

51

NORDMARK-KLARÄLVENS JÄRNVÄGAR

HAGFORS

Telefon: 110 00 växel

Postgirokonto: 82 01

Hagfors den

Eder ref.:

Vår ref.: OD/MP

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen,
Järnvägsinspektören,
Stockholm 12

*24 Hagf. 4 pröv.
odk m*

TILL HANDL.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN		
JÄRNVAGSBYRÅN		
Dnr Jv 230		
17 APR 1958		
15/58		

Åberopande telefonsamtal den 24 mars med vår ingenjör Dahlin, få vi härmed översända detaljerad beskrivning samt kompletterad ritning över tilltänkt förbättring av vägsignalanläggningarna vid Stjärnsfors. Tidigare översänt förslag och ritning torde makuleras.

Hagfors den 14 april 1958.

Nordmark-Klarälvens Järnvägar

Valter Hjelm
Valter Hjelm

Beskrivning av vägsignalanläggningarna vid Stjärnsfors handel km 63+515 och Smedbo km 64+410.

- I. Sedan platsvakten vid Stjärnsfors indrogs den 6/6 1953, ha vissa svårigheter uppstått med rubr. vägsignalanläggningar p.g.a. att spårsträckan SIIa är för lång.

I nuvarande utförande utgöres spårsträckan SIIa av de båda spårsträckorna SIIa1 och SIIa2 tillsammans. Dessa senare äro utmärkta på vår ritning nr El 61.

II. Anläggningarna fungera för närvarande på följande sätt:

- a) När tåg från Hagfors kommer in på spårsträcka SI vid Stjärnsfors handel, träder vägsignalanläggningen vid nämnda korsning i funktion. Samtidigt som vägsignalens klockor larma, övergår ljuset till rött och kontrollsignalerna Vkb och Vka visa gult blinkande sken mot banan.

När tåget i sin helhet passerat spårsträckan SIII vid plankorsningen, återgår hela anläggningen till normalläge. Ringningen upphör, vägsignalerna visa vitt sken och kontrollsignalerna mot banan slockna.

När tåget sedan kommer in på spårsträckan SIIa, träder vägsignalanläggningen vid Smedbo i funktion på likadant sätt. Anläggningen därstädes återgår i normalläge, när tåget i sin helhet passerat spårsträckan SIII vid övergången.

- b) För tåg från Uddeholm, träder vägsignalanläggningen vid Smedbo i funktion, när tåget kommer in på spårsträcka SIV. Kontrollsignalerna Vka1 och Vkb1 visa härvid gult blinkande sken mot banan.

När tåget i sin helhet passerat spårsträckan SIII vid plankorsningen, återgår anläggningen till normalläge.

Vägsignalanläggningen vid Stjärnsfors handel börjar sedan larma, när tåget kommer in på spårsträcka SIIa och återgår i normalläge, när tåget i sin helhet passerat spårsträckan SIII vid övergången.

- c) För att vägsignalanläggningen vid Smedbo ej skall larma, när tåg vid Uddeholm station utför växlingsrörelser utanför yttre växeln mot Hagfors, är spårsträcka SIV urkopplingsbar. Urkopplingen sker med en strömbrytare placerad i centrallåsskåpet vid Uddeholm station.

När spårsträckan är urkopplad, tändes en röd signallampa vid strömbrytaren, samtidigt som kontrollsignal Vkc visar rött sken mot Uddeholm.

När spårsträckan är inkopplad, visar Vkc grönt sken och kontrolllampan vid strömbrytaren är mörk.

- d) För tåg, som passera Stjärnsfors, eller endast göra kort uppehåll för resandes på- och avstigande, innebär den tidiga larmgivningen vid framför-liggande vägövergång inget större hinder.

- e) För tåg, som göra längre uppehåll vid Stjärnsfors, blir tillvägagångssättet följande.

Tåget från Hagfors har passerat plankorsningen vid Stjärnsfors handel och kommit in på spårsträcka SIIa i bangårdens norra ände. Anläggningen vid Smedbo börjar då larma på förut beskrivet sätt. När tåget stannat vid Stjärnsfors, får tågchefhavaren medelst en på platsen förvarad K1-nyckel koppla ur spårsträckan SIIa, varvid vägsignalanläggningen slutar larma samtidigt som de kombinerade utfarts- och kontrollsignalerna Vka resp. VkaI visa fast rött sken mot bangården.

För vägtrafikanterna över plankorsningen vid Smedbo blir då situationen följande:

Vägsignalerna har gått i larmläge och vägtrafiken stoppats. Efter en stund upphör ringningen, och vägsignalerna visa åter klart, eftersom tåget nu stannat vid stationen och tågchefhavaren kopplat ur spårsträckan SIIa. Eftersom inget tåg passerat plankorsningen, är det hela oförklarligt för vägtrafikanterna, och hans tro på vägsignalernas tillförlitlighet rubbas väsentligt.

När tåget sedan skall lämna stationen, inkopplas åter spårsträckan av konduktören, varvid vägsignalerna vid Smedbo börja larma och kontrollsignalerna VkaI och VkaII övergå till gult blinkande sken efter 30 sek.

- f) För tåg från Uddeholm börja vägsignalerna vid Stjärnsfors handel larma, när tåget söderifrån kommer in på spårsträcka SIIa. När tåget stannat vid stationen, kopplas spårsträckan ur medelst en på stationen förvarad K3-nyckel, varvid vägsignalanläggningen slutar larma och utfarts- och kontrollsignalerna Vka samt VkaI visa fast rött sken mot bangården.

För vägtrafiken över plankorsningen vid Stjärnsfors blir situationen densamma som ovan beskrivits för Smedbo under e).

Konduktören inkopplar sedan spårsträckan, när tåget skall lämna stationen, varvid vägsignalanläggningen vid Stjärnsfors handel börjar larma och kontrollsignalerna Vka och Vkb övergå till gult blinkande sken efter 30 sek.

III) För att förbättra signalgivningen, föreslås att följande ändring vidtages:

- a) Spårsträckan SIIa uppdelas i två delar, SIIa1 och SIIa2. Delningspunkten förlägges mitt för stationshuset, där ett uppehållsmärke placeras.
- b) Tåg, som skall göra längre uppehåll vid Stjärnsfors, ex. godståg för växling, skall stanna framför U-märket, varigenom framförvarande vägsignalanläggning ej börjar larma.
- c) För tåg från Hagfors urkopplas sedan spårsträckan SIIa2 medelst en på stationen förvarad K1-nyckel.
- d) För tåg från Uddeholm urkopplas spårsträckan SIIa1 medelst en K3-nyckel, även denna förvarad på stationen.

I båda fallen visa utfartssignalerna Vka och VkaI fast rött sken mot bangården.

- e) Den enda ändring, som skall vidtagas, är således delningen av spårsträckan SIIa. I övrigt kommer såväl manövreringen som utförandet av anläggningarna ej att beröras av föreslagna ändring.

IV Godståg, som skall utföra växlingsrörelser på stationen, förfar enligt följande:

Resp. Spårsträcka urkopplas, som tidigare beskrivits, varvid de kombinerade utfarts- och kontrollsignalerna Vka och Vkal visa fast rött sken mot bangården

Stationens infartssignaler ställas därefter till stopp medelst en strömbrytare, som är mekaniskt beroende av centrallåset. Medelst den från Hagfors eller Uddeholm medförda Kl6-nyckeln, frigöres därefter centrallåsets linjal, varvid de till växlarna hörande K2-nycklarna kunna urtagas.

När växlingen är slutförd, måste K2-nycklarna läsas fast i centrallåset, linjalen läggas om och låsas medelst Kl6-nyckeln, som skall medtagas från stationen. Först när detta är gjort, kunna infartssignalerna åter ställas till klart. Infartssignalernas signalbilder, indikeras medelst kontrollampor i det skåp där centrallåset och strömbrytaren är placerade.

I Hagfors förvaras 1 st. Kl6-nyckel, 1 st. plomberad Kl6-nyckel och 2 st. plomberade K2-nycklar.

I Uddeholm förvaras 1 st. Kl6-nyckel, 1 st. plomberad Kl6-nyckel och 2 st. plomberade K2-nycklar.



V Hastighetsbegränsning införes enligt följande:

För tåg från Hagfors gäller 60 km/tim. från norra infartsväxeln och fram till plankorsningen vid Smedbo (720 m). Signalsträcka 515 m.

För tåg från Karlstad gäller 40 km/tim. från södra infartsväxeln och fram till plankorsningen vid Stjärnsfors handel (625 m). Signalsträcka 340 m.

Hagfors den 14 april 1958.

Ove Dahlin