

Den 22 augusti 1940.

J.1114/40.

Till

Stockholm-Roslagens järnvägar.

I skrivelse till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 16 augusti 1940 har Ni anhållit om godkännande av instruktion och vissa ritningar för förslag till provisoriskt ställverk vid Stockholms Östra station.

Efter granskning av instruktionen och ritningarna XII - 34 och 35 får Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen återställa desamma och godkännes förslaget under villkor att kontrollampor i ställverket anordnas för signal 0 1/2 samt att det dubbla kontrollåset för växel 42 och spärr i flyttas från spärren till växel 42.

Räkning på statsverket tillkommande ersättning för granskningen bifogas.

Stockholm den 22 augusti 1940.

På K.v.v.stns vägnar

L.Wald. Ståhle.

R ä k n i n g.

Stockholm-Roslagens järnvägar har att till K.v.v.stn - postgirokonto nr 1045 - erlægga för granskning av ritningar för provisoriskt ställverk vid Stockholms Östra 2 st. å kr. 20:- Kronor 40:-

Säger: Fyrtio kronor.

Utställd, Stockholm den 22 augusti 1940.

På K.v.v.stns vägnar
Ståhle.

Påskrift på ritningarna XII-34 och 35
och instruktion.

71122/40

Instruktion för ställning av provisoriskt
ställverk vid Stockholms Södra.

Signalerna A och B utgöres av ljussignaler med 1 grönt och 1 rött ljus.

Signalen H har slopats och förreglingen av växlar 4, 6a/b och 35 för Djursholmsspåren brutits. Växlarna 6b och 35 låsas med hänglås, vilkas nycklar förvaras av tågklareren. (Växlarna 4 och 6a äro olåsta).

Signalen A fungerar i huvudsak som en blocksignal, d.v.s. går till "stopp", då tåg inkommer på sträckan A-G 1/2 och till "kör", då tåg lämnat sträckan. Den står alltså alltid till "kör", då sträckan A-G 1/2 är fri. Vidare visar A-signalen grön blink, då G 1/2 visar stoppsignal och intet tåg befinner sig på sträckan ifråga.

Signalerna G 1/2, B och M ställas till "kör" från provisoriskt ställverket genom omvändning av signalställare, utförda som kontrollåsnycklar, för G 1/2, K 14, för B och M, K 15. B och M kunna således icke ställas till "kör" samtidigt, endr ställaren manövreras med samma nyckel.

Signalen G 1/2 utlöses, då tågets första hjulpar inkommer på en spårledning omedelbart framför växel 100. Då tåget befinner sig på denna spårledning, är växeln spärrad. Signalställaren måste återställas till normalläge, för att signalen åter skall kunna ställas till "kör".

Signalerna B och M gå till "stopp", då tåget inkommer på första blocksträckan, I lb. Så snart så skett, skall signalställaren återställas i normalläge. (Om detta icke sker, går signalen åter till "kör", då tåget lämnat nämnda blocksträcka).

Växel 42 och Sp I till motorvagnstallet låsas med K6/K7. K6 sitter normalt i ställverket. Då nyckeln uttages ur ställverket, låsas signalerna A och G 1/2 i stoppställning.

Då tåg från Stocksund skall tagas in på spår 1 (godsbangården), låsgöres en kontrollåsnyckel, K16, i provisoriska ställverket, varigenom samtliga signaler utom G 1/2 låsas i stoppställning. K16 är den första nyckeln i serien K16/K1/K2/K3, som kontrollerar växlar 1, 3b och 5b. Sedan dessa växlar omlagts till spår 1 och låsts i omlagt läge, tagas tåget in med hjälpsignalmedel. K3 förvaras under tågrörelsen av tågvägsinspektören.

Då tåg skall utgå från spår 1 (godsbangården) mot Stocksand (uppspåret), lösöres nyckeln för signalställarna för B och M, K15, i provisoriska ställverket, varigenom B och M låsas i stoppställning. Med K15 frigöres en nyckel, K2, placerad på gaveln av signalkåpet H1, varvid samtidigt spärren till en signalställare för H1 frigöres. Med K2 upplåses växel 5b, som omlägges och låses i omlagt läge av en nyckel K3, med vilken signalställaren för H1 omställas, varvid H1 går till "kör".

Stockholm den 14 augusti 1940.

STOCKHOLM-BOSLAGENS JÄRNVÄGAR
ELEKTROINGENJÖREN

