

I n s t r u k t i o n

för

begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid

G ö t e b o r g .

Härtill benbyråns ritning litt C nr 3853.

§ 1.

Fasta signaler Följande fasta signalinrättningar finnas:

och tågvägar. A. För in- och utfart å personstationen:

a) Infartssignal $\frac{1}{2/3}$ (semafor) för tåg från Olskro-
ken å nedgående huvudspåret. En ving gäller till spår
I, tågväg $\frac{1}{a}$, två vingar till spår II, tågväg $\frac{2}{a}$, och
tre vingar till spår III eller IV, tågvägar $\frac{3}{a}$ III resp.
 $\frac{3}{a}$ IV.

b) Utfartssignaler B, C, D och E (ljussignaler) för
tåg till Olskroken å uppgående huvudspåret. Signalerna
äro uppställda i östra änden av tågspår och förbundna
med ljusrepetersignaler, uppsatta vid östra änden av
plattformstaken. Ljussignal B gäller från spår VI, tåg-
väg b, C från spår V, tågväg c, D från spår IV, tågväg d,
och E från spår III, tågväg e.

B. För korsningen med lokstallsspåret vid Skansen:

a) Ljussignaler X_I och X_{II} för nedgående tåg, tågväg x.
b) Ljussignaler Y_I och Y_{II} för uppgående tåg, tågväg y.

X_{II} och Y_{II} äro uppställda på var sin sida om kors-
ningen vid Skansen. X_I står strax utanför utfartsväxeln
vid Olskroken och Y_I strax utanför utfartsväxeln vid
Göteborgs personstation. Ljussignalerna X_I , X_{II} , Y_I och
 Y_{II} ställas automatiskt och tjänstgöra dels som skydds-
signaler för korsningen, dels som blocksignaler för
huvudspår.

Ljussignal X_I resp. Y_I visar:

vitt klippljus, då blocksträckan bakom signalen är
klar, och ljussignal X_{II} resp. Y_{II} vid Skansen visar

grönt klippljus, då blocksträckan bakom signalen är
klar, men ljussignal X_{II} resp. Y_{II} vid Skansen visar

"stopp"

rött klipplys, då blocksträckan bakom signalen är upptagen av tåg eller vagnar, eller skyddsväxlarna vid Skansen äro frigivna för framsläppande av lok över huvudså spåret, eller, beträffande X_I, växeln till utställnings-spåret är frigiven för omläggning.

Ljussignal XII resp. Y_{II} visar:

Ofärgat blinkande sken, då blocksträckan bakom signalen är klar, och infartssignalen vid Göteborg resp. Olskroken är ställd på "kör",

grönt blinkande sken, då blocksträckan bakom signalen är klar, men infartssignalen vid Göteborg resp. Olskroken visar "stopp",

rött blinkande sken, då blocksträckan bakom signalen är upptagen av tåg eller vagnar, eller skyddsväxlarna vid Skansen äro frigivna för framsläppande av lok över huvudså spåret, eller, beträffande X_{II}, växeln till utställningsspåret är frigiven.

§ 2.

Ställverksan- Följande ställverksanordningar finnas:

ordningar. A. Ställverk I vid personbangården.

Ställverk I. a) En vevapparat, sammansatt av:

1 signal- och 1 kopplingsvev för infartssignal
A 1/2/3

3 växelvevar, 7, 9b och 11b,

8 förreglingsvevar, 9a/17+, 11a/19c/d[±], 21/22a/b+,

20/23c/d+, 15/19a/b+, 24a/b/25+, 18/27[±],

14a/b+/16[±]/29[±]/31+/33+,

2 kontrollås K¹ i förbindelse med växlarna nr 5

och 30 och 2 kontrollås K² i förbindelse med växel

59 och spårspärr Sp.I,

4 tågavstängningar, a²/a¹, a³ IV/a³ III, b/c och d/c.

b) En elektrisk blockapparat, försedd med:

8 stationsblockfält, a¹, a², a³ III, a³ IV, b, c, d

och e, i förbindelse med tågklararens expedition,

1 stationsblockfält, b/c/d/e, i förbindelse med ställverk II vid Skansen samt

1 tågvägsförreglingsfält B/C/D/E (likströmsblockfält) i förbindelse med rälskontakt i uppgående huvudspåret utanför utfartsväxeln.

Å blockapparaten överstycke finnas därjämte 2 ringtryckknappar och 2 lystringsklockor i förbindelse med tågklararens expedition, 1 klocka och 1 ringtryckknapp i förbindelse med ställverket vid Skansen, samt 1 klocka och 1 ringtryckknapp i förbindelse med Olskroken (ställverk II).

Vidare finnas å blockapparaten 1 signalkontrollfält (spegelfält) i förbindelse med infartssignal $A^{1/2/3}$, visande svart bild, då semaforen står på "stopp" och svart-vit bild, då semaforen står på "kör", samt 1 strömbrytare medelst vilken utfartssignalerna B, C, D och E kunna ställas på "stopp", utan att tåg framgått.

c) Ovanför ställverket finnes slutligen 7 spårkontrollfält, Sl-1, Sl-3, Sl-5, Sl-7, Sl-9, Sl-2 och LS-1-2, för spårledning med motsvarande beteckningar. Då spårsträckan är fri från vagnar, visar spegelfältet vit stjärnbild, eljest helt svart fält.

Sl-1	omfattar spårsträckan genom växel 5 mellan $A^{1/2/3}$ och växel 7,
Sl-3	" " " " 7 fram till växel 9b,
Sl-5	" " " " lar 9a och 9b,
Sl-7	" " mellan växel 9a och 11b (korsningen),
Sl-9	" " genom växlar 11b och 11a,
Sl-2	" " " " 27, 25, 21, 19a/b och c/d, 17 och 30 fram till signal Y _I ,
LS-1-2	" blocksträckan i uppgående spåret mellan Y _I och Y _{II} .
B.	<u>Ställverk II vid korsningen mellan persontågsspären</u>
Ställverk II.	<u>och lokställspåret vid Skansen:</u>

2 kontrollås K³, samverkande med kontrollås vid växeln nr 3 och spårspärren Sp. II,

2 tågvägshävstänger, x och y.

b) En elektrisk blockapparat, försedd med;

1 stationsblockfält y i förbindelse med ställverk I vid personstationen, samt

1 stationsblockfält x i förbindelse med ställverk II vid Olskroken.

Å blockapparaten finnas därjämte en ringtryckknapp och en lystringsklocka i förbindelse med Olskroken samt en klocka och en ringtryckknapp i förbindelse med ställverket vid Göteborg.

Stations-
blockappa-
reten:

c. Stationsblockapparat i tågklararens expedition, försedd med:

8 stationsblockfält, a¹, a², a³ III, a³ IV, b, c, d och e i förbindelse med ställverk I.

Å blockapparaten finnas därjämte 2 ringtryckknappar och 2 klockor i förbindelse med ställverk I samt en lystringsklocka i förbindelse med Olskroken, ställverk II. Sistnämnda klocka är kopplad i serie med klockan A^{1/2/3} i ställverk I.

Vidare finnes ett spegelfält i förbindelse med infartssignal A^{1/2/3}, visande svart bild, då semaforen står på "stopp", och svart-vit bild, då semaforen står på "kör."

§ 3.

Tågvägarnas

För de olika tågvägarnas skola vevarna vdra lagda

ordnande.

i följande lägen (understrykning angiver att veven lig-

Ställverk I. ger i +läge):

a) Ställverk I.

för a¹: 7, 20/22c/d+,

för a²: 7, 9b, 9a/17+, 21/22c/b+, 20/22c/d+,

för a³ III: 7, 9b, 9a/17+, 11b, 11a/19c/d+,

för a³ IV: 7, 9b, 9a/17+, 11b, 11a/19c/d+, 18/27+.

- för b: 9a/17+, 11a/19c/d+, 21/22a/b+, 15/19a/b+,
24a/b/25+, 18/27+, 14a/b+/16+/29-/31+/33+,
- för c: 9a/17+, 11a/19c/d+, 21/22a/b+, 15/19a/b+,
24a/b/25+, 18/27+, 16/29+.
- för d: 9a/17+, 11b, 11a/19c/d+, 21/22a/b+, 15/19a/b+,
24a/b/25+, 18/27+, 16/29+.
- för e: 9b, 9a/17+, 11a/19c/d-, 21/22a/b+, 15/19a/b+,
24a/b/25+, 16/29+.

För samtliga tågvägar skola kontrollåsen K^1 å
stallverket vara upplåsta; för tågväg a^1 skola jämväl
kontrollåsen K^2 vara upplåsta.

Ställverk b) Ställverk II.

II. För båda tågvägarna skola växlarna 1 och 2 ligga
i normalläge. För tågväg x skola därjämte kontrollåsen
 K^3 å stallverket vara upplåsta.

§ 4.

Ställverkens Vid signalering för tåg skola ställverken an-
handhavan- vändas enligt följande beskrivning:

de. Ställ- A. Ställverk I.

verk I. a) För ankommande tåg:

1. Vevarna och kontrollåsen ordnas för vederbörande tågväg enligt § 3.
2. Sedan stationsblockfältet för tågvägen frigivits från tågklorerarens expedition - blockfönstret vitt - omställes vederbörande tågvägshävstång. För tågvägar a^2 och a^3 omläggs därjämte kopp- lingsveven åt höger resp. vänster.

3. Därefter tillses att följande spårkontrollfält
visa vitt fält (spåret fritt):

för a^1 -- Sl.1, 3,

för a^2 -- Sl.1, 3, 5 och 7,

för a^3 och a^3 IV -- Sl.1, 3, 5, 7 och 9,

verpå signalveven $A^1/A^2/3$ omläggs.

Lystringssignal erhålles från Olskroken å klockan 1/2/3, då tåget avgår därifrån.

Då tåget uppnått infartssignalen, återgår densamma automatiskt till stopp.

När tåget passerat: för a¹ spårledning 3, för a² spårledning 7 och för a³ spårledning 9, återställas signalveven, kopplingsveven och tågvägshävstången i normalläge och stationsblockfältet förreglas, varvid blockfönstret blir rött.

b) För avgående tåg:

1. Vevarna och kontrollåsen orånas för vederbörlig tågväg enligt § 3.
2. Frigivning av blockfältet b/c/d/e begäres genom lystringssignal till ställverk II.
3. Sedan nämnda blockfält frigivits - blockfönstret vitt - och därjämte medgivande erhållits från tågklararens expedition genom att stationsblockfältet för tågvägen frigivits, omställas tågvägshävstången.
4. Därefter tillses, ett spårkontrollfält S1.2 och IS1.2 vise vitt fält (spåret fritt), verpa tågvägsförreglingsfältet B/C/D/E (likströmsblockfält) förreglas, varvid blockfönstret blir vitt. Vederbörlig utfartssignal ställes härigenom på "kör." Utfartssignalen återgår automatiskt till stopp vid tågets utgång.

Tågvägsförreglingsfältet utlöses - blockfönstret blir rött - då tåget uppnått rälskontakten i utfartsspåret.

Därefter ställes tågvägshävstången i normalläge och det med tågklararens expedition förbundna stationsblockfältet förreglas.

För såvitt icke tåg skall omedelbart avgå i samma riktning, förreglas blockfältet b/c/d/e, så snart

spårkontrollfältet LS1.2 visar vitt fält och lystrings-
signal erhållits från ställverk II.

Ställverk

B, Ställverk II.

II.

1. Värna och kontrollåsen ordnas enligt § 3.

2. Färdgshävstången x resp. y omställs.

3. Om lystringssignal erhållits från Olskroken
resp. Göteborg, förreglas stationsblockfältet x
resp. y, varvid blockfönstret blir vitt.

Da tåget framgatt och växlarna behöva frigivas
för växling över huvudspåret, gives lystringssignal
till Olskroken resp. Göteborg, varpå frigivning av
blockfältet x resp. y avvaktas.

§ 5.

Kontrollås-
nycklar.

Endast två kontrollåsnycklar K^1 , två K^2 och två
 K^3 få vara i bruk. Reservnycklar skola förvaras å
stationsföreståndarens expedition under plombering.

Fastställt.

Stockholm den 7 september 1923

