

*Platte uppl. av*

I. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
Elektrotekniska byrån  
Signalavdelningen

I n s t r u k t i o n

för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid  
E n k ö p i n g.

Fastställd den 25 september 1947.

Härtill Siiö ritning nr 1435.

§ 1.

Följande fasta signalmedel finnas:

- a) Infartssignaler A och C jämte försignaler för tåg från Lundby resp. Vårfru; körsignal visas med en vinge till samtliga spår.
- b) Infartssignal K<sup>1/2/3</sup> jämte försignal för tåg från Grillby; körsignal visas genom en vinge till spår II, tågväg k<sup>1</sup>, två vingar till spår I, tågväg k<sup>2</sup>, och tre vingar till spår IV och V, tågvägar k<sup>3</sup>IV resp. k<sup>3</sup>V.
- c) Infartssignal L jämte försignal (med rött sken) för tåg från Uppsala till spår III, tågväg l; körsignal visas genom en vinge; det röda skenet på försignalen visas, då fällbommarna vid den 265 meter utanför infartssignalen belägna korsningen med Åkerbyvägen icke äro fällda.
- d) Utfartssignaler G och H, uppställda bredvid varandra mitt för hinderpålen i södra änden av spår III och gällande den högra (G) för tåg från spår III till Uppsala, tågväg g; och den vänstra (H) för tåg från spår V till Grillby, tågväg h; körsignal visas genom en vinge.
- e) Utfartssignaler I och M, uppställda i södra änden av spår II resp. I och gällande den vänstra för tåg till Grillby från spår II, tågväg i, och den högra från spår I till Grillby, tågväg m; körsignal visas genom en vinge.
- f) Bomsignalskärm och bomsignallykta vid korsningen med Åkerbyvägen.

§ 2.

Infartssignalerna A och C manövreras från en mellan spårren II och III i norra änden av bangården uppsatt ställbock, försedd med två signalvevar A resp. C, kontrollås K<sup>4</sup> och K<sup>5</sup> för låsning av vevarna A resp. C i normalläge samt kontrollås K<sup>7</sup> för låsning av båda vevarna i normalläge.

I ett skåp vid ställbocken finnes en blockapparat med två blockfält A resp. C samt två kontrollås K<sup>4</sup> resp. K<sup>5</sup>, som icke kunna låsas med mindre blockfältet A resp. C är frigivet (blockfönstret vitt). Kontrollåsen K<sup>4</sup> och K<sup>5</sup> samverka med motsvarande kontrollås på ställbocken.

Växel 6 låses i normalläge med kontrollås K<sup>7</sup>/K<sup>6</sup>, samverkande dels med kontrollåset K<sup>7</sup> på ställbocken, dels med ett kontrollås K<sup>6</sup> vid växeln 25<sup>a</sup>/b, som låser växeln i normalläge.

Spårspärr SpII förreglas i normalläge i signalledning C vid vevens omläggning åt vänster och kan därjämte låsas i normalläge, utan att körsignal visas, genom att omlägga veven åt höger.

Växel 2 låses i normalläge med kontrollås K<sup>1</sup>, vars nyckel är fastlåst i kontrollåset K<sup>1</sup> vid spårspärr SpII, då denna ligger på rälen.

Växlarna 10, 12, 33 och 35 äro låsta med kontrollås K<sup>8</sup>, vartill nycklar (en till varje lås) skola förvaras på stins-expeditionen å en invid blockapparatens uppsatt nyckelbräda.

I en kur i östra änden av bangården är anordnat ett ställverk, försett med:

signalvevar för manövrering av signalerna G, H, I, M, K och I,

spårspärrvev SpI/22<sup>a</sup>/b+/24+, som vid omläggning lägger spårspärren SpI på rälen och förreglar växlarna 22<sup>a</sup>/b och 24 i +läge,

Enköping, sid. 3.

förreglingsvevar  $7/22^c/d^+$ ,  $3^{\pm}/SpIV(28)^+$ ,  $1/26^+$  och  $5^+$ ,  
 Sp: tågvägshävstängerna  $g/l$ ,  $m/i$ ,  $k^1/h$ ,  $k^2/k^3$  och  $k^3_{IV}/k^3_V$ ,  
 blockapparat med blockfälten  $g$ ,  $h$ ,  $i/m$ ,  $k^1$ ,  $k^2$ ,  $k^3_{IV}$ ,  
 $l$  och  $k^3_V$ ,

kontrollampskåp med signalkontrollampor för infertssignalerna K och L samt strömbrytare och kontrollampor för signalljuset i semaforerna, i bomsignallyktan och i signalerna på kryssmärkena vid vägkorsningen.

Växel 28 låses i normalläge med kontrollås  $K^2$ , vars nyckel är fastlåst vid spårspärr SpIV, då denna ligger på rälen.

Fällbommarna vid korsningen med Åkerbyvägen manövreras elektriskt med en i ställverket uppsatt fällbomsställare, försedd med kontrollampor, märkta "upp" resp. "ned", vilka angiva fällbommarnas ställning.

Tågankomstklocka i förbindelse med en i huvudspåret 1.800 meter utanför vägkorsningen inlagd rälskontakt är uppsatt i ställverket.

Då tåg passerat vägkorsningen med fällbommarna i nedfällt läge, ringer en annan i ställverket uppsatt ringklocka.

Stationsblockapparat, försedd med blockfält  $g$ ,  $h$ ,  $i/m$ ,  $A$ ,  $k^1$ ,  $k^2$ ,  $k^3_{IV}$ ,  $l$ ,  $C$  och  $k^3_V$  för frigivning av in- och utfartssignalerna, är uppsatt på tågexpeditionen i stationshuset.

### § 3.

För de olika tågvägarna skola förreglingsvevarna i ställverket i bangårdens södra ände intaga följande lägen (understrykning angiver omlagt läge):

$k^1$ :  $3/SpIV(28)^+$ ,  $1/26^+$ ,

$k^2$ :  $3-/SpIV(28)^+$ ,  $1/26^+$ ,

$k^3_{IV}$ :  $7/22^c/d^+$ , (hjälpveven  $K^3$  frigöres)

Ehköping, sid. 4.

k<sup>3</sup>v: 7/22<sup>c</sup>/d-, SpI/22<sup>a</sup>/b+/24+, (hjälpveven K<sup>3</sup> frigöres)

k<sup>3</sup>: K<sup>3</sup> (hjälpvev), 1/26-, K<sup>3</sup>/5+ (kopplingsvev),

l: 7/22<sup>c</sup>/d+, 1/26+, 5-,

g: 7/22<sup>c</sup>/d+, 1/26+, 5-,

h: 7/22<sup>c</sup>/d-, SpI/22<sup>a</sup>/b+/24+, 1/26-, K<sup>3</sup>/5+ (kopplingsvev),

i: 3/SpIV(28)+, 1/26+,

m: 3-/SpIV(28)+, 1/26+.

#### § 4.

Tågvägsinspektionen enligt såo § 55:3:a må för i § 3 angivna tågvägar beträffande de med ställverket förbundna växlarna och spårspärrarna anses verkställda, då körsignal kan i nedan i § 5 angivnen ordning visas med för tågvägen gällande huvudsignal.

Vid infart från Lundby och Vårfru må läget av växlarna 6 och 25<sup>a</sup>/b anses kontrollerat, då körsignal visas med infartssignal A resp. C. Detsamma gäller läget av växel 2 och spårspärr SpII vid infart från Vårfru. Vid avgång mot Vårfru må läget av växel 2 och spårspärr SpII kontrolleras genom omläggning av signalveven åt höger.

I samtliga övriga fall skall tågvägsinspektion ske som om förregling icke finnes.

#### § 5.

Infartssignalerna A och C ställas till kör genom omläggning av tillhörande signalvev på ställbocken, sedan medgivande från stationsblockapparat ten erhållits genom frigivning av blockfältet A resp. C och nyckeln K<sup>4</sup> resp. K<sup>5</sup> därpå flyttats från blockapparat ten till ställbocken.

Då körsignal skall visas för de i § 3 angivna tågvägarna i södra ställverket, skola förreglingsvevarna <sup>/läggas/</sup> i de lägen de skola intogs för vederbörande tågväg och därpå läsas genom

*Slutg. 1912. 1. 15*

öres)

Enköping, sid. 5.

omläggning av tillhörande tågvägshävstång, sedan medgivande härtill erhållits från stationsblockapparaten genom frigivning av vederbörligt blockfält. Körsignal erhålles genom omläggning av signalveven.

För tågvägarna  $k^3$ IV och  $k^3$ V blir signalveven fri först vid omställning av tågvägshävstången  $K^3$ , som frigöres vid omläggning av hjälpveven  $K^3$  (se § 3).

#### § 6.

För de i 20 ‰ lutning liggande bispåret till Enköpings hamn äro följande anordningar vidtagna.

Den till ett säkerhetsspår ledande växeln 41 i övre änden av bispåret är försedd med fjädrande dragstång. Växeln lägges om med växelspåk vid rörelser från Enköping till hamnen men köres upp av vagnerna vid rörelser från hamnen till Enköping. Efter uppkörning får rörelse i motsatt riktning icke äga rum, förrän växeln med hjälp av växelspaken lagts i andra läget. Växeln skall vara lagd till säkerhetsspåret och växelspaken låst med kontrollås  $K^3$  utom då fordon framföras genom växeln på väg mot hamnen.

Växlarna 42 resp. 43 till Mjölkcenralens resp. Halmplattfabrikens stickspar låsas med kontrollås  $K^3/K^9$  resp.  $K^3/K^{10}$ , samverkande med kontrollåsen  $K^9$  resp.  $K^{10}$  vid de innanför växlarna befintliga spårspärrarna SpXI resp. SpXII.

Nyckeln  $K^3$  skall förvaras på stinsexpeditionen på den invid blockapparaten uppsatta nyckelbrädan och utlämnas av tågklareren till växlingsledaren, då växling skall äga rum till nämnda stickspar eller Enköpings hamn. Vid fordons framförande å bispåret samt under växling å sticksparen till Mjölkcenralen och Halmplattfabriken skall lok alltid finnas nedanför vagnerna, d. v. s. närmest Enköpings hamns station.