

AKTIEHOLAGET  
STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

TEGNERGATAN 3 A

D: nr 101/1948 - Du 183  
HTg/MH

INKOM T. K. V. V.		
VATTENB-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSPÄRVÄGAR		
No J 2/2		

Järnvägsinspektör E Fredrikson  
Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen  
STOCKHOLM.

Ang. automatiskt tågstopp för Ängbybanan

I resolution av den 27 september 1944 har Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen föreskrivit vissa säkerhetsåtgärder vid Ängby- och Nockebybanornas mötespunkt vid Alvik, bl.a. ett automatiskt tågstopp i förbindelse med befintlig signal för ingående spåret från Ängby. Dessa åtgärder ha genomförts med undantag av tågstoppet, för vilket arbete med att få fram ett lämpligt system pågått. I brev av den 25 juni 1946 har bolaget anhållit om dispens från föreläggandet till den 1 juli 1947. Genom muntlig överenskommelse har denna dispens sedermera förlängts, då något tågstopp, som varit lämpligt vid Alvik, ej framkommit. Spärvägsbolaget uppdrog sedermera åt Signalbolaget att konstruera ett tågstopp, som kunde anbringas på platsen. Den vagntekniska utrustningen utfördes vid egen verkstad. Beskrivning av anordningen bifogas.

Sedan anläggningen monterats och utrustning installerats på en vagn utfördes prov den 2 oktober 1947 i närvaro av bl.a. övervakningsmyndigheternas representanter, järnvägsinspektör Fredrikson och överingenjör Thelander. Vid provet kördes dels en ensam motorvagn och dels 3-vagnarstågsätt, dvs. motorvagn + släpvagn + motorvagn. Tåget kördes med full fart från hållplatsen före tågstoppet och kontrollerveven bibehölls i sista fartläget, då vagnen passerade utlösningdonet. Så snart pinnen till den vertikala armen på strömställaren slagits bort, bröts motorströmmen och bromsning inträdde genom vagnens luft- och skenbromssystem. Avståndet från den plats, där vagnen stannade, till fripålen i korsningen mellan Ängby- och Nockebybanorna uppgick till 35 m vid 1-vagnsprovet samt 25 m vid 3-vagnarsprovet. Försö-

ken utföllo till de närvarandes belåtenhet.

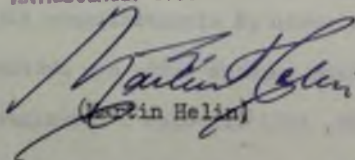
I anslutning härtill får spårvägsbolaget framhålla, att spårområdet, där tågstoppet uppsatts, kommer att helt ombyggas i samband med banomläggningarna för tunnelbanan. Arbetena komma att påbörjas under sommaren 1948. För anbringande av den vagn tekniska utrustningen för automatiskt tågstopp erfordras att varje ängbyvagn avställes under en tid av ca 2 veckor. För att göra minsta förfång för trafiken på ängbylinjen skulle monteringen ske, då vagnarna inta gits till verkstaden för huvudrevision. Samtliga vagnar skulle i sådant fall kunna förse med stopputrustning inom en tidrymd av ca 1½ år. Detta innebär emellertid, att man knappast skulle hinna taga det automatiska tågstoppet i bruk, innan brommabänornas infart till Alvik ombyggs, så att de båda banorna framföras på skilda viadukter.

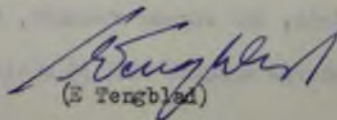
Om arbetet med vagnutrustningen skulle forceras utöver vad ovan förutsatts, måste så många vagnar av litt. A 24 avställas att full trafik med denna vagn typ ej kan upprätthållas. I så fall blir det nödvändigt att vagnar litt. A 11 och A 12 insättas i trafik på ängbylinjen. Det är emellertid icke möjligt att överföra vagnar till Ängbybanan från andra förortsbanor, enär vagnparken därstädes redan är utnyttjad i största möjliga utsträckning. En drift med blandade vagn typer på Ängbybanan skulle dessutom leda till minskad körhastighet och sannolikt medföra risker för olycksfall.

Under hänvisning till ovan angivna synpunkter får spårvägsbolaget härmed anhålla om befrielse från Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens åläggande att anordna tågstopp vid Alvik under den tid som återstår, innan banombyggnaderna därstädes genomförts.

Stockholm den 9 februari 1948

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

  
(Martin Helin)

  
(E. Tengblad)

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

Vagn- och verkstadsavdelningen  
Planeringssektionen

FK/MI

FM

angående automatiskt tågstopp.

Mv 393 litt. A24 har på prov försetts med den för automatiskt tågstopp, ett för vardera körriktningen, uppsatta på takets vänstra sida framtill och högra sida baktill. Vardera består av en tvåpolig strömställare, Strömställarna äro inkopplade till tågets manöverledningar i likhet med de inuti vagnen befintliga nödbromshandtagen och påverka i likhet med dessa luft och skenbroms. Strömställarna äro försedda med en vertikalt förlig arm, som normalt hålles uppspänd av en härför avsedd pinne. Utlösning sker om pinnen brytes av eller avlägsnas. Strömställarna äro anslutna till närmast befintliga kontroller på sådant sätt, att strömställaren är funktionsberedd, så snart ifrågavarande kontrollers fartriktarhandtag sättes i något av driftlägena "Fram", "0" eller "Back".

Utlösning sker, om ett tåg passerar en signal, som visar stopp, och som är försedd med ett med signalen kombinerat utlösningssdon, som bryter av nyssnämnda pinne.

Sådant utlösningssdon är uppsatt i en stolpe ca 150 m öster hpl Stora Mossen (bakom signal A). Det består av en signaldrivanordning och en till denna kopplad utlösningssarm. Manövrering kan ske dels manuellt och dels automatiskt vid ställande av signal A. Vid klart för körning är utlösningssarmen vertikal och vid stopp horisontal.

Om utlösning skett, bör, så snart tåget stannat, skenbromsen fränkopplas, genom att fartriktarhandtaget ställas i "Från"-läge. Om tåget behöver flyttas, innan ny pinne hunnit insättas, kan körning ske från kontrollern i tågets andra ände.

Om färden skall fortsättas i den ursprungliga riktningen, måste ny pinne insättas. Detta kan ske genom närliggande sidoskjutfönster.

Stockholm den 17 december 1947

F. Karlson  
(F. Karlson)

Kallberg  
MI