

BESKRIVNING

Över föreslagen signal- och säkerhetsanläggning  
för T.G.O.J. stumkorsning med K.U.R.J. i Köping

Härtill planritning 67:31:7

Den enligt ritning 67:31:7 planerade signal- och säkerhetsanläggningen för T.G.O.J. stumkorsning med K.U.R.J. förutsätter ett bibehållande av de befintliga mekaniska apparaterna.

För att erhålla erforderligt antal växelomläggingsvevar och förreglingsvevar utbytas semaforerna mot ljussignaler. Samtidigt härmed vinnes möjligheten att med spårledningar automatiskt kontrollera tågvägnas hinderfrihet.

Ställverket vid stumkorsningen ställes under befäl av tågklareraren i Köping, som genom en blockeringsinrättning kommer att lämna medgivande för visande av körsignal.

Anläggningen blir således utformad sådan, att ställverksvakten vid stumkorsningen icke har att fullgöra någon som helst tågvägsinspektion. Han har endast att manövrera efter de medgivanden tågklareraren i Köping lämnar, och anläggningen svarar automatiskt för tågets trygghet över korsningen.

Samtliga huvudsignaler gå automatiskt till stopp vid tågets passage. Tågvägen upplöses genom tågets inverkan på spårledningarna, sedan det i sin helhet passerat de förreglade växlarna och tågvägsförreglingen blir sålunda helt automatisk.

Berörda fällbommar kontrolleras i sina fällda lägen av resp. körsignal med undantag av V<sup>1</sup> vid Karlsdals hållplats. Infartssignalen kan nämligen icke placeras utanför denna väg, emedan därigenom de inre övergångarna V<sup>2</sup>, V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup> skulle blockeras under alldeles för lång tid.

Eskilstuna den 26 november 1949.

TRAFIKAKTIEBOLAGET  
GRÄNGESBERG—OXELÖSUNDS  
JÄRNVÄGAR  
ESKILSTUNA

OXELÖSUND—FLEN—VÄSTMANLANDS  
ÖREBRO—KÖPING & FRÖVI—LUDVIKA

TELEGRAM: OXELÖSUNDSBANAN  
TELEFON: JÄRNVÄGEN

SL/GS  
52/59

70.  
Skut. f. Totk 1/4-50.  
+ godk. mtr.

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG—OXELÖSUNDS JÄRNVÄGAR ESKILSTUNA	797
	23 DEC. 1949
220 220/50	

Till

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen,  
Järnvägsavdelningen,

STOCKHOLM.

Under hänvisning till tidigare skriftväxling i ärendet - vår skrivelse den 18 januari 1945 och Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens svarskrivelse den 1 mars 1946, D.nr. J. 94/45 - angående ändring av växel- och signal-säkerhetsanläggningen vid korsningen mellan Köping-Uttersberg-Riddarhyttans järnväg och Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar i Köping få vi härmed överlämna ett omarbetat förslag till ändrad signal- och säkerhetsanläggning vid den ovan nämnda korsningen, vår ritning nr 67:31:7 i original och kopia med vördsam anhållan om granskning och eventuellt godkännande.

Till belysande av de enligt ritningen planerade åtgärderna överlämnas därjämte

dels en av vår signalingenjör den 26 november 1949 upprättad beskrivning över anläggningen

och dels den 6 oktober 1949 dagtecknat förslag till instruktion för handhavande av anläggningen.

Därjämte bifogas för jämförelse den hittills gällande ritningen nr 67:31:4 för anläggningen, godkänd den 21 januari 1941.

Eskilstuna den 21 december 1949.

TRAFIKAKTIEBOLAGET  
GRÄNGESBERG—OXELÖSUNDS  
JÄRNVÄGAR  
KANAVDELNINGEN

J. J. J. J. J.

Bil.: Beskrivning  
Instruktion

Separat som postpaket:

Ritning 67:31:7 (original och kopia)  
" 67:31:4 (kopia)

orig.  
Instruktion  
Översänd till riksbureau  
den 3/3 50 / 16/50

7.215/58

I N S T R U K T I O N

för handhavande av signal- och säkerhetsanläggningen vid X.U.R.J.:s och Ö.K.J.:s stumkorsning i Köping

Härtill ritning 67:31:7

§ 1.

Signal- och säkerhetsanläggningen består av följande samverkande apparater:

Hävstångsställverksapparat placerad i ställverks huset invid stumkorsningen utrustad med förreglingshävstänger, fällbomsvindspel, tågvägslås och kontrollås K<sup>1</sup>, K<sup>2</sup>, K<sup>3</sup> och K<sup>4</sup> samverkande med motsvarande kontrollås anordnade på den i samma hus uppsatta vevapparaten.

Fällbomsställare för elektr. manövrerade bromsarna V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup>.

Vevapparat, vilken innehåller vevar för centralomläggning av växlar.

Spårplan, anordnad ovanför hävstångsapparaten.

Blockeringsapparat, placerad på tågexpeditionen och innehållande anordningar, som förmedla tkl:s medgivande för visande av körsignal till ställverket vid stumkorsningen.

§ 2.

Följande fasta signalinrättningar finnes:

a) Infartssignal A1/2 (ljussignal) med orienteringamärke enligt sid fig. 45 b placerad på försignalavstånd framför A1/2 för tåg från Åsby.

1 grönt sken till Köpings personstation, tågväg a<sup>1</sup>.

2 gröna sken till Köpings hamn, tågväg a<sup>2</sup>.

b) Infartssignal B1/2 (ljussignal) jämte försignal med rött sken placerad 600 m framför signal B1/2 för tåg från Valskog.

1 grönt sken till Köpings personstation, tågväg b<sup>1</sup>.

2 gröna sken till Köpings hamn, tågväg b<sup>2</sup>.

Röda skenet i försignalen indikerar att spåret från denna och fram till infartssignal B1/2 ej är hinderfritt.

c) Utfartssignal C (ljussignal) för tåg från Köpings personstation.

1 grönt sken till Åsby.

d) Utfartssignal D (ljussignal) för tåg från Köpings personstation.

1 grönt sken till Valskog.

e) Dvärgsignal DvC för tåg från Köpings personstation.

Signalbild enligt sid fig. 11 b visas för tåg som passerar utfartssignal C visande körsignal med 1 grönt sken.

Signalbild enligt sid fig. 11 c visas för växlingsrörelse från Köpings personstation genom växel 109.

Signalbild enligt sid fig. 11 d visas för växlingsrörelser i personstationens yttersta växlar.

f) DvÄ-signal DvD för tåg från Köpings personstation.

Signalbild enligt sdo fig. 11 b visas för tåg som passerar utfartssignal D visande körsignal med 1 grönt sken.

Signalbild enligt sdo fig. 11 c visas för växlingsrörelse från Köpings personstation genom växel 101.

Signalbild enligt sdo fig. 11 d visas för växlingsrörelser i personstationens yttersta växlar.

g) DvÄ-signal Dv 101 för tåg från växel 101 mot Köpings personstation eller Köpings hamn.

Signalbild enligt sdo fig. 11 g visas för tåg som passerat infartssignal B 1/2 visande körsignal med 1 grönt sken.

Signalbild enligt sdo fig. 11 h visas för tåg, som passerat infartssignal B1/2 visande körsignal med 2 gröna sken.

Signalbild enligt sdo fig. 11 i visas för tåg eller växlingsrörelse från växel 101 till Köpings personstation.

Signalbild enligt sdo fig. 11 k visas för tåg eller växlingsrörelse från växel 101 till Köpings hamn.

h) DvÄ-signal Dv 109 för tåg från växel 109 mot Köpings personstation eller Köpings hamn.

Signalbild enligt sdo fig. 11 g visas för tåg, som passerat infartssignal A1/2 visande körsignal med 1 grönt sken.

Signalbild enligt sdo fig. 11 h visas för tåg, som passerat infartssignal A1/2 visande körsignal med 2 gröna sken.

Signalbild enligt sdo fig. 11 i visas för tåg eller växlingsrörelse från växel 109 till Köpings personstation.

Signalbild enligt sdo fig. 11 k visas för tåg eller växlingsrörelse från växel 109 till Köpings hamn.

i) DvÄ-signal DvE för tåg från Köpings hamn genom växel 105. Körsignal visas med signalbild enligt sdo fig. 11 c.

k) DvÄ-signal DvF för tåg från Köpings hamn genom växel 101. Körsignal visas med signalbild enligt sdo fig. 11 c.

§ 3.

Signal- och säkerhetsanordningen manövreras enligt följande.

För varje körsignal från huvudsignalerna A1/2, B1/2, C och D fordras medgivande från tkl i Köping. Detta medgivande kan lämnas så snart tågvägsinspektionen för tåget ifråga slutförts. För området mellan signalerna A1/2 och C samt B1/2 och D sker tågvägsinspektionen automatiskt.

Medgivande kan icke lämnas samtidigt för fientliga tågvägar.

§ 4.

Vid anordningarnas manövrering för de olika tågvägarna gäller följande.

a<sup>1</sup>: Vevapparat: a<sup>1</sup>/c. X<sup>1</sup> låses och nyckeln urtages,

Fällbommar V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup> fällas.

Hävtångsapparat: K<sup>1</sup> upplåses, v<sup>2</sup>, v<sup>4</sup>, 109+134+, SpII+/SpIII+, tågvägs låses A1/2/C.

Körsignal framträder, om medgivandet från tkl erhållits eller i samband med att det lämnas.

a<sup>2</sup>: Vevapparat: 109, 134, 101/SpI, a<sup>2</sup>, K<sup>3</sup> låses och nyckeln urtages.  
Håvstångsapparat: K<sup>3</sup> upplåses, V<sup>2</sup>, V<sup>5</sup>, 101-, 109-/134-, SpII+/SpIII+,  
tågväglås A1/2/C.

Körsignal framträder, om medgivandet från tkl erhållits eller i samband med att det lämnas.

b<sup>1</sup>: Vevapparat: b<sup>1</sup>/d, K<sup>2</sup> låses och nyckeln urtages,  
Fällbommar V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup> fällas.  
Håvstångsapparat : K<sup>2</sup> upplåses, V<sup>3</sup>, V<sup>4</sup>, 101+, 109+/134+, tågväglås B1/2/D.

Körsignal framträder, om medgivandet från tkl erhållits eller i samband med att det lämnas.

b<sup>2</sup>: Vevapparat: 101/SpI, b<sup>2</sup>, K<sup>4</sup> låses och nyckeln urtages.  
Håvstångsapparat: K<sup>4</sup> upplåses, V<sup>3</sup>, 101-, b<sup>2</sup>/F, tågväglås B1/2/D.

Körsignal framträder om medgivandet från tkl erhållits eller i samband med att det lämnas.

a: Vevapparat: a<sup>1</sup>/c, K<sup>1</sup> låses och nyckeln urtages.  
Fällbommar V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup> fällas.  
Håvstångsapparat: K<sup>1</sup> upplåses, V<sup>2</sup>, V<sup>4</sup>, 109+/134+, SpII+/SpIII+,  
tågväglås A1/2/C.

Körsignal framträder, om medgivandet från tkl erhållits eller i samband med att det lämnas.

d: Vevapparat: b<sup>1</sup>/d, K<sup>2</sup> låses och nyckeln urtages.  
Fällbommar V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup> fällas.  
Håvstångsapparat: K<sup>2</sup> upplåses, V<sup>3</sup>, V<sup>4</sup>, 101+, 109+/134+, tågväglås B1/2/D.

Körsignal framträder, om medgivandet från tkl erhållits eller i samband med att det lämnas.

### § 5.

För växlingsrörelser förbi dvärgsignalerna Dv 101 och DvD samt Dv 109 och DvC kunna dessa visa signalbilder enligt sdo fig. 11 c genom manövrering av anordningarna såsom för motsvarande tågvägar med undantag av tågväglåsen. I stället för dessa manövreras i spårplanen befintliga vippställare, vilka fälls i den önskade växlingsrörelsens riktning.

För växlingsrörelser i personstationens yttersta växlar förbi dvärgsignaler DvC och DvD kunna dessa visa signalbilder enligt sdo fig. 11 d genom låsning av kontrollås 0 (K<sup>0</sup>), varvid fällbommar V<sup>7</sup> och V<sup>8</sup> frigives, så dessa kunna manövreras lokalt.

För växlingsrörelse förbi dvärgsignaler DvC och DvD kunna dessa visa signalbilder enligt sdo fig. 11 c genom manövrering av anordningarna för tågvägar a<sup>2</sup> resp. b<sup>2</sup> med undantag av tågväglåsen. I stället för dessa manövreras

1 spårplanen befintliga vippställare, vilka fällas i den önskade värlingsrörelsens riktning.

§ 6.

För varje körsignal från huvudsignal fordras tkl:s medgivande, vilket lämnas genom manövrering av mot tågvägon svarande K 15-lås.

Tågvägsförreglingen inträder i och med att körsignal visas och upplöses automatiskt bakom tåget.

Automatisk hinderkontroll genom spårledningar är anordnad i samtliga tågvägar.

§ 7.

Endast en nyckel av vardera K<sup>1</sup>, K<sup>2</sup>, K<sup>3</sup>, K<sup>4</sup>, K<sup>5</sup>, K<sup>6</sup>, K<sup>8</sup> och K<sup>15</sup> får samtidigt finnas i bruk. En reservnyckel av varje typ förvaras på tågexpeditionen i Köping under T1 plombering.

Eskilstuna den 23 mars 1950.

TRAFIKDIRKÖREN

ÖVERINGENJÖREN  
BANAVDELNINGEN