

34/

J 29/12

AKTIEBOLAGET
STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR

Tu 2194/51

NN-Hgn/GJ

18/12 24. 1. 1951

TILL HANDL.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENBYGGENSSTYRELSEN	
JÄRNVÄGSDYKAN	
Dnr J 758	
- 7 DEC. 1951	
18/12	29/12

Till

Järnvägsinspektör Einar Fredrikson

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen
STOCKHOLM

Ang. plombering av hyttssignaler

Åberopande sammanträde av den 30/11-51 i rubricerade ärende få vi härmed föreslå följande ändradelydelse av bestämmelserna rörande plombering av hyttssignaler:

"Betr. hyttssingal, som är i bruk gäller att tillhörande urkopplingsanordning skall vara plomberad.

Bruten plombering skall återställas av behörig montör. Dock får plomberingen utföras av trafikbefäl under förutsättning att brytningen ägt rum på grund av signalfel i banan, som konstaterats av signalpersonal, eller på grund av motspårskörning, om urkopplingen av hyttsignalsystemet varit nödvändig för tågets framförande på motspår och sålunda icke förorsakats av hyttssignalfel. Plombering skall därvid ske varje gång tåget lämnar/motspårssträckan.

Vid motspårskörning får tåg framföras utan att trafikbefäl medföljer under förutsättning att trafiken ordnas med tågstav och övriga föreskrifter för motspårskörning följes. Vid s.k. konvojkörning skall tågstaven medföras på det sista tåget i konvojen.

Vid tillfällen då plombering av hyttssignalerna skall utföras av trafikbefäl skall särskild plomberingstång utkvitteras på tuc."

Vi anhålla om Edert godkännande av ovanstående ändrade lydelse av bestämmelserna rörande plombering av hyttssignaler.

Stockholm den 5 december 1951

AKTIEBOLAGET STOCKHOLMS SPÄRVÄGAR
TRAFIKCHEFEN

(E Tengblad)

(Nils Nilsson)

Bil.

Detta innebär att alla ingångar i hyttssignalsystemet
får vara i tillstånd under den tid urkopplings-
anordningen är i bruk och är plomberad.

Detta innebär
att alla ingångar
i hyttssignalsystemet
får vara i tillstånd
under den tid urkopplings-
anordningen är i bruk
och är plomberad.

J. 750
51

Ordern skall avhäm-
tas av berört befäl
och personal

Till	Ang.
Tunneltrafikbefälet	körning dels av tunneltåg
Tunneltrafikpersonalen	med urkopplat hyttsignalsys-
Verktågspersonalen	tem och dels med verktåg
Ställverkspersonalen vid Jhov	på tunnelbanesträcka samt
	bestämmelser för inrapporte-
	ring av hyttsignalfel

I samband med att tunnelbanetrafik införes på linje 19 har en allmän översyn gjorts av föreskrifterna för tunnelbanans hyttsignalanläggning. Med anledning härav skola följande ändrade bestämmelser t.v. gälla betr. dels körning av tunneltåg med urkopplat hyttsignalsystem och dels körning med verktåg på tunnelbanesträcka. Dessutom innefattas här nedan såväl nu gällande som kompletterande bestämmelser för inrapportering av hyttsignalfel. Bestämmelserna avse såväl Hökarängs- som Sturebybanorna.

A. Körning av tunneltåg med urkopplade hyttsignaler

Till komplettering av tunnelreglementet § 24 mom. 2 skall följande gälla:

1. Tuc:s medverkan

Urkoppling av hyttsignalerna får endast ske efter tillstånd av tuc. I det fall telefoner anslutna till ställverkstelefonsystemet användes, ansvarar ställverkssvakten för att meddelandet vidarebefordras till tuc.

2. På sträckan Sandsborg - Hökarängen (icke hyttsignalreglerad bansträcka)

Med en högsta hastighet av 30 km/tim får trafiktåg med urkopplat hyttsignalsystem och utan trafikbefäls ledning framföras på sträckan Sandsborg - Hökarängen. Tillståndet gäller intill dess denna sträcka blivit hyttsignalreglerad.

Vid tillämpning av denna bestämmelse gäller att förare per telefon måste begära och erhålla tillstånd av tuc innan plomben till hyttsignalsystemet brytes. När sådant tillstånd erhållits och urkoppling skett, får tåget framföras till Sandsborg resp. Hökarängen med ovanstående ^{högsta} hastighet av 30 km/tim och under aktgivande på fasta signalinrättningar och ev. hinder i banan.

3. På övriga bansträckor

Vid ankomst till Sandsborg skall föraren - om felet icke dessförinnan lagats av montör - invänta trafikbefäl, som måste

följa med tåget på den hyttssignalreglerade sträckan mot Slussen. Härvid får hastigheten uppgå till högst 30 km/tim.

Finns ej trafikbefäl tillgängligt då fel uppstått eller om felet icke kan avhjälpas på platsen, får tåget enligt tunnelreglementet § 24, mom 2 framföras med en högsta hastighet av 15 km/tim.

4. Utrymning av tåg

Trafiktåg med urkopplat hyttssignalsystem får under iakttagande av dels ovan angivna bestämmelser för sådan körning och dels gällande säkerhetsbestämmelser framföras till närmaste ändstation, utan att tåget dessförinnan behöver utrymmas.

Vid ankomst till ändstationen får tåget, om så visar sig lämpligt, sedan byte av körande ägt rum och hyttssignalerna för körning i den nya körriktningen visat sig fungera tillfredsställande, framföras till nästa ändstation, där tåget utrymmes och tas ur trafik.

5. Plombering av hyttssignaler

Betr. hyttssignal, som är i bruk, gäller att tillhörande urkopplingsanordning skall vara plomberad.

Bruten plombering skall återställas av behörig montör. Dock får plomberingen utföras av trafikbefäl under förutsättning att brytningen ägt rum på grund av motspårskörning, om urkopplingen av hyttssignalsystemet varit nödvändig för tågets framförande på motspår och sålunda icke förorsakats av hyttssignalfel. Plombering skall ske varje gång tåget lämnar motspårssträckan.

Vid motspårskörning får tåg framföras utan att trafikbefäl medföljer under förutsättning att trafiken ordnas med tågstav och övriga föreskrifter mot motspårskörning följes. Vid s.k. konvojkörning skall tågstaven medföras på det sista tåget i konvojen.

Vid tillfällen då plombering av hyttssignalerna skall utföras av trafikbefäl skall särskild plomberingstång utkvitteras på tuc.

B. Körning med verktåg på tunnelbanesträcka

Med hänsyn till att verktågen t.v. icke äro utrustade med hyttssignaler skall, till ändring av tidigare utgiven trafikorder litt. A 275/50 följande gälla:

1. Hastighetsbestämmelser

Verktåg får på tunnelbanesträcka framföras med en högsta hastighet av 30 km/tim under iakttagande av vederbörlig

försiktighet. Därutöver gäller de ytterligare inskränkningar i körhastigheter som av olika skäl föreskrivas för trafiktågen på vissa bansträckor, växelpartier o.s.v.

2. Tuc:s medverkan

All körning med verktag på tunnelbanan regleras av tuc, varifrån körtillstånd lämnas och ställverkspersonalens åtgärder beordras. I det fall telefoner anslutna till ställverks-telefonsystemet användes, ansvarar ställverksvakten för att meddelandet vidarebefordras till tuc.

3. Körning på hyttsignalreglerad sträcka

Verktåg får införas på hyttsignalreglerad sträcka förut^{att} efter tillstånd därtill erhållits från tuc. På sträckorna Sandsborg - Slussen och Enskede Gård - Slussen, där samtliga växlar (växlarna omedelbart söder om Slakthuset betraktas som obefintliga, eftersom de äro spikade) och fasta signaler kontrolleras och manövreras från ställverket vid Jhov, framförs tågen efter speciell övervakning av ställverkspersonalen (jfr pkt 4. nedan). För denna körning gäller vidare att verktagspersonalen per telefon skall meddela tuc när verktaget i sin helhet passerat viss växel eller växelgrupp, för att visshet skall erhållas om, när tåget passerat ifrågavarande plats.

På sträckan Enskede Gård - Stureby där hyttsignalsystemet visserligen är utbyggt, men där växlar och signaler t.v. icke kan manövreras från ställverket gäller, att verktaget skall införas på nämnda bansträcka omedelbart efter framförvarande trafiktåg. Vidare skall föraren på det efterföljande trafiktåget genom tuc:s försorg informeras om att verktag befinner sig på banan, varvid körningen skall ske med särskild försiktighet med hänsyn till att verktaget icke med säkerhet kortsluter spårledningarna och det sålunda kan inträffa att hyttsignalerna icke påverkas av det framförvarande verktaget. Ovanstående gäller för körning i båda körriktningarna.

När körningen på hyttsignalreglerad bansträcka är avslutad svarar föraren för att tuc meddelas härom.

4. Åtgärder i ställverket

För ställverkspersonal^{er} vid Jhov gäller följande sedan tillstånd lämnats från tuc till verktagspersonalen till körning på hyttsignalreglerad sträcka. (Bestämmelserna avse endast sträckorna Sandsborg - Slussen på linje 18 och Enskede Gård - Slussen på linje 19).

Verktåg får släppas in först efter det föregående trafiktåg passerat nästa fasta signal. I och med att verktåg kommer in på viss bansträcka skall den fasta signalen såväl före som efter verktåget ställas på stopp. Härigenom erhålles kontroll på ^{att} såväl framförvarande som bakomvarande tåg befinner sig på betryggande avstånd från verktåget. Ifrågavarande signaler skola härvid vara inställda för manuell manövrering.

På grund av osäkerheten med verktågens kortslutning av spårledningarna får ställverkavakten icke lägga om växel eller växelgrupp som passerats av verktåg, förrän visshet erhållits om att tåget passerat växeln eller växelgruppen.

C. Inrapportering av hyttsignalfel

Alla inrapporterade hyttsignalfel antecknas i dagrapporten på tuc. Därutöver skall föraren skriva vagnfelsrapport vid varje inträffat hyttsignalfel.

Om hyttsignalfel uppstår på sträckan Sandsborg - Hökarängen, s.k. "U"-sträcka, där det i många fall visat sig svårt att utröna orsaken till hyttsignalfelen skall följande anges i rapporten för att underlätta felsökningsarbetet:

Platsen, där felet inträffade, vilken skall anges så noga som möjligt.

Hastigheten, varmed tåget framfördes vid ifrågavarande tillfälle.

Tiden, som föraren förgäves väntat på "U"-signal vid avgång från Hökarängen efter det att hyttsignalsystemet inkopplats med bromshandtaget.

Rapporterna böra formuleras enligt följande exempel:

1. Om "U"-signal ej erhållits vid avgång från Hökarängen

"Hade ej erhållit "U"-signal 2 min efter inkopplingen av hyttsignalsystemet med bromshandtaget".

2. Om "U"-signal erhålles men sedan tappas vid avgång från Sandsborg eller Hökarängen

"Hade "U"-signal vid avgången från Sandsborg men fick "L"-signal ca 50 m norr om viadukten över Fagersjövägen"

Stockholm den 7 september 1951

Trafikchefen