

Ekron 60-125/46

Ekron ET: 15

Inspektionen
Inspektören

31 2/47

Sektionsorder 60-
den 20 oktober 1947.
Smålandsbanorna nr F 19.

Särbestämmelser

som med tillämpning av såo bestämmelser i övrigt skola gälla å bansträckan Lenhovda - Braås - Brittatorp.

Angivnings av möte i tdt.

För tåg, som går från Braås till Brittatorp, anges möte i Sevedstorp med tåg, som går från Brittatorp till Lenhovda och vars tdt-enliga avgångstid från Brittatorp infaller inom två timmar före tågets från Braås tdt-enliga ankomsttid till Brittatorp. För tåg, som går från Lenhovda till Brittatorp, anges möte enligt samma grunder i Sevedstorp med tåg, som går från Brittatorp till Braås.

2. Tåganmälan.

Klart-anmälan för tåg förbi Sevedstorp får ej avlätas, förrän "0 in" erhållits för tåg, som dessförinnan skall ha gått å bstr. Brittatorp-Sevedstorp, allt oavsett tågriktningen.

Anmälan "0 ut" och "0 in" från endera av stationerna Brittatorp, Braås eller Lenhovda skall alltid avlätas till de båda övriga stationerna. Tbfh å tåg, som skall gå från Brittatorp till Lenhovda, skall alltid, då hele tåget inkommit till Brittatorp, därifrån anmäla "0 in" förutom till Brittatorp även till Braås.

3. Möteskontroll.

Då i tdt eller särskild order möte angivits i Sevedstorp för tåg från Braås eller Lenhovda till Brittatorp skall, innan tåget får avgå från Braås resp. Varendseke möteskontroll ha skett sålunda:

I Braås: Tkl underrettar muntligt tbfh och lokps om att "0 in i Varendseke" anmäls från tbfh å tåg, som skall gå från Brittatorp till Lenhovda.

I Varendseke: Tbfh inhämtar upplysning från tkl i Braås om att tåg, som skall gå från Brittatorp till Braås, inkommit till Braås, samt underrettar härom muntligt lokps.

4. Tågföljdsändring.

a) Vid ändring av möte från Brittatorp till Sevedstorp skall Sevedstorp anges som den nya mötesstationen. Förläggordern adresseras till Lenhovda, om det tåg, som skall kvarhållas, går från Lenhovda till Brittatorp och till Braås, om det tåg, som skall kvarhållas, går från Braås till Brittatorp. Om tåg, som skall kvarhållas i Varendseke, redan avgått från Lenhovda, skall tbfh och lokps på tåget, innan vso utfärdas, av tkl Lenhovda ha underrettats om mötesändringen samt om att klart-anmälan ej skall gälla längre än till Varendseke. Tbfh och lokps skola till tkl Lenhovda bekräfta, att tåget kvarhålls i Varendseke enligt formuleringen: "Tåg 01 kvarhålls i Varendseke, tills tåg 02 inkommit till Braås." Vso från endera av stationerna Brittatorp, Braås eller Lenhovda skall alltid tillställas de båda övriga stationerna.

b) Vid ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning skall låtordern formuleras: "Låt tåg 01 gå efter 03 från Sevedstorp till Brittatorp" resp. "Låt tåg 02 gå efter 04 från Brittatorp till Sevedstorp." Låtordern skall, oavsett tågriktningen, adresseras till Brittatorp. Om tåg, som skall kvarhållas i Varendseke, redan avgått från Lenhovda, skall tbfh och lokps på tåget, innan vso utfärdas, av tkl Brittatorp ha underrettats om den ändrade ordningsföljden samt om att klart-anmälan ej skall gälla längre än till Varendseke. Tbfh och lokps skola till tkl Brittatorp bekräfta, att tåget kvarhålls i Varendseke enligt formuleringen: "Tåg 01 kvarhålls i Varendseke, tills tåg 03 inkommit till Brittatorp." Vso, som formuleras "Tåg 01 går från Sevedstorp efter 03 till Brittatorp" resp. "Tåg 02 går från Brittatorp efter 04 till Sevedstorp", skall tillställas såväl Braås som Lenhovda.

5. Order om tågs åsaga, hinderanmälan m.m.

Order om tåg, som anordnas å sträckan Brittatorp-Braås, skola delges även Lenhovda och order om tåg, som anordnas å sträckan Brittatorp-Lenhovda även Braås. Hinderanmälan, anmälan "Fri genomfart" eller övriga anmälningar enligt Söo från endera av stationerna Brittatorp, Braås eller Lenhovda skola alltid, då bstr. Brittatorp-Sevedstorp beröres, avlätas till de båda övriga stationerna.

Utdelningsplan.

Samtliga 27 ts st. och gränsst. för utdelning till berörd personal
27 mö för utdelning till berörd personal
27 biö " " " "
Ytterligare ex. rekvireras från 27 Tc, Kac.

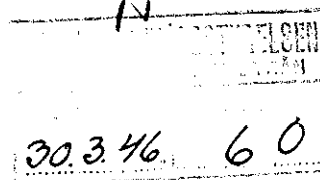
b) Vid utdelning av ex. rekvireras från 27 Tc, Kac.

Distriktschefen

den 30

D-nr Dc 456/46

inhålles att i svarsskrivelse ovanstående
diarienummer angives.



Till

Kungl. Järnvägsstyrelsen,

Elektrotekniska byrån.

Ink. Ebr 60

- 1 APR 1946

Dnr. 125/46

Ang. Sevedstorp, elektrisk säkerhetsanläggning.

I anslutning till Styrelsens skrivelse den 22 februari 1946, dnr Dbr S 194/42 rörande särbestämmelser för trafiken å bansträckan Brittatorp-Lenhovda/Braås får distriktschefen meddela, att dessa bestämmelser synes tarva en särskild telefonledning mellan nämnda tre stationer för att tåganmälningarna skola kunna expedieras utan tidsutdräkt. Sådan telefonledning som överslagsvis beräknas draga en kostnad av omkring 5000 kronor, torde emellertid kunna undvikas om säkerhetsanläggningen för förgreningsväxeln vid Sevedstorp förbättras, vilket under alla omständigheter anses påkallat. Nuvarande anläggning är utförd enligt Signalbolagets ritning 42-97, vilken under hand överlämnats till Elektrotekniska byrån. Ledningarna mellan Brittatorp och Sevedstorp äro utförda såsom luftledningar, och det har flera gånger inträffat att träd blåst omkull över ledningarna eller att dessa under storm snott ihop sig.

En förbättring av anläggningen synes böra utföras så, att Sevedstorp kan räknas tillhöra Brittatorps stationsområde, varför spårledningar anordnas mellan dessa platser, utfartssign uppsätts i Brittatorp, samt ledningarna förläggas i kabel. Fullständigare kontroll å växeln samt signalerna bör finnas. Härigenom bör det bliva möjligt att så snart tåg från Brittatorp passerat växeln vid Sevedstorp framsläppa tåg från den andra linjen, vilket i hög grad kommer att underlätta tågföringen.

Mellan Brittatorp och Sevedstorp finnes vid km 26 + 25 en korsning med allmän väg. Korsningen skyddas med fällbommar som manövreras från Brittatorp medelst en c:a 1300 meter lång ledning. Tågankomstsignaler angivande när bommarna böra fällas eller när tåg passerat korsningen finnas ej, vilket allt innebär att skyddsanordningarna icke kunna anses tillfredsställande. Vägen är relativt litet trafikerad, varför det icke torde möta något hinder att ersätta bommarna med automatiska signaler. Enligt ovanstående förslag spårledningar anordnas på ifrågakvarnsträcka kunna dessa lämpligen kombineras med automatisk säkerhets anläggning vid vägkorsningen.

... som anförts får distriktschefen hems

Besiktningsprotokoll.

Arbete: Målajord, vägsignalanläggning å linjen Brittatorp-Sevedstorp, enligt Styrelsens skrivelse den 19 februari 1948, Ebr 60-125/46.

Besiktning verkställdes av undertecknad den 13 och 14 april 1950. Närvarande var förste signalreparatören Eriksson, Växjö, som utfört anläggningen.

Vid besiktningen förekom i huvudsak följande:
Montaget granskades, kopplingen kontrollerades efter kopplingsschemat, spårledningar m.m. uppmättes och injusterades enligt särskilt mättningsprotokoll som bifogas. Funktionell provning av anläggningen utfördes, varvid anläggningen fungerade utan anmärkning.

Anm.: För att sträckvakten skall kunna kontrollera att inkommande ström från nätet ej är bruten har glimlampa anordnats i skåpet.
Ingen anmärkning av montaget gjordes varför godkännande av detsamma tillstyrkes.

Ritningar: För anläggningen gälla bifogade ritningar, Ebr 62-186, 63-39 (skåp 5) 63-40 (skåp 7) och 67-54 (skåp 6) (samtliga ändr. den 17/4-50) vara en del smärre ändringar med rött äro införda.

Borås den 17 april 1950.

Tallemar

Godkännes:

F. Olsson