

# SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Mekanisk och elektrisk signalmaterieil för järnvägar från

A.-B. VÄXLAR OCH SIGNALER (AVOS) - - - ALLM. TELEFON-A.-B. L. M. ERICSSON  
ÖREBRO STOCKHOLM

---

IV a 1  
(Dec. 1922).

## S P Ä N N V E R K ,

fristående, typer I—X.



Bild 1. Dubbelt signalspännverk typ II.



Bild 2. Enkelt växelspännverk typ VI.

Spännverk typer I—X äro av S. J. normalkonstruktion. I stativen användas L-järn 100×50×8 och 50×50×8 mm. Hävarmarna, å vilka motvikterna äro anordnade, utgöras av plattjärn 70×18 mm. Motvikterna till signal- eller växelspännverk väga 80 kg. pr st. och till förreglingsspännverk 50 kg. Linhjulens spår äro svarvade, och hjulens ytterdiameter är 236 mm. Hjulen löpa på 25 mm. axlar och förses på särskild beställning med kullager. Å spännverk för ledning under marken erhålla undre vinkelhjulen plåtskyddslåda.

# SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Spännverken hava spärranordningar, som vid omläggning av ifrågakommande signal eller växel hindra, att signal- resp växelhävstången kan omläggas för den händelse signalen resp. växeln ej skulle följa med. Spärrstängerna till nämnda anordningar hava sättshärdade tänder och spärrstyckena äro av stål.

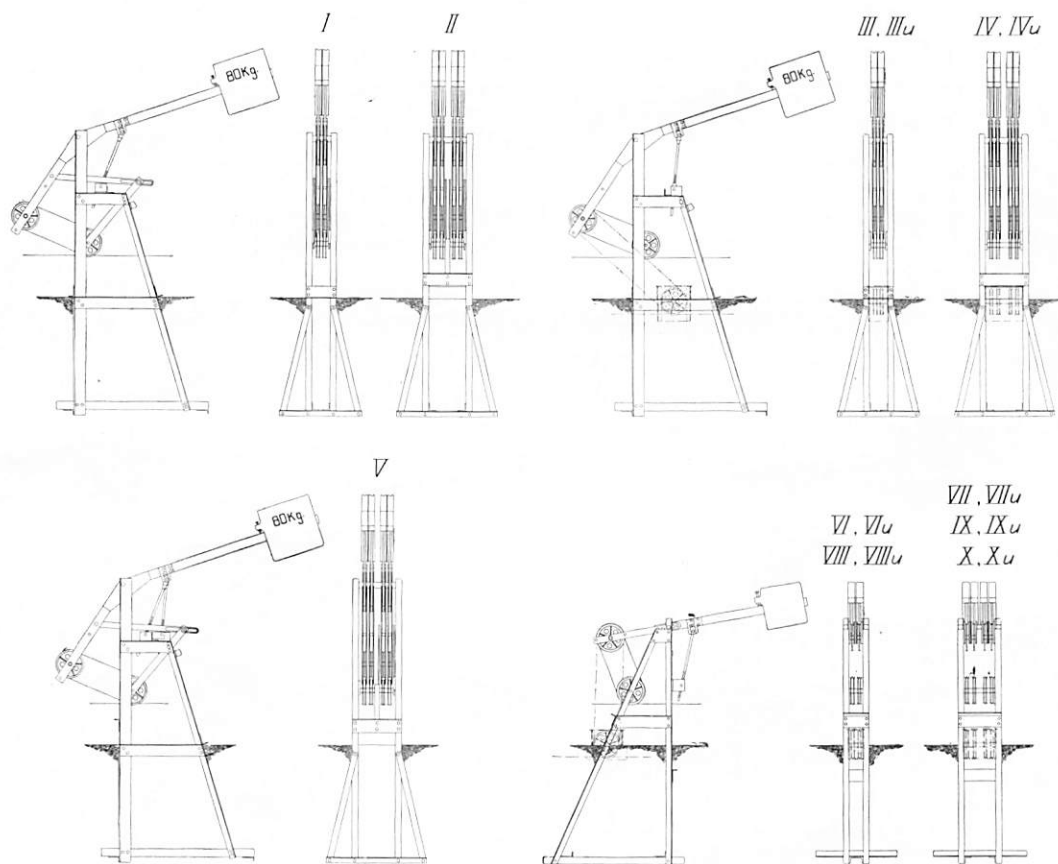


Bild 3. Spännverk typer I—X.

Spännverken levereras med fundamenten tjärstrukna och i övrigt grundstrukna med god oljefärg.

Angående de olika spärrverkstypernas användning, utjämningsförmåga av längdförändring i ledning på grund av temperaturväxling samt väg vid ledningsbrott hänvisas till vidstående tabell.

## SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Användning	Antal dubbel-ledn.	ö. m. = ledn. över och u. m. = ledn. under marken	Typ	Ritn. n:r	Utjämningsförmåga m.	Väg vid ledningsbrott m.	Motvikter kg.
För ledning till semafor med försignal	1	ö. m.	I	1—5060	1,15	1,9	2 × 80
	2	ö. m.	II	2—5060	1,15	1,9	4 × 80
För ledning till semafor utan försignal eller kopplade semaforer eller till kopplingshjul å semafor	1	ö. m.	III	1—5082	1,1	1,4	2 × 80
		u. m.	III u	3—5082			
	2	ö. m.	IV	2—5082	1,1	1,4	4 × 80
		u. m.	IV u	4—5082			
För en ledning till semafor med försignal och en ledning till semafor utan försignal eller till kopplade semaforer eller till kopplingshjul å semafor	2	ö. m.	V	1—5070	{ Typ V är sammansatt av typ I och typ III }		4 × 80
För växelledning (till växeldrivanordning)	1	ö. m.	VI	1—5045	0,47	0,67	2 × 80
		u. m.	VI u	2—5045			
	2	ö. m.	VII	3—5045	0,47	0,67	4 × 80
		u. m.	VII u	4—5045			
För förreglingsledning (till förreglingshjul)	1	ö. m.	VIII	5—5045	0,47	0,67	2 × 50
		u. m.	VIII u	6—5045			
	2	ö. m.	IX	7—5045	0,47	0,67	4 × 50
		u. m.	IX u	8—5045			
För en växelledning och en förreglingsledning	2	ö. m. u. m.	X X u	9—5045 10—5045	Typ X resp. X u är sammansatt av typer VI o. VIII resp. VI u och VIII u		{ 2 × 80 2 × 50

# SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Mekanisk och elektrisk signalmateriell för järnvägar från  
A.-B. VÄXLAR OCH SIGNALER (AVOS) - - - ALLM. TELEFON-A.-B. L. M. ERICSSON  
ÖREBRO STOCKHOLM

---

IV b<sub>1</sub>  
(Dec. 1922).

## SPÄNNVERK,

fristående, typer XI—XX.



Bild 1. Enkelt signalspännverk typ XI.



Bild 2. Enkelt växelspännverk typ XVI.

I spännverkens stativ användas L-järn  $60 \times 60 \times 6$  och  $100 \times 50 \times 5$  mm. Hävarmarna, å vilka motvikterna äro anordnade, utgöras av plattjärn  $55 \times 15$  mm. Motvikterna till signal- eller växelspännverk väga 50 kg. pr st. och till förreglingsspännverk 40 kg. Linhjulens spår äro svarvade, och hjulens ytterdiameter är 236 mm. Hjulen löpa på 25 mm. axlar och förses på särskild beställning med kullager. Å spännverk för ledning under marken erhålla undre vinkelhjulen plåtskyddslåda.

# SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Spännverken hava spärranordningar, som vid omläggning av ifrågakommande signal eller växel hindra, att signal- resp. växelhävstången kan omläggas för den händelse signalen resp. växeln ej skulle följa med. Spärrstängerna till nämnda anordningar hava sättshärdade tänder och spärrstyckena äro av stål.

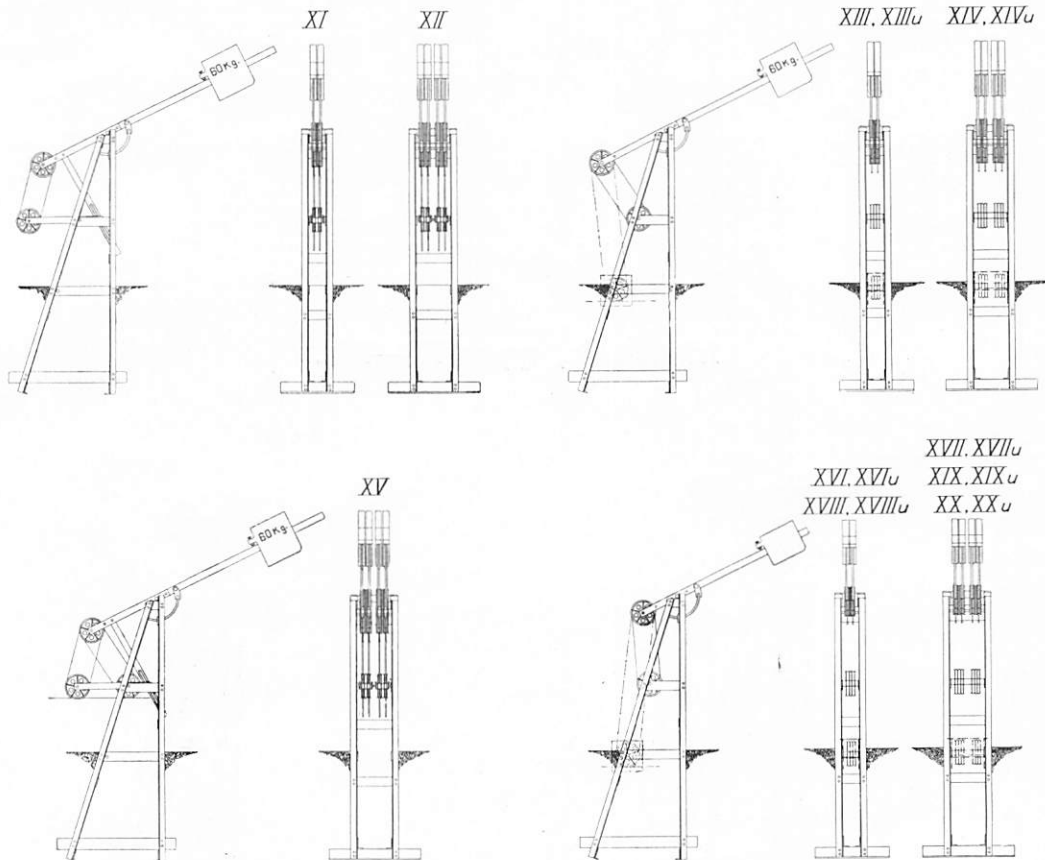


Bild 3. Spännverk typer XI—XX.

Spännverken levereras med fundamenten tjärstrukna och i övrigt grundstrukna med god oljefärg.

Angående de olika spärrverkstypernas användning, utjämningsförmåga av längdförändring i ledning på grund av temperaturväxling samt väg- vid ledningsbrott hänvisas till vidstående tabell.

## SIGNALBOLAGET - STOCKHOLM

Användning	Antal dubbel-ledn.	ö. m. = ledn. över och u. m. = ledn. under marken	Typ	Ritn. n:r	Utjämningsförmåga m.	Väg vid ledningsbrott m.	Motvikter kg.
För ledning till semafor med försignal	1	ö. m.	XI	1—6903	1,15	1,7	2 × 60
	2	ö. m.	XII	2—6903	1,15	1,7	4 × 60
För ledning till semafor utan försignal eller kopplade semaforer eller till kopplingshjul å semafor	1	ö. m.	XIII	1—6904	1,0	1,125	2 × 60
		u. m.	XIII u	3—6904			
	2	ö. m.	XIV	2—6904	1,0	1,125	4 × 60
		u. m.	XIV u	4—6904			
För en ledning till semafor med försignal och en ledning till semafor utan försignal eller till kopplade semaforer eller till kopplingshjul å semafor	2	ö. m.	XV	1—7123	Typ XV är sammansatt av typ XI och typ XIII		4 × 60
För växelledning (till växeldrivanordning)	1	ö. m.	XVI	1—6905	0,45	0,55	2 × 60
		u. m.	XVI u	5—6905			
	2	ö. m.	XVII	2—6905	0,45	0,55	4 × 60
		u. m.	XVII u	6—6905			
För förreglingsledning (till förreglingshjul)	1	ö. m.	XVIII	3—6905	0,45	0,55	2 × 40
		u. m.	XVIII u	7—6905			
	2	ö. m.	XIX	4—6905	0,45	0,55	4 × 40
		u. m.	XIX u	8—6905			
För en växelledning och en förreglingsledning	2	ö. m. u. m.	XX XX u	9—6905 10—6905	Typ XX resp. XXu är sammansatt av typer XVI och XVIII resp. XVIu och XVIII u.		2 × 60 2 × 40