

I n s t r u k t i o n

för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen för skiljeväxeln vid Sevedtorp

Fastställd den 18 juli 1950.

Härtill ritning Ebr 68-40.

§ 1.

Följande fasta signalinrättningar finnas:

- a) Infartssignal 1 ua (ljussignal) jämte försignal för tåg från Braås; körsignal visas med ett fast grönt sken, tågväg 1 ua.
- b) Infartssignal 1 ub (ljussignal) jämte försignal för tåg från Lenhovda; körsignal visas med ett fast grönt sken, tågväg 1 ub.
- c) Infartssignal 1 n (ljussignal) för tåg till Braås och Lenhovda; körsignal visas med ett fast grönt sken till Braås, tågväg 1 n¹, och med två fasta gröna sken till Lenhovda, tågväg 1 n².
- d) Utfartssignal R 1 n (ljussignal) för tåg från Brittatorp; körsignal visas med ett eller två fasta gröna sken, då infartssignalen 1 n visar körsignal med ett resp två fasta gröna sken och linjen mellan signalerna R 1 n och 1 n är fri från fordon.

§ 2.

Manöveranordningarna, som äro uppsatta å tågexpeditionen i Brittatorp, bestå av:

En signalställare 1 för manövrering av huvudljussignalerna; ställaren föres uppåt för visande av körsignal med infartssignalerna 1 ua eller 1 ub och nedåt för

b) Vid inringning av ordningarna...
Ordningsformulera: Låt tåg 1 gå efter 03 från Sevedtorp till Brittatorp

visande av körsignal med infartssignalen 1 n och utfartssignalen R 1 n.

TVÅ VÄXELTRYCKKNAPPAR, den ena märkt 2+, den andra 2-, medelst vilka växeln 2 manövreras; vid intryckning av vederbörlig knapp omlägges växel till + resp - läge.

EN NÖDTANGENT NT, som normalt skall intaga omställt läge (högra läget). Då i nödfall antingen lagd tågväg skall återtagas eller växel 2 manövreras oberoende av spårledningen genom växeln, utlöses nödtangenten (vänstra läget).

Ovanför manöveranordningarna finnes en spårplan, innehållande:
röda och gröna kontrollampor för ljussignalerna,
ofärgade kontrollampor för spårledningarna,
blå kontrollampor som angiva växeln 2 läge,
röd kontrollampa, som lyser, då växeln 2 är under omläggning eller då växeln blivit uppkörd,
ofärgad kontrollampa Sp som normalt är tänd men som släckes, då signalställaren omställs och tågvägsspärningen inträder. Då lampan åter tändes har tågvägsutlösningen inträtt och får signalställaren återställas till normalläge.

Utvändigt, på manöverapparaten för Brittatorps infartssignaler, finnes en strömbrytare, medelst vilken signalerna för Sevedstorp i nödfall kunna återställas till stopp.

§ 3.

För tågvägarna till och från Braås skall växeln 2

b) Vid ändring av en manöveranordning skall den tekniska förändringen föregås av en teknisk undersökning av den tekniska lösningen för Sevedstorp till Brittatorp

intaga normalläge och för tågvägarna till och från Lenhovda omlagt läge.

§ 4.

Tågvägsinspektionen enligt säo § 55:3:a må anses verkställd, då körsignal med för tågvägen gällande signalbild kan i nedan i § 5 angiven ordning visas med för tågvägen gällande huvudsignal.

§ 5.

Vid signalering för tåg förfares enligt nedanstående:

Vederbörlig växeltryckknapp intryckes om växeln icke skulle intaga läge för avsedd tågväg.

Signalställaren omställas varefter på kontrolllamporna å spårplanen iakttages att rätt körsignalbild framträtt.

Sedan signalställaren omställts och tåg framgått får signalställaren icke återställas till normalläge förrän kontrolllampan Sp åter tändes.

§ 6.

Handvev för lokal omläggning av växel 2 vid strömavbrott är uppsatt utvändigt på skåp 3 invid växeln. Veven skyddas av en plåthuv, som öppnas med tillhjälp av konduktörsnyckel. Då veven är borttagen från sin plats intaga samtliga huvudsignaler stoppställning och växel 2 kan icke omläggas från Brittatorp.

b) Vid inläsning av strömavbrottet skall följande ordning förutläggas: "Låt tåg 02 gå efter Sp från Brittatorp till Brittatorp" resp. "Låt tåg 02 gå efter Sp från Brittatorp till Brittatorp". Låtorsein

ENS JÄRNVÄGAR

VI. DISTRIKTET
Signalingenjören

D.-nr _____

Sgr-nr _____

Anhålls att i svarsskrivelse ovanstående
diarienummer angives.

Borås 6.3.56.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Elektrotekniska Byrån

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN	
Elektrotekniska byrån	
Ink.	7 MRS 1956
Dnr Ebr	60-125/46
Sgr	5536

Säkerhetsanläggning vid Sevedstorp.
Dnr Ebr 60-125/46.

Härmed översändes följande kompletteringsritningar för rubr. anläggning.

Ebr	68-40,0	ändr. 1.4.52	planritning
"	68-32,0	" 19.6.50	spårplan
"	63-32 0	" 1.4.52	koppl.schema
"	63-33 0	" "	"
"	63-35 0	" "	"
"	63-36 0	" 19.6.50	"
"	63-37 0	" 1.4.52	"
"	63-38 0	" 19.6.50	skåpritning
"	63-39 0	" 17.4.50	"
"	63-40 0	" "	"
Siiö	300-22 0	" 1.4.52	koppl.schema (ersätter Ebr 63-31)
"	300-21 0	" "	" " " 63-34)
Ebr	67-53 0	" "	skåpritning
"	67-54 0	" "	"
"	62-186 0	" 17.4.50	Vägsignalanläggning
"	63-47 0	" 21.148	kontaktförteckning

Besiktningssprotokoll för vägsignalanläggningen bifogas, samt mätprotokoll för spårledning. Anläggningen har i övrigt besiktigats av undertecknad.

Vid Brittatorp har semaforerna ersatts med ljussignaler enligt bilagda planritning nr 300-01, ändr. 1.4.52.

Relärum i stationshuset visas på bilagda ritning nr 300-61, samt placeringsskiss för relärummet ritning 300-61, ändr. 1.4.52.

Beträffande reservkraften har den från början installerade allformatorn, som ej fungerade tillfredsställande, ersatts med omformare, såsom av ritningarna framgår.

F. Ekberg

E. J. J.

Till

Överinspektören för säkerhetstjänsten.

Det förslag till särbestämmelser för banstäckan ^{Lenhovda} Braås - Britta-
torp, som översänts, synes icke föranleda några erinringar.

Ifrågasättes emellertid huruvida icke i bestämmelserna bör inflyta
uttrycklig föreskrift, att alla order om tåg, som anordnas å sträckan
Brittatorp - Braås, alltid skola delgivas Lenhovda liksom order om tåg
å sträckan Brittatorp - Lenhovda alltid skola delgivas Braås. Så till-
lämpas i motsats till tidigare, allt sedan SJ övertagit banorna.

För tåganmålningarnas snabba expedition kräves särskild telefon-
linje Lenhovda - Brittatorp - Braås med anslutning i Näsbykulla, Däde-
sjö och Varendseke eventuellt även i Sevedstorp. Då det hänt att - ehu-
ru den elektriska strömmen varit avkopplad - överslag ägt rum i nu be-
fintliga luftledningar, ifrågasättes, huruvida kraftöverföringen mella
Brittatorp och Sevedstorp bör anordnas medelst jordkabel.

Automatisk linjeblockering av sträckorna torde emellertid skapa
möjligheter för enklare säkerhetsbestämmelser, medförande hastigare
tågexpediering. Intill dess en linjeblockering kan genomföras, synas
föreliggande bestämmelser böra tillämpas.

Ett förslag till linjeblockering lär finnas utarbetad av signal-
ingenjören vid distriktet.

Av stationsföreståndarna i Braås och Brittatorp avlämnade yttra
biläggas.

Växjö den 14 februari 1946.

Sv. Selander

Handwritten notes:
109
Kamrat
24/2 46
1946