

Beskrivning av tunnelbanans signalsystem.A. Hyttsignaler och tågkontroll (hastighetskontroll).1. Hyttsignalbegrepp och hastighetsgränser.

Signalsystemet är ett kontinuerligt tre-ägrepps-hyttsignalsystem med kontinuerlig tågkontroll (hastighetskontroll). Signalbegreppen och motsvarande hastigheter äro följande:

H (Hög):	högsta tillåtna hastighet = den för bansträckan tillåtna,
M (Mellan):	högsta tillåtna hastighet = 50 km/h,
L (Låg):	högsta tillåtna hastighet = 15 km/h.

2. Ljudsignaler.

I förarhytter finnas förutom hyttsignal även två olika ljudsignaler, nämligen en summern och en ringklocka. Summern ljuder kontinuerligt, då den enligt hyttsignalen för tillfället högsta tillåtna hastigheten överskrides. Ringklockan börjar ljuda, då hyttsignal växlar från M till L, och fortsätter därefter att ringa kontinuerligt, tills föraren tryckt på en kvitteringspedal.

3. Tågkontroll (hastighetskontroll).

Hyttsignalsystemet är på sådant sätt sammankopplat med tågets bromssystem, att om tåget överskrider den enligt hyttsignalen för tillfället högsta tillåtna hastigheten eller föraren underlåter att vid signalväxling från M till L trycka på kvitteringspedalen, nödbromsning automatiskt inträder efter en tidsfördröjning av cirka 2,5 sek. från det summern eller ringklockan börjat ljuda. Nödbromsningen kan icke avbrytas, förrän tåget bringats till stopp.

Inträdande av nödbromsning enligt ovan kan förhindras av föraren, genom att bromshandtaget föres till läge för full driftbromsning och körveven i nollläge inom cirka 1,5 sek. från det summern eller ringklockan börjat ljuda. Bromshandtaget måste därefter bibehållas i läge för full driftbromsning och körveven i nollläge, tills hastigheten minskats till den enligt hyttsignalen tillåtna.

Banutröstning.

1. Spårledning.

Spårledningarna äro dubbelisolerade och försedda med impedansförbindningar. De matas normalt med växelström av 75 p/s. Då spårledning är upptagen av tåg, matas den med kodad eller konstant växelström i enlighet med kontrollinjeplaner. 180-kod (= 180 brytningar och slutningar per minut) ger därvid hyttsignalbilden H_x och 75-kod ger hyttsignalbilden M , medan konstant eller ingen växelström ger I .

2. Fasta signaler.

Fasta signaler finnas vid växlar.

Höga signaler användas för körning i normal trafikriktning. De äro normalt treskens-färgljussignaler på hög mast och kunna ge följande signalbegrepp:

Rött sken:	Stopp, stanna kvar.
Grönt sken:	Kör enligt hyttsignalbild. Två eller tre gröna sken ange sidotågväg.
Rött och gult sken:	Stopp, fortsätt därefter med särskild försiktighet och var beredd stanna för hinder i banan (kryp-signal).

Dvärgsignaler användas för körning i icke normal trafikriktning. De äro tvåskens-färgljussignaler på låg mast. De kunna visa följande signalbegrepp:

Rött sken:	Stopp, stanna kvar.
Rött och gult sken:	Stopp, fortsätt därefter med särskild försiktighet och var beredd stanna för hinder i banan (kryp-signal).

Stopplykter äro enskens-färgljussignaler på låg mast. De kunna visa följande signalbegrepp:

Rött sken;	Stopp, stanna kvar.
------------	---------------------

3. Ställverk.

Ett ställverk vid Johanneshov kontrollerar växlar och fasta signaler inom området Elussen-Sandsborg-Enskede Gård, och ett annat ställverk vid Alvik kontrollerar växlar och fasta signaler inom området Kungsgatan-Vällingby.

Stockholm den 1 augusti 1952.

J. Möller
(I. Böberg)