

Särskild instruktion
för
begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen
vid
Svängbron över Sunnesundet och Sunne station.

Härtill:

1. Planritning n:r 6212:417:4 och 4a.
2. Allmän instruktion för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid Bergslagernas Järnvägar.
3. Instruktion för brovakt.

§ 1.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningen består av:

- en tvåvingad semafor A^{1:2}, uppställd invid ingångsspåret från Kil 102 m. utanför växel 2 för signalering till tåg från Kil till spår II med en vinge, resp. ett grönt blinkande sken och till spår I med två vingar, resp. två gröna fasta sken;
- en tvåvingad semafor B^{1:2}, uppställd invid ingångsspåret från Torsby 65 m. utanför växel 8 och förbunden med en 550 m. längre ut placerad för-signal, för signalering till tåg från Torsby till spår II med en vinge, resp. ett grönt blinkande sken, och till spår I med två vingar, resp. två gröna fasta sken;
- en envingad semafor C, uppställd invid utfartsspåret till Torsby c:a 40 m. innanför svängbron, för signalering till tåg från spår I eller II till Torsby med en vinge, resp. ett grönt blinkande sken;
- en manöversignal D, som medgiver eller förbjuder växling å spåret till Sundsviks ångsåg; *Tecken denna signal?*
- en sjöfartssignal E, för signalering till fartyg, som skola passera svängbron;
- en vevapparat, uppställd invid stationshusets vägg, för manövrering av signal- och förroglingsinrättningar, växlar och spårspärrar:
- en ställbock, uppställd c:a 40 m. utanför svängbron, för manövrering av manöversignalen D;

en ställbock, uppställd intill den nyssnämnda, för manövrering av sjöfartssignalen E;

ett dubbelt kontrollås K^{IV}/K^V vid spårspärr SpIII;

ett kontrollås K^V vid växel 7;

ett kontrollås K^{III} vid växel 8;

två fällbomsvindspel, varav ett dubbelt och ett enkelt, uppställda intill vevapparaten framför stationshuset, för manövrering av fällbommarna V^1 , V^2 och V^3 . beträffande fällbommarna V^3 dock endast under vintern, då sjöfarten upphört och svängbron ligger som fast bro;

ett enkelt fällbomsvindspel, uppställt invid ovannämnda ställbockar, för manövrering av fällbommarna V^3 under seglationstid.

§ 2.

Vevapparaten består av:

en förreglingsvev n:r 1 för förregling av växlarna 4+, 6+, 9a/b+ och spårspärren SpIV+;

en signalvev n:r 2 för manövrering av semafor $A^{1:2}$, samt förregling av växel 2⁺/₋;

en vev n:r 3 för manövrering av semafor C, samt förregling av spårspärrarna SpI+ och SpII+;

en signalvev n:r 4 för manövrering av semafor $B^{1:2}$ jämte tillhörande försignal samt förregling av växlarna 1⁺/₋ och 3+;

en förreglingsvev n:r 5 som i normalläge förreglar spårspärren SpI- och i omlagt läge svängbron;

en tågvägshävstång $a^1:a^2$ för frigörande eller fastlåsande av signal- och förreglingsvevar;

ett kontrollås K^{IV} , som i låst läge (plusläge) förhindrar omläggning av tågvägshävstången $a^1:a^2$, och som står i beroende till kontrollåset K^{IV} vid spårspärr SpIII;

ett kontrollås K^{III} , som i låst läge (plusläge) förhindrar omläggning av signalvevarna n:r 3 och n:r 4 och som står i beroende till kontrollåset K^{III} vid växel 8.

Ställbocken för manöversignalen D består av:

en hävarm för manövrering av manöversignalen D;

ett kontrollås K^{II} , som i låst läge (plusläge) förhindrar omläggning av

signalhävvarmen.

Ställbocken för sjöfartssignalen E består av:

en hävvarm för manövrering av sjöfartssignalen E.

§ 3.

Svängbroförreglingsanordningen består av:

en kopplingspak, anordnad vid brons mitt, och medelst ett stångledningssystem förbunden dels med brons uppskrivningsanordningar, dels med ett å västra landfästet anordnat förreglingshjul, som manövreras medelst vev n:r 5 å vevapparaten;

ett kontrollås K^I å kopplingspaken, som i låst läge (plusläge) förhindrar omläggning av densamma, i beroende till

ett kontrollås K^I å manövrerratten, som i låst läge (plusläge) förhindrar manövrering av brons elektriska svängningsmaskineri;

ett kontrollås K^{II} å kopplingspaken, som i låst läge (plusläge) förhindrar kopplingspakens återförande till normalläge och som står i beroende till kontrollåset K^{II} å ställbocken för manöversignal D.

Då kopplingspaken intager normalläge, är stångledningens förbindelse med förreglingshjulet bruten och förreglingen upphävd, varjämte svängbrons uppskrivningsanordningar äro fria att manövreras för brons öppnande. Förreglingsvev n:r 5 å vevapparaten är härvid förhindrad att omläggas, men förreglar spårspärr SpI i omlagt läge (tvärs över spåret), och på grund av kontrollåsberoendet måste manöversignalen D vara ställd till "växling förbjuden".

Då kopplingspaken intager omlagt läge är svängbrons förreglingsledningar inkopplade och uppskrivningsanordningarna fastlåsta i sådana lägen, att bron är klar för uppbärande av tåg. Svängbron kan härvid förreglas i angivna läge genom att förreglingsvev n:r 5 omläggas, varvid även förreglingen av spårspärr SpI upphäves. Nyckeln till kontrollåset K^{II} är fri, varigenom manöversignalen D kan ställas till "växling tillåten".

§ 4.

Manövreringen av fällbommarna åligger Sunno station. Observera tjänstgöringsreglementets bestämmelser för bevakning av vägövergångar.

(Tj.R. § 36).

§ 5.

Manövreringen av svängbron.

Svängbrons stängande.

1. Sjöfartssignalen E ställes på "stopp".
2. Bron insvänges och uppskruvas.
3. Kontrolllåset K^I å manöverratten låses, varigenom nyckeln blir fri.
4. Kontrolllåset K^I å kopplingsspaken upplåses.
5. Kopplingsspaken omlägges.

Sedan förreglingsvev n:r 5 å vevapparaten omlagts:

6. Spårspärren SpI föres till normalläge (längs med spåret).

Svängbrons öppnande.

Kontrolllåset K^{II} å kopplingsspaken skall vara upplåst.

1. Spårspärren SpI lägges tvärs över spåret.

Sedan förreglingsvev n:r 5 å vevapparaten återförts till normal-
läge:

- Kopplingsspaken återföres till normalläge.
- Kontrolllåset K^I å kopplingsspaken låses, varigenom nyckeln blir fri.
- Kontrolllåset K^I å manöverratten upplåses.
- Bron nedskruvas och utsvänges.
- Sjöfartssignalen E ställes på "klart".

§ 6.

Svängbron, som i regel hålles öppen för sjötrafik, skall vara stängd för nedgående tåg, 10 minuter före dess väntade avgång från Eds-
björke och för uppgående tåg, 10 minuter före dess väntade avgång från
Sunne. Om i närheten befintligt fartyg synbarligen ej kan hejdas framför
bron, måste dock fartygets genomgång först avvaktas.

§ 7.

För att bereda ökad säkerhet för tågans gång, skola Sunne och
Edsbjörke pr bantelofon underrätta brovakten 16 minuter före varje tågs
väntade avgång från resp. driftsplats mot bron. Detta meddelande göres i
den form, att stationsföreståndaren med uppgivande av sin signatur tyd-
ligt säger: "Tåg n:r 00 rätt tid", eller, om tåget är försonat, huru myc-
ket försonat det är. Uppgår nämnda tågförsoning till 45 minuter eller

däröver, skall förnyat meddelande göras till brovakten 16 minuter före tågets väntade avgång mot bron.

§ 8.

För att kunna mottaga bantelefonmeddelanden, skall brovakt enligt turlista, som fastställs av baningenjören, uppehålla sig i omedelbar närhet av ställbocken för manövrering av sjöfartssignalen E, intill vilken bantelefon är uppsatt.

§ 9.

Stationsbefäl vid Sunne och Edsbyörke driftplatser, ävensom brobevakning får ej överlämnas åt annan än den, som lämnat kvitto å denna instruktion och förklarat sig rätt förstå densamma.

§ 10.

Tågvägarna äro:

- a¹ : tåg från Kil till spår II.
- a² : " " " " " I.
- b¹ : " "Torsby " " II.
- b² : " " " " " I.
- c : " " spår I eller II till Torsby.

T å g v ä g s t a b e l l e r .

Tågväg a¹ :

Tåg från Kil till spår II.

Växlarna 2, 4, 6, 9a/b samt spårspärren SpIV skola ligga i normallägen.

Rörande fällbommarnas manövrering, se § 4.

1. Förreglingsvev n:r 1 omlägges åt höger ett varv.
2. Tågvägshävstången a¹:a² omställles i riktning a¹ (nedåt).
3. Signalvev n:r 2 omlägges åt vänster ett varv.

Sedan tåget inkommit och stannat på stationen eller passerat stationshuset:

4. Signalvev n:r 2 återföres till normalläge.
5. Tågvägshävstången a¹:a² återföres till normalställning.

Tågväg a² :

Tåg från Kil till spår I.

Växlarna 4, 6, 9a/b och 7 samt spårspärrarna SpIV och SpIII skola ligga i normallägen, växel 2 i omlagt läge. Kontrollås K^{IV} å vevapparatens skall vara upplåst.

Rörande fällbommarnas manövrering se § 4.

1. Förreglingsvev n:r 1 omlägges åt höger ett varv.
2. Tågvägshävstången a¹:a² omställles i riktning a² (uppåt).
3. Signalvev n:r 2 omlägges åt höger ett varv.

Sedan tåget inkommit och stannat på stationen:

4. Signalvev n:r 2 återföres till normalläge.
5. Tågvägshävstången a¹:a² återföres till normalställning.

Tågväg b¹:

Tåg från Torsby till spår II.

Svängbron skall vara insvängd och klar för uppbärande av tåg, kopplingspaken således intaga omlagt läge.

Växlarna 8, 1 och 3 samt spårspärrarna SpI och SpII skola ligga i normallägen (SpI således längs med spåret). Manöversignalen D skall visa "växling förbjuden". Kontrollås K^{III} å vevapparaten skall vara upplåst.

Rörande fällbommarnas manövrering se § 4.

1. Förreglingsvev n:r 5 omlägges åt vänster ett varv.
2. Vev n:r 3 omlägges åt höger ett varv.
3. Signalvev n:r 4 omlägges åt vänster ett varv.

Sedan tåget inkommit och stannat på stationen eller passerat stationshuset:

1. Signalvev n:r 4 återföres till normalläge.

Tågväg b²:

Tåg från Torsby till spår I.

Svängbron skall vara insvängd och klar för uppbärande av tåg, kopplingspaken således intaga omlagt läge.

Växlarna 8 och 7 samt spårspärrarna SpI, SpII och SpIII skola ligga i normallägen, (SpI således längs med spåret), växel 1 i omlagt läge. Manöversignalen D skall visa "växling förbjuden". Kontrollåsen ^{III} och K^{IV} å vevapparaten skola vara upplåsta.

Rörande fällbommarnas manövrering, se § 4.

- Förreglingsvev n:r 5, omlägges åt vänster ett varv.
- Vev n:r 3 omlägges åt höger ett varv.
- Signalvev n:r 4 omlägges åt höger ett varv.

Sedan tåget inkommit och stannat på stationen:

- Signalvev n:r 4 återföres till normalläge.

Tågväg c:

Tåg från spår I eller II till Torsby.

Svängbron skall vara insvängd och klar för uppbärande av tåg, kopplingsspaken således intaga onlagt läge.

Växel 8 och spårspärrarna SpI och SpII skola ligga i normallägen (SpI således längs med spåret). Manöversignalen D skall visa "växling förbjuden". Kontrollås K^{III} å vevapparaten skall vara upplåst.

Rörande fällbommarnas manövrering, se § 4.

1. Förreglingsvev n:r 5 onlägges åt vänster ett varv.
2. Vev n:r 3 onlägges åt vänster ett varv.

Sedan tåget passerat svängbron:

3. Vev n:r 3 återföres till normalläge.

Växlingsrörelser mellan stationen och

Sundsviks ångsåg.

Svängbron skall vara insvängd och klar för uppbärande av tåg, kopplingsspaken således intaga onlagt läge.

Växel 8 skall ligga i onlagt läge och spårspärr SpI i normalläge (längs med spåret). Förreglingsvev n:r 5 å vevapparaten skall intaga onlagt läge.

Rörande fällbommarnas manövrering, se § 4.

1. Kontrollås K^{II} å kopplingsspaken låses och med den härvid frigjorda nyckeln upplåses motsvarande kontrollås å ställbocken för manöversignal D.
2. Signalhävvarmen å ovannämnda ställbock onlägges, varigenom manöversignal D visar "växling tillåten".

Anm. Växellok får icke finnas å sidospåret till Sundsviks ångsåg, å tåg befinner sig å linjen Sunne - Ingnår.

Göteborg i maj 1934.

BANDIREKTÖREN.