

svskrift.

Ändr. den 26/3 -

Redaktion 6.12.45

I n s t r u k t i o n

för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen
vid T u r e b e r g.

Härtill bantekniska byråns ritning litt C nr 50069.

§ 1.

1. Huvudljussignaler äro anordnade dels vid stationsgränserna för signalering till ankommande och avgående tåg på vänsterspår, dels vid huvudtågvägs för infart slutpunkt för signalering till avgående tåg.

Å infartssignalerna visas körsignal med:

ett fast grönt sken jämte blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartssignal vid infart å huvudtågväg;

två fasta gröna sken vid infart å spår III (godstågspåret)

tre fasta gröna sken vid infart på huvudtågvägen för den motsatta tågriktningen.

Utfartssignalerna vid stationsgränserna äro automatiska signaler för blocksträckor och visa körsignal med grönt fast eller blinkande sken.

Utfartssignal vid huvudtågvägs för infart slutpunkt visar⁺

⁺ körsignal med ett fast grönt sken vid vänster-spårstrafik.

II. Dvärgsignaler äro anordnade

dels vid stationsgränserna för signalering till ankommande och avgående tåg på högerspår;

dels vid utfartstågvägarnas början för signalering till avgående tåg samt vid växlingsrörelser i riktning mot linjen.

Dvärgsignalerna vid stationsgränserna för avgående tåg å högerspår äro automatiska signaler för blocksträckor och visa körsignal med signalbild enligt fig. 11 b i såo.

Å dvärgsignalerna vid utfartstågvägarnas början visas körsignal med signalbild enligt fig. 11 b (jämte nedre ofärgat sken enligt S&O § 6:1 C 3 b) eller 11 c (i såo. Sistnämnda signalbild visas, då signalen för blocksträckan visar "stopp" eller då hinder kan finnas i tågvägen.

"Växling tillåten" visas med signalbild enligt fig. 11 b eller 11 c. Då växling sker med oförreglade växlar, visas "ogiltighetssignal" enligt fig. 11 d i såo.

§ 2.

Växlarna nr 3, 18, 5, 16, 7, 14, 6, 11, 4, 13 och 2 äro såväl centralt som lokalt omläggbara samt försedda med elektriska växelspärrear och kontrollförregling.

Växlarna nr 1, 9 och 8 samt spårspärrarna Sp IV, Sp.III, Sp. II och Sp.I äro endast lokalt omläggbara och förreglingsbar

Växlar och spårspärrar.

ringar.

Spårledningar äro anordnade i samtliga tågspår och tågvägar.

mmar.

För manövrering av fällbommar vid vägkorsningen i bangårdens norra del äro ställare anordnade dels i ställverksrummet dels på stationsplattformen. Fällning av bommarna sker antingen från ställverksrummet eller från stationsplattformen genom att föra ställarens handtag åt höger. Lyftning av bommarna sker genom att föra handtaget åt vänster. Bommarna kunna även skötas lokalt medelst en vid vägkorsningen anordnad lokale ställare.

Tågsignal-
inläggning.

Den vid norra infartssignalen befintliga vägövergången skyddas genom ringklockor, vilka igångsättas och avstängas automatiskt av tågen. Igångsättning av klockorna vid utdragning på huvudspåret innanför vägkorsningen kan förhindras medelst ~~å tågexpeditionen~~ uppsatta tidställare T₂ och T₁₂, av vilka T₂ användes vid utdragning på vänsterspår och T₁₂ vid utdragning på högerspår. Frånkoppling sker genom att utlösa tidställaren, varvid vederbörande utfartssignal intager stoppställning, varefter frånkoppling inträder efter 30 sek.

*I ställverket*Spårplan.

Vid ställverket är uppsatt en spårplan med kontrollampor för signaler, spårledningar och fällbommar.

Kontrollampor för fällbommar och vissa spårledningar äro dessutom anordnade vid fällbommsställaren på stationsplattformen.

På tågexpeditionen finnes en tavla, varå signalerna vid stationsgränserna, ^{utlösningsskyltar och belysning} samt de båda närmaste spårledningarna på linjen utanför stationsgränserna ^{samt fällbommar och signalen} repeteras genom kontrollampor.

Signalmanövrering.

För manövrering av signaler finnas följande anordningar:

tågvägshävstänger på ställverket;

tryckknappställare A^{1/2/3}, B^{II}, E^{II} och F^{1/2/3} på tågexpeditionen och i ställverket;

tryckknappställare A/C_I och B/C_{II}/C_{III} vid fällbommsställarna på stationsplattformen och i ställverket;

tågvägslås C_{IO}, C_{IIo} etc. på ställverket för manövrering av ogiltighetssignaler; *i ställverket*

tidställare 2/13, 1/14 på tågexpeditionen för omkastning av trafikriktning på blocksträckorna i uppspåret till Rotebro resp. Ulriksdal.

Nödfallsutlösning.

På ställverket äro anordnade 4 tidsutlösare, som användas för utlösning av tågvägsförregling, då utlösning ej kan ske automatiskt genom tågets inverkan.

Anordningar för obehövad körning.

För omkoppling till automatisk signalering vid obehövad körning över stationen äro i ställverket anordnade två kontroll-låsställare Kl6 "ned" och Kl6 "upp".

§ 3.

Tågvägsinspektion.

Den i såo § 55 nom. 3 a) omhandlade delen av tågvägsinspektionen samt den i mom. 3 b) föreskrivna kontrollen av att tågväg är hinderfri, må anses verkställd genom att körsignal kan visas med huvudsignal eller signalbild enligt fig. 11 b

i säo från dvärgsignal.

§ 4.

Vid signalering för tåg skall ställverket manövreras på följande sätt:

Växel- och förreglingshävstängerna ordnas för vederbörande tågväg enligt anvisningar på skylten vid tågväghävstängens, varpå tågväghävstängens omställas. Körsignal framträder där- efter antingen omedelbart eller, om tryckknappställare för signalens manövrering finnes, då denna ställs i vederbörligt läge.

För in- och utfartstågvägarna i norra änden skola dessutom fällbommarna vara fällda och tryckknappställare vid endera av fällbomsställarna hava intryckts.

Tågväghävstängerna spärras automatiskt i omställt läge, till dess att tåget passerat:

a^1, a^2 och a^3 :	S 5/18
b^1 och b^2 :	S 3/7/16
b^3 :	S 5/18
c_I^{12} och c_{II}^{12}/c_{III}^{12} :	S 5/18
c_{II}^2/c_{III}^2 :	S 3/7/16
$d_I^1, d_I^{11}, d_{II}^1/d_{III}^1$:	S 4/13
d_{II}^{11}/d_{III}^{11} :	S 2/6/11
e^1 och e^2/e^3 :	S 4/13
f^1 och f^2 :	S 2/6/11
f^3 :	S 4/13

Infartssignal intager automatiskt stoppställning, då tåget passerar signalen.

Dvärgsignal vid utfartstågvägs början intager, då tåget passerar densamma, varsamhetsställning (fig. 11 c i säo).

Tidsutlösare.

Om tågväghävstång måste återställas till normalläge utan att tåg framgått, kan förreglingen av densamma upphävas medelst en tidsutlösare. Då denna utlöses intager signalen stoppställning, varefter tågväghävstången frigöres efter cirka en minuts förlopp. Innan tågväghävstång återställs efter utlösning medels tidsutlösare, skall tillses att tåg, för vilk signalen genom utlösningen eventuellt blivit ställd till "stop" vederbörligen stannat.

Signalering för tåg, då ställverket är obemannat.

Då tåg skola framgå genom stationen på huvudtågvägar för vänsterspårstrafik, kan ställverket vara obemannat, om tågväghävstängerna för in- och utfartstågvägarna äro omställda och låsta med kontrollåsen K^{16} "ned" och K^{16} "upp" på ställ-

verket. Signalerna omställas då automatiskt genom spårledning
nas inverkan, men kunna dessutom, då så erfordras, ställas
till "stopp" och "kör" med tryckknappställarna.

Då sidotågväg skall användas, bör K^{16} -låset för den eller de
genomfartstågvägar, som därvid behöva upplösas, om möjligt
öppnas redan innan närmast föregående tåg framföres på dessa
tågvägar. Kan så ej ske måste tidsutlösare användas för genom-
fartstågvägarnas upplösning.

§ 5.

Signalbild enligt fig. 11 b och 11 c visas genom omställning
av tågvägshävstången för den utfartstågväg, som skall befaras
vid växlingen.

Signalbild enligt fig 11 d (ogiltighetssignal) visas genom om-
ställning av tågvägslås C10, CII/III0, D10 resp DII/III0
medelst nyckel K^{15} .

§ 6.

Endast en nyckel K^{15} till tågvägslåsen samt två nycklar K^{16}
få finnas i bruk. Reservnycklar skola förvaras under plombe-
ring.

64

Fastställd.

Stockholm den 4 augusti 1937.

T.A. Törjesson

Signalering
vid växling.

Kontrollås-
nycklar.