

81

29/5 Sk. 1. Job.

STOCKHOLM—ROSLAGENS JÄRNVÄGARomfattande
STOCKHOLM—RIMBO
och **DANNEMORA—HARG**
Järnvägs A.B:s Järnvägar**STOCKHOLMS LÄNS OMNIBUS A.B.**
och **NORRA UPPLANDS OMNIBUS A.B.**Postadress: **Stockholm Ö.**
(Valhallavägen 76-77)Telegramadress: "**Roslagsbanan**"
Telefon: **22 16 00** (växel)

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSBYRÅN		
Dnr J 1/87		
- 8 MRS 1951		

Till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen
Konferens 2/13

y. A. Anders

Kbg/Lz

Till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen
Järnvägsavdelningen
STOCKHOLM 12

Härmed få vi anhålla om Kungl. Styrelsens godkännande av komplettering av signalanordningarna vid Roslagsnäsby, Täby och Vallentuna enligt bifogade ritning, ^{X10dl} samt följande beskrivning.

Signalanordningarna avse dels en s.k. manuell linjeblockering mellan Roslagsnäsby och Täby, dels en automatisk linjeblockering mellan Täby och Vallentuna.

Det manuella linjeblockssystemet mellan Roslagsnäsby och Täby består av dels en linjeinfartssignal vid vardera stationen dels manöveranordningar jämte kontrollsignaler och reläutrustningar.

Då ett tåg skall avsändas från en av stationerna inhämtar först tågklararen medgivande från mottagningsstationen. Detta sker genom intryckning av en knapp på ställverksapparaten, varigenom "anmodan" sändes till mottagningsstationen. Härifrån utgår automatiskt en svarsimpuls, "medgivande", under förutsättning att mottagningsstationens tågklarare efter ankomsten av ett föregående tåg lämnat "frigivning". Först när medgivandet erhållits, kan linjeinfartssignalen ställas till kör, vilket sker medelst signalställaren. Redan då anmodan mottages i mottagningsstationen, blockeras varje möjlighet att ställa denna stations linjeinfartssignal till kör.

Då tåget lämnar avgångsstationen befares en spårledning, vars relä åstadkommer dels utlösning av signalen, dels en impuls till mottagningsstationen för att meddela "tåg ut". På mottagningsstationen ringer för detta ändamål en klocka några sekunder samt tändes en lampa. Lampan lyser till dess tåget inkommit på stationen.

När tåget inkommer på mottagningsstationen skall dennas tågklarare, genom att observera slutsignalerna, kontrollera att samtliga vagnar medfölja tåget. Därefter manövrerar han en "frigivningsställare", varvid en impuls sändes till avgångsstationen med innebörd, att tåget inkommit och att linjen är klar för nästa tåg. Detta meddelande indikeras på avgångsstationen medelst en lampa "fri". Från denna station återsändes automatiskt ett meddelande till mottagningsstationen, att frigivningen mottagits, "frigivningskvitto". På mottagningsstationen indikeras detta medelst en lampa "Fri".

Reläsystemen vid båda stationerna befinna sig nu i normalställning och kontroll har erhållits, att linjen är hinderfri. Vilken som helst av stationerna kan nu på nytt utsända anmodan om medgivande med samma förlopp som det beskrivna.

Förloppet kan i korthet sammanfattas sålunda.

Om blocksystemet befinner sig i normalställning, d.v.s. båda stationernas "Fri"lampor lysa, skall tågklararen på avgångsstationen göra två manövrar med ställverket innan tåget kan avsändas. Tågklararen på mottagningsstationen får automatiskt "tåg ut"-signal och ställer med ledning därav sin infartssignal till kör vid lämplig tidpunkt. När tåget inkommit till mottagningsstationen, skall tågklararen göra en manöver med ställverket, varigenom "tåg in"-signal gives till avgångsstationen och kvitto på att denna signal mottagits erhålles. Linjen är åter fri.

Varje möjlighet att ställa linjeinfarten till kör är utsluten förrän medgivande från mottagningsstationen erhållits. I och med att anmodan göres från en station, blockeras möjligheten att samtidigt göra anmodan från den andra stationen. Om dyl. anmodan skulle råka komma exakt samtidigt från båda stationerna, blockeras mottagningen automatiskt i båda stationerna.

Då behov föreligger för nödfrigivning, utföres dylik medelst en normalt plomberad tryckknapp, som kombineras med en samtalsräknare, genom vilken varje nödfrigivning registreras. Tågklararen skall för varje nödfrigivning avge rapport om orsaken till åtgärderna.

Det automatiska linjeblocks-systemet mellan Täby och Vallentuna är utrustat med dels en linjeinfartssignal vid vardera stationen samt blocksignaler vid Byle hållplats, dels spårledning på hela sträckan samt manöveranordningar, kontrollsigna-

ler och reläutrustningar.

Då ett tåg skall avsändas från en av stationerna, kontrollerar tågklararen först att linjen är klar samtidigt som han underrättar mottagningsstationen om sin avsikt. Detta sker genom manövrering av en ställare på ställverksapparaten, "anrop". Genom denna manöver tändas indikeringslampor vid båda stationerna med innebörd dels att anropet gått ut och kommit fram till mottagningsstationen, som automatiskt återsänder kontrollimpuls, "medgivande", dels att blocksignalernas röda sken tänts. Dessa signaler äro nämligen normalt släckta. Förutsättningen för att manövern skall gå fram på detta sätt är att linjen är fri från fordon. I och med att medgivandeimpulsen återsändes från mottagningsstationen, blockeras linjeinfartssignalen på denna station, så att den icke kan ställas till kör.

Vid avgångsstationen kan nu linjeinfartssignalen ställas till kör och tåget avsändas. Samtidigt härmed utgår automatiskt impuls till blockposten, varigenom blocksignalen för den aktuella körriktningen går till kör, under förutsättning att linjen till mottagningsstationen är klar.

Då tåget passerar linjeinfarten, går denna till stopp och kan icke åter ställas till kör, förrän tåget passerat blocksignalen.

Då tåget inkommer till mottagningsstationen sedan det passerat utlösningsspårledningarna för infartssignal och tågväg, återställes hela blockeringssystemet till normalläge.

Då två eller flera tåg skola utgå från avgångsstationen i följd efter varandra, fäller tågklararen en "fasthållningsställare" sedan han ställt linjeinfarten till kör för det första av tågen. För de efterföljande tågen behöver han nu icke göra ny anmodan utan kan ställa linjeinfarten till kör så snart detta erfordras och sträckan mellan densamma och blocksignalerna är fri från fordon.

Om av någon anledning tågföljden skall läggas om eller eljest den inställda körriktningen behöver upphävas sker detta genom att tågklararen på avgångsstationen intrycker en återställningsställare, varigenom blocksystemet återgår till normalläge. Från den andra stationen göres därefter anmodan såsom förut beskrivits.

Vi anhålla även om tillstånd att slopa tåganmälan med telefon mellan Roslagsnäsby, Täby och Vallentuna sedan de beskrivna blockeringssystemen utförts. Tåganmälan med telefon

skall dock tillämpas, då blockeringssystemen av någon anledning tillfälligtvis tages ur bruk eller bli felaktiga.

Stockholm den 5 mars 1951.

STOCKHOLM-ROSLAGENS JÄRNVÄGAR

Skellerud