

### Kontrollåsanläggningar.

Härtill ritn XX-1

Vid driftplatser på trafiksvaga bansträckor låsas växlar och spårspärrar i regel medelst kontrollås, vars nycklar göres beroende av en huvudnyckel  $K^{16}$  eller  $OK^{16}$ .

Vid mindre driftplatser, där växling endast behöver ske genom ett par växlar (resp. växel och spårspärr) isänder, anordnas  $K^{16}$ -låset direkt vid huvudspärrväxeln. Med den av tågbefälhavaren medförda nyckeln  $K^{16}$  upplåses det nedre låset i det dubbla kontrollåset vid ifrågavarande växel, varigenom denna blir fri att omläggas; därefter kan den övre nyckeln i samma lås urtagas och användas för upplåsning av kontrollåset vid den innanför liggande växeln eller spårspärren, vilken härigenom blir fri att omläggas.

Vid driftplatser, där behov föreligger att antingen frigöra en huvudspårsväxel isänder eller alla samtidigt, anordnas ett centrallås. I det förra fallet skall upplåsningen av det nedre låset i det dubbla kontrollåset vid huvudspårsväxeln ske med den av tågbefälhavaren medförda nyckeln  $K^{16}$ , som flyttas från den ena växeln till den andra; i det senare fallet skall upplåsningen av huvudspårsväxlarna ske med nycklar  $LK^{16}$  vilka med hjälp av nyckeln  $K^{16}$  frigöres från centrallåset. I bägge fallen förfäres på ovan angivet sätt beträffande upplåsning av den innanför huvudspårsväxeln liggande växeln eller spårspärren. Nyckeln  $LK^{16}$  kan endast användas i lås, som är utfört för dylik nyckel, men kontrollås  $LK^{16}$  kan upplåsas även med vanlig  $K^{16}$ -nyckel.

Kontrollås  $OK^{16}$  användes i stället för  $K^{16}$  vid driftplatser, som äro obevakade endast för vissa tåg. Kontrollås  $OK^{16}$  kan icke upplåsas med normal nyckel  $K^{16}$ . Däremot kan nyckel  $OK^{16}$  användas för upplåsning av vanligt  $K^{16}$ -lås.