

I n s t r u k t i o n

för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggning för Karlstad C och växeln vid Sjötullen.

Härtill bantekniska byråns ritning litt C nr 50189.

§ 1.

Huvudsignaler.

Följande huvudsignaler finnas, vilka samtliga äro utförda som ljussignaler:

a) Signal A jämte försignal för tåg från Skåre genom växeln vid Sjötullen till infartssignal $F^{1/2/3}$, tågväg a.

Körsignal visas med blinkande grönt sken, då infartssignalen $F^{1/2/3}$ till Karlstad C visar stopp, och med blinkande ofärgat sken, då nämnda infartssignal visar kör.

b) Signal B jämte försignal för tåg från Våxnäs genom växeln vid Sjötullen till infartssignal E, tågväg b.

Körsignal visas med blinkande grönt sken, då infartssignal E vid Karlstad C visar stopp, och med blinkande ofärgat sken, då nämnda infartssignal visar kör.

c) Signaler H/N/O och LII, uppsatta vid stationsgränsen, för tåg till Skåre resp. Våxnäs genom växeln vid Sjötullen.

Körsignal visas med ett fast grönt sken.

d) Infartssignal E för tåg från Våxnäs till spår I, tågväg e.

Körsignal visas med ett fast grönt sken.

e) Infartssignal $F^{1/2/3}$ för tåg från Skåre, visande:

ett fast grönt sken till spår I, tågväg f^1 ;

två fasta gröna " " " II, tågväg f^2 ;

tre " " " " spåren III-VII, tågväg f^3 .

f) Utfartssignaler N, H och O för tåg till Skåre från spåren III-VII, tågväg n, spår II, tågväg h, resp. spår I, tågväg o, samt LI för tåg till Våxnäs från spår I, tågväg l.

Signalerna äro uppsatta till vänster om vederbörande spår eller spårgrupp.

Körsignal visas med ett fast grönt sken.

g) Utfartssignaler R, S och Y för tåg till SJ bangård i Karlstad Ö från spår I, tågväg r, spår II, tågväg s, och spåren III-VII, tågväg y, samt P för tåg till N.Kl.J. bangård i Karlstad Ö från spår I, tågväg p.

Signalerna äro uppställda till vänster om vederbörande spår eller spårgrupp.

Körsignal visas med ett fast grönt sken.

h) Infartssignal T för tåg från N.Kl.J. bangård i Karlstad Ö till spår I, tågväg t.

Körsignal visas med ett fast grönt sken.

i) Infartssi - $-1/2/3$ för tåg från SJ bangård i Karlstad Ö, visande:

ett fast grönt sken till spår I, tågväg u¹;

två fasta gröna " " " II, tågväg u²;

tre " " " " spåren III-VII, tågväg u³.

§ 2.

Spårspärrar Sp.II, Sp.III, Sp.IV, Sp.VI och Sp.VIII äro försedda med spårspärrlyktor enligt säo, § 6, fig. 8a och 8b. Av dessa äro Sp.III, Sp.IV och Sp.VI belägna i tågvägar till och från spåren III t.o.m. VII.

Växlar nr 50s, 1, 3 och 10, som äro belägna i treskenigt spår, äro försedda med signallyktor enligt § 16, mom. 5, i säo.

§ 3.

Ställverket utgöres av en vevapparat jämte en på densamma anbragt blockapparat och är uppställt i särskilt rum i stationshuset.

På väggen bakom ställverket finnes ett skåp med kontroll-lampor, vilka visa tågvägshävstängernas ställning.

Växlarna nr 1, 38, 3, 36, 33 och 10 äro såväl centralt som lokalt omläggbara samt försedda med elektriska växelspärrar.

Växel nr 50s manövreras medelst strömställare 50s+ och 50s- i blockapparaten. Då växeln skall omläggas, föres strömställaren 50s+ uppåt, varpå 50s- nedtryckes. En lampa i blockfönstret 50s- tändes, då växeln är omlagd.

Då växeln skall återställas till normalläge, återföres först 50s-, varefter 50s+ nedtryckes. Tändning av lampan vid 50s+ angiver, att växeln intagit normalläge.

Signaler för infart å eller utfart från tågspåren å Karlstad C manövreras medelst på vevapparaten anbragta tågvägslås.

Körsignal framträder, då tågväglåset låses, sedan vederbörlig tågvägshävstång omställts, förutsatt att i tågvägen liggande spårledningarna äro fria från fordon och fällbommarna fällda vid i tågvägen liggande vägkorsningar.

För körsignal å utfartssignal norrut fordras därjämte att vederbörlig signal för tågvägen genom Sjötullsväxeln visar kör.

Signalerna för tågvägar genom Sjötullsväxeln manövreras medelst likströmsblockfält på blockapparaten. Signalerna intaga körställning, då vederbörligt blockfält förreglas, förutsatt att spårledningarna i tågvägen äro fria och, beträffande signalerna H/N/O och LII, bommarna V^1 fällda.

Blockapparaten är försedd med följande växelströmsblockfält i förbindelse med Karlstad Ö:

MtKö_S och MtKö_N för lämnande av medgivande till Karlstad Ö för utfart från N.Kl.J resp. SJ bangård därstädes,

MfKö_S och MfKö_N, vilka skola frigivas från Karlstad Ö, innan tågväg kan klargöras för utfart från Karlstad C till N.Kl.J. resp. SJ bangård därstädes.

ärplan.

På blockapparatens överstycke finnes en spårplan, försedd med kontrollampor för spårledningarna, signaler och fällbommar samt strömbrytare, varmed signalerna kunna ställas till stopp utan att frigiva tågvägsförreglingen.

Kontrollampa för spårledning lyser, då tillhörande spårsträcka är fri från fordon.

Huvudsignal repeteras med en kontrollampa för det röda skenet och en kontrollampa för varje särskild körsignalbild, som kan visas med signalen.

Försignalerna A och B repeteras med kontrollampor, som visa grönt ljus, då signalen intager varsamhetsställning.

Infartssignalerna A och $B^{1/2}$ vid Karlstad Ö repeteras med kontrollampor A/Kö resp. $B^{1/2}/Kö$, som lysa, då vederbörlig signal intager körställning.

För varje fällbomsanläggning finnas följande kontrollampor:
en lampa med rött ljus, som tändes, när bommarna äro öppna för vägtrafik,

en lampa med grönt ljus, som tändes, när bommarna äro fällda,
da,

en lampa med ofärgat sken, som tändes, då stoppsignalerna mot vägen äro tända.

Kontrollampor för bomlyktor åt banan äro anordnade å särskild plint, försedd med strömbrytare för tändning av lyktorna.

Fällbommarna manövreras medelst å ställverket anordnade fällbomsställare V^1 , V^2 och V^3 . Fällning sker genom att föra ställarens handtag nedåt och lyftning genom att föra handtaget uppåt.

Fällbommarna V^1 , V^2 och V^3 kunna även manövreras lokalt. Tillstånd till lokal omläggning lämnas genom att ställa fällbomsställarens handtag vågrätt.

Lokal manövrering sker medelst en i närheten av vägövergången anordnad lokalställare. En på ställaren anbragt glimlampa lyser, då fällbomsställaren på ställverket står i vågrätt läge, så att lokal manövrering kan ske.

§ 4.

För de olika tågvägarna skola växel- och förreglingsvevar på ställverket intaga följande lägen (understrykning angiver omlagt läge):

- e: 1, 38, 1/38+, 3, 36, 3/36+,
- f¹: 1, 38, 1/38+, 3, 36, 3/36+, 33, 10, 10/33+,
- f²: 1, 38, 1/38+, 5+, 3³⁶/36-, 14/Sp.VI+,
- f³: 1, 38, 1/38-/Sp.II+, 5+/Sp.III/Sp.IV-, 36. Växlarna innanför växel 5 äro icke förreglingsbara.
- h: 1, 38, 1/38+, 5+, 3, 36, 3/36-,
- l: 1, 38, 1/38+, 3, 36, 3/36+,
- n: 1, 38, 1/38-/Sp.II+, 5+/Sp.III/Sp.IV-, 36. Växlarna innanför växel 5 äro icke förreglingsbara.
- o: 1, 38, 1/38+, 3, 36, 3/36+,
- p: 33, 10, 10/33+,
- r: 33, 10, 10/33+,
- s: 14/Sp.VI+, 33, 10, 10/33-/Sp.VIII+,
- t: 33, 10, 10/33+,
- u¹: 1, 38, 1/38+, 3, 36, 3/36+, 33, 10, 10/33+,
- u²: 14/Sp.VI+, 33, 10, 10/33-/Sp.VIII+,
- u³: 14/Sp.VI-, 33, 10, 10/33-/Sp.VIII+. Växlarna innanför växel 14 äro icke förreglingsbara.
- y: 14/Sp.VI-, 33, 10, 10/33-/Sp.VIII+. Växlarna innanför växel 14 äro icke förreglingsbara.

fällboms-
ställare.

arnas lä-
för tåg-
arna.

§ 5.

tågsvägsin-
spektion.

Den i såo § 55 mom. 3 a) omhandlade delen av tågsvägsinspektionen må beträffande de förreglingsbara växlarna och spårspärrarna anses verkställd genom att körsignal kan i nedan i § 6 angiven ordning visas med huvudsignalen.

Växlarna innanför växlarna 5 och 14 äro icke förreglingsbara och skola därför inspekteras lokalt.

I § 55 mom. 3 b) föreskriven kontroll av att tågsväg är hinderfri må beträffande de delar av tågsvägen, som äro försedda med spårledning och sålunda förbundna med kontrollampa i spårplanen, verkställas genom att iakttaga att ifrågakommande lampor äro tända.

§ 6.

signalering
för tåg.

Vid signalering för tåg skall ställverket och blockapparaten användas i följande ordning:

A. För tåg till och från Våxnäs och Skåre:

- 1) Växeln vid Sjötullen lägges i vederbörligt läge medelst ställaren på blockapparaten och låses genom nedtryckning av vederbörliga likströmsblockfält A, B, 1 eller h/n/o.
- 2) Växel- och förreglingsvevarna ordnas enligt § 4 och tågsväghävstången omställas.
- 3) Fällbommarna V^1 och V^2 fällas.
- 4) Sedan på kontrollamporna iakttagits, att rätt tågsväghävstång är omställd, låses tågsväglåset.

Likströmsblockfälten A och B utlösas automatiskt, när tåggets främre del inkommer på spårledning Sd resp. Sc och Say resp Sby är fri.

Likströmsblockfälten 1 och h/n/o utlösas, när tåget i sin helhet passerat spårledning Sbi resp. Sai.

B. För tåg till och från Karlstad Ö:

- 1) För tåg från Karlstad Ö förreglas blockfältet MtKö_N eller MtKö_S.

För tåg till Karlstad Ö avvaktas frigivning av blockfältet MfKö_N resp. MfKö_S.

- 2) Växel- och förreglingsvevar ordnas enligt § 4 och tåg-

vägshävstången omställles.

- 3) Fällbommarna V³ fällas.
- 4) Sedan å kontrollamporna iakttagits, att rätt tågvägs-
hävstång är omställd, låses tågvägslåset.

§ 7.

Kontrollås-
nycklar.

Endast en nyckel till tågvägslåsen får finnas i bruk.
Reservnycklar skola förvaras under plombering.

LUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Bantekniska byrån
Signalavdelningen

1 - 12 - 33. / *M*