

Lastplatsblockering.  
Härtill ritn. XXI-1

För lastplatser på huvudlinjer anordnas i regel lastplatsblockering, varvid växlarna och spårspärrarna vid lastplatsen göras beroende av utfartssignaler vid angränsande stationer.

Trenne olika anläggningstyper ha kommit till utförande.  
A. Blockapparater vid lastplatsen och vid angränsande stationer.

B. Blockapparat endast vid lastplatsen och reläer vid angränsande stationer.

C. Blockapparater endast vid angränsande stationer.

I anläggningstyp A äro blockapparaterna vid angränsande stationer försedda dels med vardera ett kontrollås, som samverkar med utfartssignalen och dels med vardera ett växelströmsblockfält som medelst blockförbindelse samarbetar med motsvarande blockfält i lastplatsens blockapparat.

Växlarna och spårspärrarna vid lastplatsen låsas medelst kontrollås, vilkas nycklar i regel äro insatta i kontrollås, vilkas nycklar i regel äro insatta i kontrollås på lastplatsens blockapparat. Denna har förutom förenämnda växelströmsblockfält jämväl ett likströmsblockfält, som är förbundet med en i huvudspåret vid lastplatsen utlagd rälskontakt eller rälskontakt och isolerad räl.

Då blockfälten vid lastplatsen äro förreglade, kunna kontrollåsnycklarna icke frigöras från blockapparaten, varigenom växlarna och spårspärrarna vid lastplatsen ligga låsta i för tågtrafiken riktiga lägen. Blockfälten vid angränsande stationer äro därvid frigivna och hinder möter icke att ställa utfartssignalen till kör för utsläppande av tåg mot lastplatsen.

Förreglas blockfältet vid angränsande station, vilket icke kan verkställas utan att kontrolllåset i blockapparaten är upplåst, blir nyckeln fastlåst och ställande av utfartssignalen till kör kan icke äga rum. Samtidigt med att blockfälten vid angränsande stationer förreglas frigivas blockfältet vid lastplatsen. Sedan även likströmsblockfältet utlösts, vilket sker vid tågets passerande av rälskontakten, under förutsättning att det ena av eller bägge växelströmsblockfälten äro frigivna, kunna kontrollåsnycklarna urtagas från blockapparaten samt användas för upplåsning av växlarna och spårspärrarna vid lastplatsen.

I de fall då samtliga i vagnuttagningen ingående lok och fordon skola kvarstå på sidospår medan tåg passerar lastplatsen finns ett kontrollås  $K^{16}$  anordnat på blockapparaten vid lastplatsen. Tillsyningsmannen vid vagnuttagningen skall vid ifrågakommande tillfällen medföra en  $K^{16}$ -nyckel. Då fordon, sedan tåg passerat, skola uttagas på huvudspåret, skall frigivning av växelströmsblockfältet från angränsande stationer begäras av tillsyningsmannen. Sedan nämnda blockfält vid lastplatsen blivit frigivna, omställas kontaktlåset  $K^{16}$ , varigenom likströmsblockfältet utlöses. Därefter kunna kontrollåsnycklarna urtagas och användas för upplåsning av växlarna och spårspärrarna.

I anläggningstyp B är endast ett likströmsblockfält anordnat i blockapparaten vid lastplatsen, i förbindelse med rälskontakten, och ett kontrollås  $K^{16}$ , varmed kontrollåsnycklarna till växlarna och spårspärrarna kunna fastlåsas i blockapparaten. Övannämnda likströmsblockfält och kontrollås  $K^{16}$  repeteras medelst reläer till angränsande stationer. Reläerna påverkar utfartssignalerna (ljussignaler) så att då växling äger rum vid lastplatsen kunna nämnda signaler icke visa kör.

I anläggningstyp C, där omsättning av vagnar vid lastplatsen alltid sker med växlingståg, som utgår från den ena eller andra av angränsande stationer och återgår till utgångsstationen, förvaras nycklarna till lastplatsens växlar och spår-

spärrar fastlåsta på den station, varifrån växlingen skall utgå. Nycklarna, som skola medföras på växlingståget, kunna icke frigöras med mindre än att blockfältet på den station, varifrån växlingståget utgår, är frigivet, varvid samhörande blockfält på angränsande station är förreglat och utfartssignalerna låsta i stoppställning.