

## Kungl. Järnvägsstyrelsens

## Meddelande

till

## personalen vid Statens järnvägar,

utfärdat i februari 1914.

Växel- och  
signalsäker-  
hetsanlägg-  
ningar.

Bland större växel- och signalsäkerhetsanläggningar, som under föregående år utförts vid Statens järnvägar, märkas anläggningarna vid Älmhult och Uppsala.

Anläggningen vid Älmhult är en mekanisk växel- och signalsäkerhetsanläggning, d. v. s. manövrering av signaler samt omläggning och förregling av växlar och spårspärrar verkställes med handkraft medelst mekaniska inrättningar. Densamma består av 2 trevingade och 2 envingade infartssignaler, 8 utfartssignaler, 2 ställverk med sammanlagt 16 signal- och kopplingshävstänger samt 33 växel- och förreglingshävstänger för manövrering av förenämnda signaler och för omläggning och förregling av tillsammans 27 växlar och 7 spårspärrar; samt elektriska blockapparater, uppsatta å ställverken och i stinsexpeditionen. Blockapparaterna äro försedda med stationsblockfält, medelst vilka »medgivande» lämnas till ställverken för tågs framgående å viss tågväg, samt blockfält för tågvägsförregling för S. J. tågvägar. Utfartstågvägar- nas tågvägsförreglingsfält äro anordnade som likströms blockfält, vilka utlösas automatiskt, då tågets sista hjulpar passerar en utanför sista växeln i tågvägen utlagd rälskontakt och isolerad räl. Tågvägsförreglingsfält för infartstågvägar äro anordnade som växelströmsblockfält, varvid tågvägsförreglingen frigives genom handhavande av ett blockfält å stationsblockapparaten.

Anläggningen har beräknats kosta 68,000 kronor. Leverantör av den mekaniska delen är A. B. Södertälje verkstäder, som även verkställt monteringen. Blockapparaterna hava levererats av firman Siemens & Halske och monterats genom Statens järnvägars egen försorg.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Uppsala är en elektrisk anläggning, d. v. s. växel- och spårspärromläggning och signalomställning sker genom elektriska motorer, som äro anordnade vid resp. växlar och signaler och igångsättas från ställverken. Elektrisk kraft för anläggningens drift erhålles från ett accumulatorbatteri, som är uppställt i ett av ställverkshusen. Anläggningen består av 2 envingade och 3 trevingade infartssignaler, en tvåvingad och 11 envingade utfartssignaler, 4 manöversignaler (växlingssignaler), 3 ställverk, till vilka äro anslutna förutom ovannämnda signaler tillsammans 42 växlar och 5 spårspärrar, samt 4 frigivningsapparater, uppsatta i stinsexpeditionen och å personbangårdens plattformar. Förutom frigivningsfält för lämnande av »medgivande» till ställverken vid personbangården för tågs framgående å resp. tågvägar finnas å plattformarnas frigivningsapparater tryckknappar för utlösning av tågvägsförreglingar för infartstågvägar, samt strömbrytare, varigenom en till »kör» ställd infartssignal från plattformen kan återställas till »stopp», i händelse hinder för tågs framsläppande uppkommer, sedan »medgivande» redan är lämnat. Utlösning av tågvägsförreglingar för utfartstågvägar sker automatiskt vid tågets passerande, av rälskontakt och isolerad räl, utlagda utanför sista växeln i resp. tågvägar.

Anläggningen är kombinerad med linjeblockanordningar till närmast liggande stationer Bergsbrunna och Uppsala norra. Linjeblockanordningen till Uppsala norra är anmärkningsvärd såsom den första för en helpårig bana, som utförts vid Statens järnvägar.

Anläggningarna vid Uppsala hava beräknats draga en kostnad av c:a 130,000 kronor. De elektriska apparaterna hava levererats och monterats av firman Siemens & Halske. Signaler, växellås m. m. hava tillverkats vid inhemska verkstäder och i enlighet med å bankonstruktionsbyrån upprättade ritningar.