

Förslag till kopplingschema för
Sintra- och Entroncamentolinjerna

Allmänt

Bifogade utkast till kopplingschema för linjerna i Portugal avser att utgöra en grundval för vidare diskussioner rörande elektrifieringens omfattning. Sidospår och lastspår på bangårdarna ha därför t.v. uteslutits på schemat. Samtliga spår äro dock inritade, varvid icke elektrifierade spår införts streckade. Schemat baserar sig på uppgjorda elektrifieringsplaner för bangårdarna. Stationsbyggnaderna äro på bifogade schema markerade med kilometertal.

De båda linjerna skilja sig avsevärt från varandra vad beträffar lutningsförhållandena. Sintralinjen stiger sålunda oavbrutet i hela sin längd, och högsta punkten, Sintra, ligger 160 m högre än Lisboa R. Entroncamentolinjen däremot har högsta punkten belägen endast 40 m över den lägsta, vilken är Lisboa P.

Driftcentralerna ha förlagts till Sacaven och Entroncamento såsom tidigare ansetts lämpligt. Elektrifieringsplan för den sistnämnda stationen har t.v. ej detaljstuderats och är ej medtagen i föreliggande förslag.

Matningssträckor

Energitillförseln till Sintralinjen har ansetts bära ske över särskilda matarledningar från Sacaven, en för uppspår och en för nedspår. Med uppspår avses här farriktningen ut från Lissabon och nedspår in mot Lissabon. Dyliga matarledningar till Sintralinjen skulle lämpligen fransdragas till Caspolide. På grund av att matarledningarna på långa sträckor måste förläggas i jordkabel och dessutom medföra en utökning av antalet linjebrytare i Sacaven till 6 st., har detta alternativ t.v. ersatts med alt. 1 och 2 enl. bifogade skissblad.

Enligt alt. 1 ha särskilda matarledningar för Sintralinjen dragits fram till Chellas, och de linjebrytare i Sacaven, som mata linjen mot Entroncamento, mata även den korta sträckan från Sacaven och söderut till Draco de Prata inkl. Lisboa Porto.

Alt. 2 visar ett utförande, där matarledningarna för Sintralinjen bortfallit och skyddssektionen förlagts till Sacaven. I detta utförande kommer hela Lissabonområdet och Sintralinjen att hänga samman som ett matningsområde.

Alt. 1 och 2 fordrar 4 st. linjebrytare i Sacaven. Som ytterligare ett alternativ kan man tänka sig att fransdraga endast en matarledning från Sacaven till Caspolide, till vilken endast Lissabonområdet anslutes. Ett sådant utförande ökar antalet linjebrytare till 5 st. men medför påtagliga fördelar.

Linje och bangårdar

Bangårdarna ha försetts med förbiledningar och kopplingsorgan efter sedvanliga principer. De äro sektionerade från linjen och erhålla sin matning öfver förbiledningarna. Upp- och nedspåren på bangårdarna isoleras från varandra medelst sektionsisolatorer och matas från var sin förbiledning.

Mellan bangårdarna ha inga kopplingsorgan inlagts i linjen. Vid utsektionering av fel, blir därför kortaste avbrottsströcken ett stationsavstånd. Såsom gränstation mellan driftcentralerna i Sacaven och Entroncamento har föreslagits Setil.

Med ledning av uppgjorda elektrifieringsplaner och bif. kopplingschema är det nu möjligt att utföra en kostnadsberäkning av hela anläggningen.

Stockholm den 10.9.1954

G. Furucrona