

4

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG

BAN- & MASKININGENJÖREN

TELEFON 308

NORA STAD den

22/10 H. d. J. Blomstrand

TILL []

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN		
JÄRNVÄGSBYRÅN		
Dnr Jv 508		
23 OCT 1958		

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen
 Järnvägsinspektören
 Västerbroplan
STOCKHOLM 12.

Ang. signalsäkerhetsanläggning vid Vikersviks station.

Häri genom få vi vördsamt anhålla om godkännande av ny signal-
 säkerhetsanläggning för Vikersviks station enligt bilagda rit-
 ningar och beskrivning. Den nya signalsäkerhetsanläggningen
 möjliggör bl.a. att stationen kan tagas i bruk såsom tillfälligt
 obebakad driftplats enligt de undantagsbestämmelser, som finnas
 angivna i 1947 års säo.

Nora stad den 22.10.1958.

Nora Bergslags Järnväg

Banavdelningen

Y. Blomstrand
 Y. Blomstrand

Bil. 2 ex. beskrivning

- 2 " ritn. 494575 NBJ nr H 115
- 2 " " 495933 " " H 116
- 2 " " 494912 " " H 117
- 2 " " 494913 " " H 118

Beskrivning över signalsäkerhetsanläggning Vikersvik

Anläggningen är utförd i enlighet med följande ritningar:

494575	spår- och kabelplan	MBJ nr H 115
495933	förreglingstabell	" " H 116
494912	centrallås	" " H 117

Signalsäkerhetsanläggningen består av:

en ljussignal A 1/2, uppställd till vänster om ingångsspåret från Gyttorp ca 225 m framför växel 1, för signalering till tåg från Gyttorp till spår I med ett grönt sken och till spår II med två gröna sken;

en ljussignal B 1/2, uppställd till höger om ingångsspåret från Kortfors ca 200 m framför växel 2, för signalering till tåg från Kortfors till spår I med ett grönt sken och till spår II med två gröna sken;

en ljussignal FsiB, uppställd till vänster om ingångsspåret ca 380 m framför Signal B 1/2.

ett centrallås, för manövrering av ljussignaler A 1/2 och B 1/2 samt för låsning av växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII.

en spårledning SA, omedelbart efter signal A 1/2, för autom. stoppställning av signal A 1/2

en spårledning SIIa, framför växel 4, för autom. stoppställning av signal B 1/2.

en stoppströmbrytare A/B, omedelbart under centrallåset, medelst vilken signaler A 1/2 och B 1/2 alltid kunna ställas till stopp.

ett reläskåp, innehållande reläer, transformatorer etc. för anläggningen.

kontrollås vid växlarna 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrarna SpI och SpII.

växelkontrollkontakter vid växlarna 1 och 4.

spårledningar SI, SIIa/SIIb och SIII för de automatiska ljus- och ljudsignalerna vid vägövergången framför växel 2.

en kontrollsignal Vka/b vid vägövergången för kontroll av ljus- och ljudsignalanläggningen.

tre ljussignallykter Va, Vb och Vc vid vägövergången.

tre reläskåp innehållande reläer etc för de autom. ljus- och ljudsignalerna.

Centrallåset består av:

två miniatyrer av signaler A 1/2 och B 1/2, repeterande resp. signals ställning.

två strömbrytare, en för varje signal, med vilken signal, om härför erforderliga villkor äro uppfyllda, kan ställas till kör med ett eller två sken. Genom återföring av strömbrytaren till normalläge kan signalen under alla förhållanden ställas till stopp;

fyra kontrollås K1, K1, K5Vx1 och K5Vx4 för låsning och kontroll av växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och Sp II.

ett kontrollås K14, varigenom beroendet mellan signaler A1 och B1 upphäves, så att oövakad körning (tågväg a¹/b¹o) på spår I kan äga rum.

två kontrollås K15, tågväglås K15A och K15B.

en strömbrytare SIIb, för urkoppling av spårledning SIIb.

en tryckknapp för ställande av ljus- och ljudsignalanläggning i larmläge vid utfart från spårgrupp II-V.

Beroendena mellan kontrolllåsen i centrallåset åskådliggöras på ritning 494913. Kontrolllåsen K5Vx1, K5Vx4, K14, K15A och K15B äro försedda med kontaktnordning.

Tågvägarna äro följande:

a ¹ :	Tåg från Gyttorp till spår I
a ² :	" " " " " II
b ¹ :	" " Kortfors " " I
b ² :	" " " " " II
a ¹ /b ¹ o:	obevakad körning på spår I

Tågvägstabell

=====

Tågväg a¹:

Tåg från Gyttorp till spår I.

Växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge, tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Spårledning SA, SIIa och SIIb skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågvägslåset K15A insättes nyckeln och omvrides, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, nyckeln urtages.
2. Strömbrytaren A 1/2 omställles, varvid signalen går på kör med ett sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal A 1/2 ställes autom. till stopp då tåget inkommer på spårledning SA. Då tåget inkommit på stationen skall strömbrytaren A 1/2 återföras till normalläge. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågvägslås K15A omställles, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg a²:

Tåg från Gyttorp till spår II.

Växlar 2 och 3 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge, tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Växel 1 omlägges lokalt till minusläge, sedan växeln upplåsts med nyckel K5Vxl från centrallåset. Växelns minusläge kontrolleras medelst växelkontakt. Spårledningarna SA och SIIa skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågvägslåset K15A insättes nyckeln och omvrides, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, nyckeln urtages.
2. Strömbrytaren A 1/2 omställs, varvid signalen går på kör med två sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal A 1/2 ställes autom. till stopp då tåget inkommer på spårledning SA. Då tåget inkommit på stationen skall strömbrytaren A 1/2 återföras till normalläge. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågvägslås K15A omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg b¹:

Tåg från Kortfors till spår I.

Växlar 1, 2, 3 och 4 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge, tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Spårledningarna SA, SIIa och SIIb skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågvägslåset K15B insättes nyckeln och omvrides, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, nyckeln urtages.

2. Strömbrytaren B 1/2 omställs, varefter signalen går på kör med ett sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal B 1/2 ställes autom. på stopp då tåget inkommer på spårledning SIIa. Då tåget inkommit på stationen skall strömbrytaren B 1/2 återföras till normalläge. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågväglås K15B omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg b²:

Tåg från Kortfors till spår II.

Växlar 2 och 3 samt spårspärrar SpI och SpII skola ligga i normalläge; tillhörande kontrollåsnycklar skola vara inlåsta i centrallåset. Växel 4 omlägges lokalt till minusläge, sedan växeln upplåsts med nyckel K5Vx4 från centrallåset. Växelns minusläge kontrolleras medelst växelkontakt. Spårledning SA och SIIa skola vara fria.

Signal gives på följande sätt:

1. I tågväglåset K15B insättes nyckeln och omvrides, varvid vitt fält visas i kontrollåsfönstret, nyckeln urtages.
2. Strömbrytaren B 1/2 omställs, varefter signalen går på kör med två sken och motsvarande signalbild repeteras.

Signal B 1/2 ställes autom. till stopp då tåget inkommer på spårledning SIIa. Då tåget inkommit på stationen skall strömbrytaren B 1/2 återföras till normalläge. Därefter sker upplåsning av tågvägen genom att tågväglås K15B omställs, varvid rött fält visas i kontrollåsfönstret.

Tågväg a¹/b¹o:

Obevakad körning på spår I.

Denna tågväg lägges på samma sätt som tågvägarna a¹ resp. b¹ men med den skillnaden, att innan tågväglåsen K15A och K15B

omställas, kontrollås K14 för obehövad körning omställs, varvid beroendet mellan tågvägarna a¹ och b¹ upphäves, så att båda signalerna kunna ställas till kör samtidigt. Återgång till behövad körning, d.v.s. återställandet av beroendet mellan tågvägarna a¹ och b¹, sker genom tillbakavridning av nyckel K14 i motsvarande kontrollås.

Vid växling

Vid växling urtagas den eller de nycklar ur centrallåset, som erfordras för upplåsning av resp. växel och spårspärr. Därvid intaga tågvägslåsen K15A och K15B samt kontrollås K14 normalläge, d.v.s. visa rött fält i resp. kontrollåsfönster.

Om så erfordras kunna signalerna vid vägövergången ställas i larmläge medelst strömställaren L, placerad invid växel 2. Efter avslutad växling återställas signalerna genom att återföra strömställaren L till normalläge

ooo000ooo

De automatiska ljus- och ljudsignalerna ställas automatiskt i larmläge då tåg inkommer på spårledning SI eller SIIb, samt återställas automatiskt till normalläge då tåg passerat spårledning SIII vid vägövergången.

För tåg, som skola göra uppehåll vid stationen kan vid behövad körning spårledning SIIb förbikopplas genom omställning av strömbrytare SIIb på centrallåset. Härigenom kunna de automatiska ljus- och ljudsignalerna kvarhållas i normalläge även då tåg inkommer på eller håller på spårledning SIIb. Vid utfart från spår I mot Kortfors ställas signalerna i larmläge genom återinkoppling av spårledning SIIb med strömbrytaren på centrallåset. I sådant fall övergår kontrollsignal Vka/b till "kör" 30 sek efter det att signalerna mot vägen ställts i larmläge.

Vid utfart från spårgrupp II-V mot Kortfors ställas signalerna i larmläge genom intryckning av härför anordnad tryckknapp på centrallåset. Även i detta fall övergår kontrollsignal Vka/b till "kör" 30 sek efter det att signalerna mot vägen ställts i larmläge.

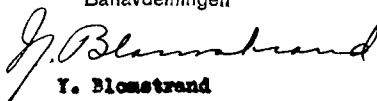
Vid oöverskad körning skall nyckel K 14 vara borttagen från centrallåset och förvarad på Vikersviks station på ett på förhand bestämt, för obehöriga skyddat ställe.

Vid oöverskad körning skall nyckel K 15 vara borttagen från centrallåset och förvarad på Vikersviks station på ett på förhand bestämt för obehöriga skyddat ställe.

Endast en nyckel av vardera K 14 och K 15 samt två nycklar av vardera K 1 och K 5 få finnas i bruk.

Reservnycklar skola förvaras under plombering på Vikersviks station.

Nora stad den 22.10.1958
Nora Bergslags Järnväg
Banavdelningen


Y. Blomstrand

Godkännes.

Stockholm den 27 oktober 1958,
KUNGL. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN
Järnvägsavdelningen

Einar Fredrikson

Vidimeras: 