

JÄRNVÄGAR

DISTRIKTET
Distriktschefen

Dnr 1665/47

Att i avsaknaden av annat
alternativ anges.

2 kostnadsförslag
7 ritningar

Till

Kungl. Järnvägstyrelsen,
Elektrotekniska byrån.

KJ...
1
10.7.47 6

Ink. Ebrsl

12 JUL 1947

Dnr 1665/47

Ang. Barkarby och Kallhäll,
ändring av växel- och
signalsäkerhetsanläggningar.

Som ett led i upprustningen och moderniseringen av F.d. 2,
översändas härmed förslag till ändring av växel- och
längningarna vid Barkarby och Kallhäll. Förslagen innebär i
sematorerna utbytas mot huvudljussignaler och att spårledningarna
för att bl.a. möjliggöra att infartssignalerna automatiskt
till stopp i de fall dessa driftplatser äro bevakade. Anordningarna
i princip desamma, som av styrelsen tidigare föreslagits för
(se dnr Ebr 6-185/45). I Kallhäll föreslås dessutom att
rifieras, vilket är angeläget ur tågexpedierings synpunkt på
stora tågantalet.

För Barkarby bifogas ritningarna nr Siiö 1338, 2/1599 och 2/1601
samt för Kallhäll nr Siiö 1338, 2/1602, 2/1603 och 2/1604.

Kostnaderna beräknas enligt närslutna kostnadsförslag uppgå till
7.500 kronor för Barkarby och 14.000 kronor för Kallhäll. Stockholm:
7 juli 1947.

Kallhäll
Siiö 13-2-47
pub. lnr 110
26-8-47
pub. lnr Siiö
2-9-47
./.

St. Höpfrid
granbörning

P. Haugren
Sif

Brev. 22-10-47

Elektrotekniska byrån

Ebr 6-142/47.

Hrd/BD

Till Signalingenjören,

Stockholm.

ang. Barkarby och Kallhäll,
ändring av säkerhetsanlägg-
ningar.

I De skrivelse den 7 juli 1947, dnr 1665/47, säges, att de för ovannämnda stationer föreslagna anordningarna äro i princip desamma, som av styrelsen tidigare föreslagits för Jakobsberg. Benäget meddela, vilka likheter som härvid åsyftas. Barkarby och Kallhäll äro ju lastplatser med tåganmälan för enstaka tåg, under det att Jakobsberg är mötes- och förbigångestation med tre tågvägar.

Stockholm den 13 augusti 1947.

M

Ink. Ebrsi
13 aug 1947
Dnr 142/47.

Därmed menas att anläggningen utrustas med ljussignaler samt spårledning för hinderkontroll, vilka även användas för att ställa signalerna till stopp. Cst 15/3-47.

Holmquist

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Elektrotekniska byrån
Signalavdelningen

Åter till Signalingenjören, Stockholm. Vid Jakobsberg skulle korta spårledningar anordnas i växlarna för kontroll av hinderfriheten vid tågmöten eller tågförbigångar, varför de vid Jakobsberg anordnade spårledningarna sakna motsvarighet vid Barkarby och Kallhäll. För återställning av infartssignalen till stopp räcker en kort isolerskena eller rälskontakt. Finns det något särskilt motiv till att just i Barkarby och Kallhäll utföra i anläggning och underhåll dyrbara spårledningar mellan infartssignalerna? Stockholm den 26 augusti 1947.

6-142/4

x) tågmöten och tågförbigång. Vid lastplatserna förekomma inga

M *M*

forts.

Elektrotekniska byrån

avd för signalanläggningar,

Stockholm.

Platserna ifråga tjänstgöra ofta som blockposter, varför spärrning för återställande till stopp måste anordnas i vardera och icke endast mitt på, detta med hänsyn till korta tåg eller samma lok. Man kan då i dessa fall, med enkelt spärrsystem och aldrig mer än ett tåg på platsen, lika väl sammanbinda spårledningarna genom hela platsen, då man bland annat sparar ett batteri och relä m.m. Samtidigt erhålles ju hinderkontroll, som särskilt i Kallhäll är värdefull, då spåret går i stark krök norrut, utan sikt från stationen. Stockholm den 28 augusti 1947.

Holmqvist

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
ELEKTROTEKNISKA BYRÅN
SIGNALAVDELNINGEN

Åter till Signalingenjören, Stockholm. Gemensamt relä och batteri kan användas för två isolerskenor. Anläggningens- och driftkostnaden för en lång spårledning blir avsevärt större. Med ett enkelt spärrsystem och aldrig mer än ett tåg på platsen borde tågvägens hinderfrihet kunna kontrolleras utan spårledning. Vid Jakobsberg finnes ingen motsvarande anordning. Stockholm den 3 september 1947.

TURE HÅRD

hd

STATENS JÄRNVAGAR
Signalingenjören
Stockholm

INKOM TILL
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

den 5 SEP. 1947

5 SEP 1947

Dnr. 142147-

Åter till Elektrotekniska byrån avd. för signalanläggningar,
Stockholm.

Distriktets förelag till spårledning mellan huvudsignalerna vid Barkarby och Kallhäll vidhålls såsom varande den mest ändamåls-
enliga lösningen. Visserligen blir en dylik spårledning dyrare än isoler-
skenor, men kostnadsökningen är dock ringa i förhållande till to-
talkostnaderna för säkerhetsanläggningarnas ombyggnad. Vidare synes
det mindre tekniskt lämpligt, att använda isolerskenor med gemensamt
relä och batteri, då man väl får räkna med att minuerälerna bli för-
bundna med varandra genom signalkabeleystemet, som då kan tänkas bli
utsatt för banströmmens skadliga inverkan. Det är dock givet, att
denna verkan kan reduceras med drosselpolar och genom att bryta
även återgångsledningarna till batteriet med kontakter på tågvägshäv-
stängerna, men det blir då på bekostnad av tillförlitligheten.
Stockholm den 4 september 1947.

*Enligt
Svea
Svea
Svea
Svea*

*Minister
Svea
Svea
Svea
Svea
Svea
Svea
Svea*

Karlsson

*Imåla
Svea
Svea*

Carl

KIINGI

VÄGS

Göpin sönd Arls 9
83/10-47

agaskopia.

15.8.47

Ebr. 6-142/47.

Till Signalstyrelsen

-smoiffos qg serses dya plaoeres för för
Krd/L-1, Till Distriktschefen vid I distriktet.

med Barkarby och Kallhäll, ändring
av säkerhetsanläggningar.

Med anledning av Eler utrive. Se den 7 juli 1947, dnr
1665/47, anhålles härmed, att där nämnda förslagsritningar
måtte omarbetas med iakttagande av följande:

Barkarby.

Förreglingsveven bör vara uppörbar och spänverket pla-
cerat mellan första växeln och vävapparaten.

Den 600 meter långa spårledning, vars enda funktion är
att framtvinga återtagning av körsignal innan någon sådan tänkes,

bör ersättas med två korta isolerbara eller välskottade
längda vid infartssignalerna och förbanena med gemensamt

spårrel för signalernas återställning till stopp och förhind-
rande av att ny körsignal kan visas, innan tågvehävtängen

återställts till normalläge. Förbikoppling av denna upprepnings-
spärning vid tågvehävtängens utlösning bör utföras med kontakter på

tågvehävtängerna

Den för båda försignalerna gemensamma likriktaren bör an-
slutas med egna säkringar direkt till nätet.

Kallhäll.

För Kallhäll gäller vad ovan sagts för Barkarby. För lik-
formighetens skull bör tågvehävtängen a/ao ställas nedåt
för a/ao även vid Kallhäll. Dessutom gäller för Kallhäll följ-

10 skrift. under signat
1947

Jande.

Växelkontakt för kontroll av tungornas mittpunkt erfordras icke vid växel 2, som manövreras med växelställ. Kabeln 4 kan alltså slopas.

Alla kontrollampor för bommarna böra placeras på fällbomstäl-
ställaren invid ställverket, varigenom kontrollaupskåpet vid Kall-
Grillby

häll kan bli av exakt samma utförande som vid Berkarby. Som signal åt banan vid vägkorsningen bör användas bomsignallykta och bomsignallampa av i säkerhetsordningen fastställd typ.

Kontrollampatransformatorerna böra inkopplas i återled-
ningarna från bomsignalerna.

I detta sammanhang får styrelsen framhålla önskvärdheten

att utreda och kostnadsberäkning över de arbeten, som äro avsedda att utföras i anslutning till Västeråsbanans elektrifiering. Detta måste göras för alla platser på en gång, så att de ekonomiska konsekvenserna av ifrågasatt utrustning och modernisering av de SWB kan överblickas i ett sammanhang. De i samband med elektrifieringen avsedda ändringarna i säkerhetsanläggningarna i förhållande till elektrodriften böra icke på långt när tillräckligt förväntas av ändring i den omfattning, som nu planeras för Berkarby och Kallhäll. Stockholm den 22 oktober 1947.

KONGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Åke Korsberg
1947

NS JÄRNVÄGAR

I DISTRIKTET
Distriktschefen

D.-nr 1665/47

Obs att i svarskrivelse ovanstående
diarienummer anges.

INKOM TILL
KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
den 6 DEC. 1947

9

6.12.47 6

Till

Ink. Eb.

F. Blomquist

Kungl. Järnvägsstyrelsen,
Elektrotekniska byrån.

8 DEC 19
Dnr. 143/4

Ang. Barkarby och Kallhäll, ändring
av säkerhetsanläggningar.

I anslutning till Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 22 oktober 1947, dnr Ebr 6-142/47, ha de tidigare översända förslagsritningarna omarbetats i enlighet med de lämnade direktiven. För Barkarby översändas ritningarna nr 1335, 2/1599 och 2/1600 samt för Kallhäll nr 1 2/1602, 2/1603 och 2/1604 (samtliga ändrade den 20/11 1947).

Kostnaderna för de omarbetade förslagen beräknas uppgå till 7.000 kronor för Barkarby och till 12.000 kronor för Kallhäll.

Med anledning av sista stycket i Styrelsens ovan nämnda skrivelse meddelas, att berörda ritningar icke kunna på distriktet uppgöras inom sådan tidpunkt, att icke orimlig försening uppstår. Distriktschefen föreslår, att förslag inlämnas allt efter som de bliva färdiga och att linjen fram till Enköping utrustas med ljussignaler och i förekommande fall spårledning för hinderkontroll m.m., vilket beräknas uppgå till nedanstående summor. Härav bör elektrifieringen bidra med 2.000 kronor för var och en av stationerna Bro - Grillby, vilka belopp eljest skulle ha erfordrats för anordnande av semaforbelysning, varom arbetschefen i Nässjö meddelats. Distriktschefen anser det vara viktigt, att stationerna på denna livligt trafikerade linje nära Stockholm kompletteras i berörda avseende framför exempelvis Sällinge, Näverkirret m.fl. stationer å linjen Krylbo - Frövi, så som av Styrelsen i skrivelse den 25/10 1947 ifrågasatts.

✓ Barkarby	7.000:-	kr.	
Jakobsberg	c:a 29.000:-	"	(anslag begärt)
✓ Kallhäll	12.000:-	"	
Stäket	<u>21.000:-</u>	"	(anslag beviljat)
Transport	69.000:-	"	

I n s t r u k t i o n

för beagnande av växel- och signalförhållningarna vid
Barkarby.

Fastställd den 28 dec 1948,
Härtill ritning litt C nr 1211-001.

§ 1.

Följande fasta signalinrättningar finnas:

- a) Infartssignal A (ljussignal) jämte försignal för tåg från
Jakobsberg, till spår II, tågvägar a och ao.
- b) Infartssignal B (ljussignal) jämte försignal för tåg från
Spånga, till spår II, tågvägar b och bo.

§ 2.

Ställverket utgöres av en vevapparat, uppställd i vevstäl-
tionshuset.

Växlarne 1 och 2 samt spårskiffrarna SpI och SpII äro
lokalt omlägbara men förreglingsbara från ställverket med för-
reglingsvev.

I ett manöverskåp ovanpå ställverket finnas
tågväglåsar a och b för manövrering av infartssignalerna
kontrollampor, angivande infartssignalernas tillstånd,
strömbrytarna A och B, medelst vilka signalerna kunna
läsas till stopp utan att tågväglåset behöver upplåsas,

kontrollås K¹⁴ för upphävande av berednet mellan signa-
lerna A och B, vilket sker genom upplåsning av nämnda kontroll-
lås, så att tågväghävstängerna ao och bo kunna upplåsas,

kontrollampa Sp^{a/b}, som tändes, då anordningen för automatisk
signalernes automatiska återställning till stopp träder i funk-
tion vid tågs infart, och släckes åter, då tågväghävstängerna
återställas.

§ 3.

Tågvägsinspektionen enligt såo § 55:3:a m. för infartst-
vägarna anses verkställd genom att körsignalerna visas med in-

I n s t r a k t i o n

för begagnande av växel- och signalstörrelser vid stationen.

K a l l h ä l l.

Fastställd den **12 dec 1948**

Härtill ritning litt C nr 1212-001.

§ 1.

Följande fasta signalmedel finnas:

- a) Infartssignal A (ljussignal) jämte försignal för ~~Sp1~~ Stället. ~~till spår I, till växel a och b.~~
- b) Infartssignal B (ljussignal) jämte försignal för ~~Sp2~~ Jakobsberg, ~~till spår I, till växel a och b.~~
- c) Skyddssignal för vägkorsning V¹, visande rött ljus, fällbommarna äro upplyftade, och ofärgat ljus, då fällbommarna äro fällda.
- d) Bomsignalskärm och bomsignallykta vid fällbommar V¹.

§ 2.

Ställverket utgöres av en vevapparat, uppställd i stationshuset.

Växel 1 och spärrspår Sp1 samt växel 2 och spärrspår Sp2 äro endast lokalt omlägbara med förre lit. C i samförbindelse med förreglingsvevar.

I ett manöverslåg ovanpå ställverket finnas:

tågväglås A och B för manövrering av infartssignalerna, kontrollampor, angivande infartssignalernas ställning, strömbrytare a och B, medelst vilka signalerna kunna ställas till stopp utan att tågväglåset behöver upplåsas,

kontrollås K¹⁴ för upphävande av beroendet mellan signalerna a och B, vilket sker genom upplåsning av växel 1 och 2 så att tågväghävstängerna a och b kunna beställas,

kontrollampa Sp^a/b, som tändes, då anordningen för infartssignalernas automatiska återställning till stopp träder i funktion vid tågs infart, och släcks åter, då tågväghävstängerna återställles.