

II. Anläggningarnas planerande i allmänhet.

a) Allmänna regler.

187. Vid upprättande av förslag till en säkerhetsanläggning fastslås först erforderliga tågvägar, vilket sker med hänsyn till anläggningsplatsens trafikförhållanden. Därefter är det möjligt att bestämma behövliga semaforer och deras uppställningsplatser samt semafortyper, vilka växlar, som böra intagas i förreglingen, samt varest spårspärrar erfordras för betryggande av tågtrafiken.

Sedan bestämmas, dels vilka växlar och spårspärrar, som lämpligen böra anordnas centralt eller lokalt omläggbara eller beträffande växlarna, event. bägge delarna, dels ock huru många ställverk, som böra inrättas, samt ställverkstyperna. Dessa frågor samhöra, enär ju färre ställverk desto

mindre antal personal erfordras för ställverksdriften och desto billigare blir denna, under det att manövrering av signaler, växlar och spårspärrar icke kan äga rum på obegränsat avstånd. I sistnämnda avseende gälla för mekaniska ställverk följande allmänna regler:

fasta signaler böra icke manövreras på större avstånd än omkring 1 200 m,

wäxlar eller spårspärrar böra icke anordnas för central omläggning från ställverk med hävstänger på större avstånd än 450 m undantagsvis 500 m och från vevapparater på större avstånd än 350 m, samt

wäxlar eller spårspärrar böra icke förreglas medelst förreglingshjul, förlagda i förreglingsledning, på större avstånd än 500 m.

Med användning av elektriska ställverk kunna väl signaler, växlar och spårspärrar tillförlitligt manövreras på större distanser än ovan angivna, men i regel erfordras ej detta och är beträffande växlar och spårspärrar ej heller lämpligt, enär ställverkspersonalen har svårt att vid tågrörelser bedöma, huruvida växeln resp. spårspärren kan utan risk för tåget omläggas.

Växlar, som vid växlingsrörelser omläggas centralt, böra icke ligga på större avstånd från ställverket än 250 högst 300 m, oberoende om anläggningen är mekanisk eller elektrisk.

188. Vid platser, där tågmöte eller tågförbigång aldrig förekommer, t. ex. lastplatser anordnas växlar och spårspärrar i regel endast lokalt omläggbara. Ställverket väljes, såframt ej anläggningen är av så ringa omfång, att huvudsignalerna kunna inrättas endast lokalt omläggbara, enligt vevapparattypen. Växlar och spårspärrar förreglas antingen medelst förreglingshjul eller medelst kontrollås.

189. A mindre mötes- och förbigångsstationer är det fördelaktigt att göra de växlar, som komma ifråga att omläggas vid ordnandet av de olika tågvägarna, centralt omläggbara och de utav dessa växlar, som begagnas för växlingsrörelser, jämväl lokalt omläggbara. Genom sistnämnda anordning bindes icke ställverkspersonal vid ställverket under växlingar å stationen. Övriga växlar ävensom spårspärrar anordnas endast lokalt omläggbara. I regel är ett ställverk tillfyllest å dylik station. Ligga de växlar, som skola inrättas för central omläggning, på högst 350 m avstånd från stationshuset, är det mest ekonomiskt att välja ställverket enligt vevapparattyp och uppställa detsamma fristående på plattformen framför nämnda hus. Skulle avståndet från ställverket till centralt omläggbar växel komma att uppgå till mer än 350 m eller skulle event. vevapparat bli sammansatt av flera än 16 vevar, (inkl. reservplatser för sådana), anordnas ställverket med hävstänger och inrymmes i särskilt hus.

190. Huru säkerhetsanläggningar å medelstora och stora stationer lämpligast skola ordnas är beroende av såväl spårsystemets utseende som trafikens art och omfattning. A dylika stationer erfordras i regel två eller flera ställverk. Ligga växlarna koncentrerade vid vardera bangårdsänden och trafiken ej är synnerligen livlig, kan det vara mest ekonomiskt att anordna dem jämte behövliga spårspärrar endast lokalt omläggbara och att välja ställverken enligt vevapparattyp. Är däremot trafiken stundtals livlig, och skall ordnandet av de olika tågvägarna kunna snabbt verkställas, böra de växlar, som härför ifrågakomma att omläggas, göras centralt omläggbara. Om dessa växlar ej äro alltför många, och om fördel därmed vinnes vid deras handhavande för växlingsrörelser, kunna desamma, i likhet med vid mindre mötes- och förbigångsstationer, ordnas jämväl för lokal omläggning, varvid övriga i förreglingen intagna växlar ävensom event. spårspärrar

anordnas endast lokalt omläggbara. Ställverken bliva härvid i regel av så stor omfattning, att blott hävstångsställverk kunna ifrågakomma. Är trafiken å stationen mycket livlig och tågvägarnas antal stort, inrättas de flesta till ställverken anknutna växlarna och spårspärrarna uteslutande för central omläggning. A dylik anläggning bliva mekaniska ställverk i allmänhet mycket stora samt erfordra i och för vederbörlig samverkan vidlyftiga och dyrbara blockinrättningar, vilket däremot ej är fallet med elektriska ställverk. Sistnämnda slag av ställverk kunna för den skull å stora stationer vara mera ekonomiska såväl i anläggnings- som i driftskostnad än mekaniska, vilket bör för varje särskilt fall undersökas. De fördelar, som elektr. ställverk bjuda framför mekaniska, hava omnämnts i avdelning C å sidan 158.

b) Detaljanordningar.

191. Med avseende på växlarnas förregling och signalernas manövreringsanordningar m. m. gälla följande regler:

1) Motväxel i tågväg, som begagnas av person- eller snälltåg, skall vara förreglad. Sidospår, som berör sådan tågväg, skall vara avstängt medelst skyddsväxel eller, då sådan saknas, medelst spårspärr, vilken växel resp. spårspärr även skall vara förreglad.

2) Samma anordningar böra så vitt möjligt utföras beträffande tågväg, använd av blandade tåg eller godståg.

3) Medväxel i genomfartstågväg skall vara förreglad. I regel bör även medväxel i annan tågväg, särskilt sådan, som begagnas av person- eller snälltåg, förreglas.

4) Centralt omläggbar och förreglad motväxel i tågväg skall förse med kontrollförregling för varje växeltunga. Undantag härifrån får dock göras för motväxel i tågväg, å vilken tåg alltid gör uppehåll

a) om växeln är så belägen, att beträffande ankommande tåg detsamma skall stanna omedelbart sedan tåget ingått i växeln, och

b) om växeln ligger omedelbart framför tågets igångsättningsplats.

5) Vid anläggningar med centralt omläggbara växlar skola sådana anordningar förefinnas, att omläggning av växlarna under det att tåg befara dem förhindras, sedan huvudsignalen ställts till stopp. För detta ändamål inrättas tågvägsförregling eller anordnas växelspärrskenor.

6) Huvud- och manöversignaler, som skydda ett farligt ställe, skola vara så kombinerade med varandra, att de ej samtidigt kunna visa signal till framsläppande av tåg eller fordon, som ej kunna framgå oberörda av varandra.

7) Infartssignal vid plats, varest vakthavande stationsföreståndaren ej alltid själv handhaver signalens manövrering, skall vara förbunden med sådana anordningar, att densamma ej kan ställas till kör utan stationsföreståndarens medverkan. Gäller infartssignalen för två eller flera tågvägar, skola anordningarna därjämte vara sådana, att stationsföreståndaren vid signalens frigivning jämväl bestämmer den tågväg, för vilken körsignal skall visas. För detta ändamål anordnas stationsblockering eller tågvägs-spärrar.

8) Utfartssignal skall vara inrättad på samma sätt som i näst föregående punkt angivits för infartssignal. Undantag kan dock göras beträffande utfartssignal, som är förbunden med linjeblockering.