

Beskrivning över växel- och signalsäkerhetsanläggning för

Järla station.

Anläggningen har beräknats för två tågvägar med kombinerat elektriskt-mekaniskt utförande. Centralstället, som lämpligen placeras å stf expedition, kombineras med tågvägshävstänger, kontrollås och strömbrytare för omställning av respektive dagsljussignaler samt förregling av de båda yttre ingångsväxlarna. Huvudsignalerna stå i beroende av varandra och kan körsignal icke givas mer än i en tågriktning och för en tågväg i sänder, såvida förreglingen icke är ställd på obevakad körning. Anordning för obevakad körning å spår I finnes.

Centralomläggningsanordningarna till de båda yttre växlarna nr. 1 och 2 bibehållas. Förregling av växelläget för respektive tågväg erhålles därigenom att vid dessa växlar placeras en kombinerad växelspärr och växelkontakt av Signalbolagets typ. Huvudsignalernas gröna sken kan icke visas med mindre än att tungorna till respektive yttre ingångsväxlar ligga väl intill respektive stödråler och elektrisk förregling därefter verkställts genom omställande av härför avsedd strömbrytare. Till kontrollerande av respektive tungors säkra anliggning mot stödrålen anordnas för normalläge av ingångsväxlarna särskilda till förreglingen anslutna kontrollkontakter samt en flänsrännan vid motsatta sidan säkrande förbindelse mellan de båda tungorna. Övriga växlar i sidotågväg samt skyddsväxlar och spårspärrar, vilka äro försedda med kontrollås, måste ävenledes vara låsta och nycklarna insatta i centralstället, innan körsignal kan givas.

Då stationen lämnas obevakad skola växlar i sidotågväg samt skyddsväxlar och spårspärrar vara låsta och respektive nycklar insatta i centralstället samt elektrisk förregling av de båda yttre ingångsväxlarna i läge för huvudtågväg hava verkställts, varefter huvudnyckeln K 16 kan urtagas, sedan tågvägshävstängen för obevakad körning omställts.

Huvudnyckel K 16 låser fast alla tågvägslinjaler, då densamma urtagas ur centralstället. Med detta har signalernas be-

roende av varandra upphävts och möjlighet finnes först därefter
att ställa båda signalerna gemensamt till kör, respektive stopp.

Nycklarna K² äro avsedda för spårspärrar och växlar i
sidotågväg. De fastlåsa, då de urtagas ur centralstället, alla
tågvägslinjaler. Genom detta vinnes den erforderliga säkerhe-
ten för tågspåren i det att spårspärrar och växlar i sidotågväg
måste vara låsta innan körsignal kan givas.

Spår II får icke användas för uppställning av vagnar.

Stockholm den 18 maj 1932.

J. Wilh. Lindgren

Tillhör denna dag godkänd förreglingsplan.

Stockholm den 23 maj 1932.

Carl J. Insulander
Baninspektör

Rätt avskrivet intyga:

Schmidt *C. J. Insulander*

INSTRUKTION

för

begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Järla station å Stockholm-Saltsjöns järnväg.

Beståndsdelar. Växel- och signalsäkerhetsanläggningen består av:

- a/ Två infartssignaler, dagsljussignalerna A $\frac{1}{2}$ och B $\frac{1}{2}$ avsedda för tvenne tågvägar vardera. Infartssignalen A $\frac{1}{2}$ är uppställd till vänster om spåret för tåg från Stadsgården. Infartssignalen B $\frac{1}{2}$ är uppställd till höger om spåret för tåg från Saltsjöbaden.
- b/ Växlarna nr. 3, 4, 5 och 6 äro låsta medelst kontrollås K 2. Växel nr. 1 är infartsväxel från Stadsgården. Växel nr. 2 är infartsväxel från Saltsjöbaden. Förregling av växlarna 1 och 2 utföres med tillhjälp av växelspärrar och växelkontakter, placerade vid ifrågavarande växlar och i förbindelse med dessa.
- c/ Ett elektriskt ställverk, placerat på särskilt stativ intill stationshuset för manövrering av förenämnda dagsljussignaler.

Ställverket.

Ställverket är sammansatt av: 2 dubbla signalomställare, en för vardera dagsljussignalerna A $\frac{1}{2}$ och B $\frac{1}{2}$.

1 signalomställare för gemensam manövrering av dagsljussignalerna A $\frac{1}{2}$ och B $\frac{1}{2}$ för obevakad körning å spår I.

3 tågvägshävstänger a^1/a^2 , b^1/b^2 och a^1/b^1 .

1 förreglingsställare för växlarna nr. 1 och 2, vilken ihtar normalställning, då växlarna äro förreglade. Omställd 45° åt höger äro växlarna icke förreglade, d.v.s. växelomläggning är tillåten.

6 kontrollampor, varav 4 gröna och 2 röda för kontroll av respektive dagsljussignaler.

Sedan respektive signalställare omställts till kör eller stopp torde tågklararen iakttaga att signalernas kontrollampor visa med ställarens läge överensstämmande sken.

Allts-å:

Den översta gröna lampan kontrollerar att signalen visar kör med 1 grönt sken.

Den mittersta röda lampan kontrollerar att signalen visar stopp.

Den nedre gröna lampan kontrollerar att signalen visar kör med 2 gröna sken.

4 kontrollås K 2, avsedda för kontrollåsnycklarna till växlarna nr:ris 3, 4, 5 och 6.

1 kontrollås K 16, avsett för huvudnyckeln.

Tågvägar.

De ifrågakommande tågvägarna äro:

a^1 = från Stadsgården till spår I

a^2 = " " " " II

b^1 = " Saltsjöbaden " " I

b^2 = " " " " II

a^1/b^1 = Obevakad körning å spår I till eller från Stadsgården och Saltsjöbaden.

Tågvägs-
tabeller.

Vid ställverkets handhavande för de ifrågakommande tågvägarna skola bifogade tågvägstabeller lända till efterrättelse.

Övriga be-
stämmelser.

Spår II får icke användas för uppställning av vagnar.

TÅGVÄGSTABELLER.Tågväg a¹Från Stadsgården till spår I.

- 1/ Växlarna n:ris 3,4,5 och 6 läggas i normalläge samt låsas med respektive kontrollås. Nycklarna till växlarnas kontrollås insätts och omvridas i å ställverket motsvariga lås.
- 2/ Växlarna 1 och 2 läggas i rätta lägen för tågväg a¹, varefter förregling av desamma verkställes genom att förreglingsställaren återställes i normalläge.
- 3/ Tågvägshävstången a¹ omställes i riktning a¹.
- 4/ Signalomställaren för signal A¹ vrids 45° åt höger. Tåget skall hava inkommit och stannat å stationen.
- 5/ Signalomställaren för signal A¹ återföres i normalläge.
- 6/ Tågvägshävstången a¹ återställes till normalställning.

Tågväg a².Från Stadsgården till spår II.

- 1/ Lika som för tågväg a¹.
- 2/ Växlarna n:ris 1 och 2 läggas i rätta lägen för tågväg a², varefter förregling av desamma verkställes genom att förreglingsställaren återställes i normalläge.
- 3/ Tågvägshävstången a² omställes i riktning a².
- 4/ Signalomställaren för signal A² vrids 45° åt vänster. Tåget skall hava inkommit och stannat å stationen.
- 5/ Signalomställaren för signal A² återföres i normalläge.
- 6/ Tågvägshävstången a² återställes till normalställning.

Från Saltsjöbaden till spår I.

- 1/ Lika som för tågväg a^1 .
- 2/ Växlarna 1 och 2 läggas i rätta lägen för tågväg b^1 , varefter förregling av desamma verkställs genom att förreglingsställaren återställs i normalläge.
- 3/ Tågvägshävstången b^1 omställs i riktning b^1 .
- 4/ Signalomställaren för signal B^1 vrids 45^0 åt höger. Tåget skall hava inkommit och stannat å stationen.
- 5/ Signalomställaren för signal B^1 återföres i normalläge.
- 6/ Tågvägshävstången b^1 återställs till normalställning.

Tågväg b^2 .

Från Saltsjöbaden till spår II.

- 1/ Lika som för tågväg a^1 .
- 2/ Växlarna n:ris 1 och 2 läggas i rätta lägen för tågväg b^2 , varefter förregling av desamma verkställs genom att förreglingsställaren återställs i normalläge.
- 3/ Tågvägshävstången b^2 omställs i riktning b^2 .
- 4/ Signalomställaren för signal B^2 vrids 45^0 åt vänster. Tåget skall hava inkommit och stannat å stationen.
- 5/ Signalomställaren för signal B^2 återföres i normalläge.
- 6/ Tågvägshävstången b^2 återställs till normalställning.

Tågväg a^1/b^1 .

Obevakad körning å spår I till eller från Stadsgården och Saltsjöbaden.

- 1/ Lika som för tågväg a^1 .
- 2/ Växlarna 1 och 2 läggas i rätta lägen för tågväg a^1/b^1 , varefter förregling av desamma verkställs genom att förreglingsställaren återställs i normalläge.
- 3/ Tågvägshävstången a^1/b^1 omställs i riktning a^1/b^1 .
- 4/ Kontrollåsnyckeln K 16 /huvudnyckel/ omvrids och urtages. Beroendet mellan signalerna $A \frac{1}{2}$ och $B \frac{1}{2}$ upphäves härmed.
- 5/ Signalomställaren för signal A^1/B^1 vrids 45^0 åt höger.

Stockholm i maj 1932
J. Andersson

Rätt avskrivet intyga:

J. Andersson

H. R. Öman