

Föreskrifter rörande handhavandet av säkerhetsanläggningen
för järnvägstrafiken över Danviksbron

1. Bron kontrolleras i nedsänkt läge genom ett brekontrollrelä, vars ställning visas på spårplanen i brokuren genom en grön och en röd lampa, av vilka den förra lyser då reläet är tillslaget (bron klar för järnvägstrafik), och den senare när reläet är fränslaget (bron öppen eller i rörelse uppåt eller nedåt).

Bron kan låsas mekaniskt i nedsänkt läge genom omläggning åt vänster av en i brokuren på ett stativ anordnad förreglingsvev Kl. Denna låses i onslagt läge vid omställning av en på stativets högra gavel anbragt hävstång Kl, vilken i sin tur efter omställning kan låsas genom förregling av ett blockfält i en på stativet uppsatt blockapparat. Vid förregling av detta blockfält - klaffbroförreglingsfältet - frigives ett till höger om detta befintligt klaffbrofrigivningsfält. När blockfältet ifråga intager sådant läge att hävstången Kl på vevstativet är låst, är blockfönstren i båda blockfälten vita. Då hävstången är fri, är båda blockfönstren röda.

2. De på ömse sidor om bron befintliga skyddsväxlarna 7Vx1 och 7Vx4 manövreras med på blockapparaten anordnade växelställare 7Vx 4/1+ och 7Vx 4/1-. Dessa påverkar i skåp invid växlarna placerade kontaktreläer, försedda med skyddshuvar. Till skydd mot oirivillig åverkan skall dessa hållas plomberade och dörrarna till skåpen låsta.

Vid omläggning av växlarna till stickepåren (minusläge) nedtryckes 7Vx 4/1-. Vid återställning av växlarna till plusläge nedtryckes 7Vx 4/1+. Endast en växelställare i sänder kan tryckas ned. Växlarnas lägen visas nedelst på spårplanen under resp. växlar anordnade kontrollampor märkta + och -. Växelställarehandtaget får efter nedtryckning icke släppas, förrän kontrollamporna anger att växlarna gått om. Om ställaren släpps för tidigt återgår den genom fjäderpåverkan till övre läget och växelmotorerna stannar.

Då så erfordras på grund av strömavbrott eller annat fel kan växlarna läggas om för hand med vevar, som förvaras i skåpen invid växlarna, insatta i kontaktapparater. Då en vev tas bort, brytes strömen till närmaste växelmotor och växelkontrollampen slocknar. Innan vev efter användning sätts in i kontaktapparaten, skall båda växelställarna på blockapparaten

intaga övre läget (normalläge).

Centralställverket i Neglinge skall alltid under-
rättas innan vev kommer till användning.

3. Tillstånd för tåg att passera över bren lämnas av brovakten genom nedtryckning av likströmsblockfält 7A1/2/E för tåg från Stockholm och 7B/C för tåg från Henriksdal. Endast ett blockfält i sänder kan tryckas ned. Körsignal kommer automatiskt för den av centralställverket i Neglinge utvalda tågvägen, förutsatt att vissa med linjeblockeringen sammanhängande villkor uppfyllts. Dessutom skall fällboornarna vid Saltsjökvärns- och Kvarnholmsvägarna ha fällts, innan körsignal erhålles på 7A1/2, 7B eller 7C.

Det genom blockfältets nedtryckning lämnade medgivandet annulleras automatiskt av tåget genom att likströmsblockfältet återgår till normalläge när tåget passerar en mitt för brokuren befintlig rälkontakt. I nödfall kan brovakten sedan medgivandet lämnats stoppa väntat tåg genom att vrida en en ovanför blockfältet befintlig vridströmbrytare.

Om så erfordras, t. ex. då på grund av att väntat tåg ej kommer, kan likströmsblockfältet återställas till normalläge medelst en bakom blockfönstret anbragt hävarn för nödfallsutlösning som blir åtkomlig genom brytande av blockfönstrets plombering. Plombering får icke brytas eller nödfallsutlösning ske utan att först underrätta centralställverket i Neglinge som skall anmäla förhållandet till verkstaden i och för plomberingens förnyande snarast möjligt.

4. Mekaniska beroenden är anordnade mellan växeltäl-larna och blockfältet, så att båda växeltäl-larna måste intaga normalläge, innan klaffbrofrigivningsfältet eller något likströmsblockfältet kan tryckas ned. Skyddsväxlarna måste läggas i avvisande läge innan klaffbrom frigives genom blockering av klaffbrofrigivningsfältet. Växlarna måste också vara lagda i normalläge innan medgivande för tågrörelse lämnas genom nedtryckning av likströmsblockfält 7B/C eller 7A1/2/E.

5. Fällboornarna 7V-I och 7V-II vid Saltsjökvärns- resp. Kvarnholmsvägarna manövreras medelst i brokuren befintliga emkastare, vilka i ena läget inkopplar vederbörande fällboornar så att boornarna går ned, och i andra läge så att boornarna går upp.

Boornarna 7V-II blir förreglade i nedfällt läge och

kan ej lyftas genom genen återställning av fällbomsställaren då körsignal visas för tåg. Fällbomsställaren 7V-II kan dör-för återställas till normalläge när körsignal å 7B, 7C eller 7A1/2 framträtt, men bommarna går ändå ej upp förrän tåget passerat vägkörningen (automatisk lyftning). Fällningen av bommarna 7V-I måste vara avslutad innan körsignal för tåg framträder men lyftningen av bommarna börjar omedelbart då ställaren återställs. Återställning av fällbomsställaren 7V-I får alltså icke ske förrän brovakten sett att tåget passerat vägkörningen.

Bommarnas ställning repeteras på spårplanen med en röd och en grön lampa, placerade över vederbörande vägkörning. Röd lampa betyder att bommarna är öppna för vägtrafik, grön lampa att bommarna är fällde.

6. Från Neglinge gjord inställning av tågväg över bron visas i brokuren genom att gult sken tändes i miniatyrsignal-bilden för 7A1/2 eller 7B/C på spårplanen. Det röda skenet i miniatyrsignalbilden lyser först samtidigt med det gula men släckes då signalen går till kör sedan skyddsväxlarna lagts för genomfart, bommarna fällts och likströmsblockfältet nedtryckts.

Signal 7E manövreras med samma handrepp som 7A1/2 och fungerar för tåg från Stockholm som körsignal till 7A1/2 men går till stopp då tåget passerar signalen. Stopp visas också å 7E då bron skall öppnas eller då tåg skall gå från Henrikedal mot Stockholm. Signalbilderna repeteras i miniatyrsignal på spårplanen.

På spårplanen repeteras även signal 7D som fungerar helt automatiskt. Kör visas alltid när blocksträckan är klar för tåg mot Stockholm.

7. Spårplanen är försedd med spårkontrollampor för spårledningar S70 och S71 av vilka den förra omfattar spåret mellan signalerna 7E och 7A1/2 och den andra spåret mellan 7B/C och 7A1/2. Tågs ankomst från Stockholm signaleras med en på spårplanen utanför 7E placerad spårkontrollampa S80 som släckes då tåget från Stockholm går in i tunneln vid Stadsgården. Tågs ankomst till spår I eller II vid Henrikedal signaleras med två på spårplanen utanför miniatyrsignalen 7B/C anbragta spårkontrollampor, en övre gällande för spår II och en nedre för spår I. Då tågväg är klargjord för infart från Nacka till Henrikedal släckes vederbörande kontrollampa redan då tåget lämnar Nacka. Då dylik tågväg icke är klargjord påverkas spårkontrollamporna först då järnvägsfordon inkommit på vederbörande

tågspår på Henrikedals station.

8. Då bron skall öppnas för sjötrafik förfäres på följande sätt:

- Skyddsväxlarna läggs i minusläge genom att trycka ned växelställaren 7Vx4/1-. Ställaren släppes när växelkontrolllamporna visar att växlarna ligger i minusläge och går då tillbaka till utgångsläget (normalläge).
- Klaifbrofrigivningsfältet tryckes ned och induktorveven omvrids tills blockfönstret såväl vid nämnda blockfält som vid klaifbroförreglingsfältet visar röd färg.
- Hävstången Kl på vevstativets högra gavel ställs uppåt och förreglingsveven lägges om ett varv åt höger.

Klaifbron är därefter fri för manövrering enligt här för gällande anvisningar.

9. Vid brons klargöring för tågrörelse förfäres på följande sätt:

- Sedan bron sänkts ned i läge för järnvägstrafik, varvid den gröna ^{bro}kontrolllampan på spårplanen lyser, omlägges förreglingsveven Kl åt vänster och hävstången Kl på stativets högra gavel ställs om nedåt.
- Därpå nedtryckes klaifbroförreglingsfältet och induktorveven omvrids till dess att blockfönstret vid såväl nämnda blockfält som klaifbrofrigivningsfältet visar vit färg.
- Skyddsväxlarna läggs i normalläge genom nedtryckning av växelställaren 7Vx1/4# vilken släppes då växelkontrolllamporna visar att båda växlarna ligger i +läge.
- När gul lampa tänts vid miniatyrsignal 7A1/2 eller 7B/C och vederbörande tågkonstsignallampa visar att tåget nalms om ställs fällbomställarna 7V-I och 7V-II och signalställaren 7E/A1/2 eller 7B/C tryckes ned.

På spårplanens kontrollampor iakttages att bomarna går ned och att körsignal därpå erhålles i vederbörlig ordning.

Signalställaren återgår automatiskt till normalläge då tåget passerar brokuren. Fällbomarna 7V-I går upp, när ställaren ställs tillbaka, vilket därför icke får ske förrän brovakten sett att tåget har passerat vägen. Fällbomställaren 7V-II kan däremot, när vederbörande signal gått till kör, ställas tillbaka i förväg, utan att detta inverkar på bomarna, vilka går upp när tåget passerat vägkorningen.

JÄRNVÄG 1.12 1952

STOC

@.u.

J. M. M. v. g. vand!