

## R e d o g ö r e l s e

för utformning och provning av infartssignal, försedd med försignalering till utfartssignal.

I signalkommitténs 26:te sammanträde den 8 april 1947 uppdrogs åt undertecknad att arrangera prov med en infartssignal, försedd med försignal till utfartssignal.

### Skälen för tillkomsten av dylik signal och utformningen av densamma.

Vid ett flertal dubbelspårsstationer med utfartssignalering äro infartssignalerna utrustade med försignalfunktioner för utfartstågvägarna. Dessa försignalfunktioner äro anordnade som ett sken i infartssignalen, vilket visar grönt blinkljus (varsaghet), när utfartssignalen visar stopp och ofärgat blinkljus, när utfartssignalen visar kör.

Utfartssignalerna, som äro placerade vid infartstågvägarnas slutpunkter, äro i regel av dvärgsignaltyp. I vissa fall äro utfartsdvärgsignalerna på huvudspåret förstärkta med en huvudljussignal, gällande för utfart på normalspåret. Denna huvudutfartssignal visar ett fast grönt sken för utfart på det för tågrörelser normala spåret (t.ex. vänsterspåret på dubbelspår; rakspåret; eller, om intet spår kan anses vara det normala, till spår eller spårgrupp åt höger). Utfartsdvärgsignalen visar därvid signalbild 11g. För utfartstågväg, som gäller för rörelse till annat spår än det normala, "avvikande tågväg", intager huvudutfartssignalen stoppställning och rörelsen får då ske på utfartsdvärgsignalens signalbild 11h.

Detta förhållande, att tågrörelser på avvikande tågvägar få företagas mot huvudsignal i stoppläge, har icke ansetts vara tillfredsställande, varför huvudutfarterna numera utrustas även för avvikande utfartstågvägar med en positiv signalbild med två fasta gröna sken.

Inrättandet av denna utfartssignalbild har i sin tur aktualiserat frågan om försignaleringen för denna. I ett fall (Spånga) löstes problemet på följande sätt:

Tåg, som över stationens huvudtågväg skall utgå på av-

vikande" utfartståg väg intages där på en signalbild, som på infartssignalen visar ett fast grönt sken jämte ett grönt blinkande sken, utgörande försignal till utfarten, då denna intager körställning med två fasta gröna sken. Försignaleringen är i detta fall icke tillfredsställande, emedan den avviker från SÄ., som föreskriver, att försignalen skulle visat ofärgat blinkljus.

Frågan om anordnandet av en ny signalbild på infartssignalen med försignalering för avvikande utfartståg väg togs nu upp till behandling. Det låg därvid nära till hands att anordna den nya signalbilden i analogi med försignalbilden för infart på sidotågväg genom att anbringa en sidotågvägslykta på infarten. Därigenom skulle en försignalbild, visande ett grönt blinkande sken + 1 gult fast sken för avvikande utfartståg väg erhållas på infartssignalen.

Det gröna blinkande ljuset är av konstruktions-skäl placerat nederst i ljussignalen. För att erhålla ett erforderligt avstånd mellan detta och det fasta gula ljuset måste avståndet mellan dessa vara så stort, att ljuskonerna icke sammanflyta. Detta avstånd fastställdes experimentellt till 1.100 mm. För att framhäva ljusverkan försågs denna signalenhet med en 600 mm skärm. Bifogad ritning visar den nya signalkombinationen jämte de signalbilder, som böra kunna givas.

#### Provning av den föreslagna signalen.

Signalen sattes upp till vänster om godstågsspåret mellan Huvudsta till Tomteböda nedre och vändes mot Huvudsta, så att den kunde iakttagas på ett avstånd av 600 m och mindre. Bifogade foto visar signalens utseende.

Vid inspektion av signalen den 18 april 1947 mellan kl. 19 - 20 voro följande ledamöter av signalkommittén närvarande.

Överingenjör Th. Thelander,

Professor Emil Alm,

Överinspektör F. Culmsee,

Byrådirektör T. Hård,

" R. Edenius,

Ryrdirektör Å. Karsberg,  
samt undertecknad, som ordnat med prövet.

De olika signalkombinationerna visades och observerades på olika avstånd. Det anmärktes på att det ofärgade skenet var något gulaktigt, varför det ansågs, att en viss tvekan skulle kunna uppstå, om det skulle vara gult eller ofärgat.

Genom att insätta ett blått filter erhöles ett skarpt månvitt ljus, vilket markant skiljer sig från det gula skenet.

Den 20 april 1947 visades signalen under dagsljus för överinspektör Smedberg och två lokförare.

Såväl överinspektör Smedberg som de båda andra herrarna voro tillfredsställda med signalens tydlighet.

Stockholm den 10 maj 1949.

Teodor Lundberg