linjen Malmö-Trälleborg, är utarbetat på basis av Kungl. Järnvägsstyrelsens ritningar litt. C nr. 17874 och 17877.

Det föreslagna C.T.C. systemet är avsett att arbeta på vanliga telefonlinjer. Några speciella kablar eller luftlinjer behöva ej byggas utan vanliga linjepar i en telefonkabel kunna användas för överföringen av de erforderliga signalerna.

Systemet är uppbyggt så, att all manövrering sker över ett trådpar och all indikering över ett annat trådpar. Fyra trådar erfordras således för att systemet skall fungera. Några speciellt grova trådarer erfordras ej utan kan vanlig telefonkabel användas.

Systemet uppbygges av mekaniska konstruktionsdetaljer, som användas av Telefonaktiebolaget L.M. Ericsson vid dess olika automatsystem.

Ritning 43-50 utgör fördelningsschema å den offererade anläggningen Malmö-Trälleborg.

I Malmö uppställles en manöverapparat jämte ett relästativ och å de olika stationerna manövermottagare och indikeringsändare samt vid blockposterna mellan Malmö-Fosieby och Trälleborg-Skytts Vennerlöv indikeringsändare.

Å manöverapparaten i Malmö finnes en spårplan där alla blocksträckor äro inlagda. Varje blocksträcka är försedd med en spårlympa, som lyser då blocksträckan är fri, men är släckt då sträckan är upptagen av ett tåg el.dyl. Vid varje station finnes 4 lampor motsvarande in- och utfertssignalerna. Då respektive signalers inställningsreläer på stationerne äro attvåherade och signalerna följaktligen skola visa kör, lysa de motsvarande lamporna på spårplanen med grönt sken. Vid varje station finnes även två lampor, den ena anger när den lyser, att en manöver signal satts till stationen, vilken gör det möjligt att frigiva växlarna på stationen för växling, den andra lampan anger ett par lokala blockfälts ställning. Vid blockposterna finnes två lampor vilka visa grönt sken då motsvarande signaler på linjen visa "kör".

Manöverapparaten är försedd med en manöverrätt med tillhörande sex lampor och en tryckknapp för varje station. Med manöverrätterna kunna sex olika inställningar göras å motsvarande stationer nämligen: (jfr. sch. 44-20).

1. Alla signaler ställas på stopp.
2. Signal 2 ställs på kör,
3. " 3 " " "
4. Medgivande till frigivning av växlarna på stationerna för varling.
5. Signal 5 ställs på kör.
6. " 6 " " "

De vid rattarna befintliga lamporna angiva, då de lysa, de senast utsända inställningarna. Den under varje ratt befintliga tryckknappen är startknappen och användes för att starta en manövercodesändning till motsvarande station. När en startknapp intryckes släcks den lampa, som lyser vid motsvarande manöverrett. Så snart den nya manövercoden utsänts, tändes den lampa, som motsvarar den nya inställningen.

I högre nedre hörnet av manöverapparaten finnes två lampor, den ene lysande då manövercodesändning pågår, den andra då indikeringscode inkommer. Dessutom finnes en tryckknapp, som möjliggör bortkoppling av strömmen till alla signallampor i manöverapparaten under tiden då någon bevakning av densamma ej är erforderlig. Detta i strömbesparande syfte. En "frigöringsknapp" finnes även. Denna har till uppgift att upphäva en eventuell blockering av manövercodeutsändaren, som kan have uppkommit på grund av en eventuell felektighet vid en manövercodeutsändning.

Manöverstationerna äro anordnade för mottagning av de sex olika manöversignalerna, vilka ovan omtalats.

De indikeringsändare, som äro placerade vid stationerna äro utförda för indikering av:

tre blocksträckor,
fyra inställningsreläer för signaler 2,3,5 och 6,
ett relä, som medger frigivning av växlarna på stationen, samt
en kontakt, som anger de tvänne å stationen befintliga
blockfälternas ställning.

De båda indikeringsändare, som äro uppställda vid blockposterna å sträckorna Kalmö-Fosieby och Trälleborg-Skytte Vamnerlöfv, äro lika med de övriga men med den ändringen att de endast indikera två blocksträckor och två signaler. Övriga fem indikeringar äro utförda som blindindikering.

Som strömkälla för manöverapparaten och relästativet i Malmö erfordras en 24 volts ackumulator med c:a 50 Ah kapacitet. Batteriet laddas lämpligen av en likriktare, varvid laddningen kontrolleras

av ett aggregat för automatisk laddningskontroll.

Vid de olika stationerna erfordras 24 volts ackumulatorer med c:a 10 Ah kapacitet, även dessa laddas lämpligen på samma sätt som batteriet i Malmö. Ett gemensamt batteri kan användas för manövercodemottagare och indikeringscodesändare.

I Malmö erfordras även en 120 volts spänning för matning av manöverlinjen, då selektorerna utställs vid manövercodeutsändningen. Likaså erfordras 120 volts vilström å indikeringslinjen. Denna spänning bortkopplas dock så snart en indikeringscodesändning pågår. Lämplig strömkälla för dessa ändamål är en likriktare, som, om så önskas, kan ersättas av ett anodbatteri, vilket måste bytas omkring en gång om året.

46-290, 45-57, 45-58 och 45-59 äro principalschemor till de ovan beskrivna anordningarna.

Ritningarna 44-19 -- 44-25 äro uppgjorda efter ritning litt. C nr. 17874.

För signalering vid vägövergångar hava vi räknat med att det av Järnvägen uppgjorda schemat litt. C nr. 17877 skall användas.

Stockholm den 28 juni 1934.

L. M. ERICSSONS
SIGNALAKTIEBOLAG

Ullinvalk