

INSTRUKTION
för handhavandet av säkerhetsanläggningen
vid Lundtorps rangerbangård.

Härtill planritning med förreglingstabell.

Följande signaler finnas:

- 1) Infartssemafor $A\frac{1}{2}$ för tåg från Färjestaden.
Körsignal med en vinge gäller till spår V; med två vingar till sidospåren.
- 2) Infartssemafor $B\frac{1}{2}$ för tåg från Vickleby.
Körsignal med en vinge gäller till spår V; med två vingar till sidospåren.
- 3) Infartssignal $D\frac{1}{2}$ (ljussignal) för tåg från Öl. Skogsby.
Körsignal med ett grönt sken gäller för gång mot Färjestaden, fram till signal F, och med två gröna sken för infart på rangerbangården.
- 4) Utfartssignal G (ljussignal) för tåg från Färjestaden mot Öl. Skogsby.
Körsignal visas med ett grönt sken.
- 5) Utfartssignal H (ljussignal) för tåg från rangerbangården mot Öl. Skogsby.
Körsignal visas med ett grönt sken.

Anm. Växeln x med signalerna $C\frac{1}{2}$, E och F tillhör ej anläggningen i Lundtorp, utan manövreras från Färjestaden.

Ställverket utgöres av en vevapparat med påbyggt kontrollampskåp. Växlarna 2 och y äro centralt omläggbara samt förreglingsbara, växel 2 i signalledningen $B\frac{1}{2}$, växel y medelst särskild förreglingsvev.

Växlarna 1, 10, 5 och 8 äro endast lokalt omläggbara, men förreglingsbara medelst förreglingsvev.

Övriga växlar äro oförreglade.

Spårspärrarna SPI och SFII äro lokalt manövrerbara. De förreglas medelst kontrollås K1 resp. K3 i upplagt läge, och medelst kontrollåsen K2 resp. K4 i nedlagt läge.

Nycklarna samverka med motsvarande lås på ställverket.

Spårledning är anordnad genom växel y. En kontrollampa på ställverket lyser, när spårledningen är fri från fordon.

När tåg inkommer på spårledningen slocknar lampan, varjämte en klocka ringer, och en klaff faller.

Härigenom erhålles besked om att tåg på linjen Färjestaden-Öl. Skogsby passerar Lundtorp.

Manövrering.

I. När stationen är bevakad.

Nyckeln K16 skall finnas tillgänglig på stationen. Nyckeln inläses i ställverket, varigenom tågvägsnyckeln frigöres för användning när tåg skall intagas.

När tåg skall inåtagas läggas växlarna för den avsedda tågvägen enligt förreglingstabellen.

Spårspärrarna kan vara nedlagda när stationen är bevakad, och måste vara det för tågvägarna a², b², d² och h.

Nycklarna inläses på ställverket.

För tågvägen gällande tågväghävstång omställs, och tillhörande tågvägsås låses. Härigenom visas körsignal med ljussignalerna, resp. frigöres semaforveven för omläggning.

Körsignalen kontrolleras; beträffande ljussignalerna genom iakttagande av kontrollamporna, beträffande semaforerna genom iakttagande av vingställningen.

Sedan tåget framgått återställs semafor till stopp (ljussignalerna återgå automatiskt till stopp), tågvägsås upplåses och tågväghävstången återställs till normalläge.

Stoppsignalen kontrolleras enligt ovan.

II. När stationen skall vara obevakad.

Obevakad körning kan äga rum på spår V (tåg på linjen Färjestaden-Vickleby) samt genom växeln y (tåg på linjen Färjestaden-Öl. Skogsby).

När obevakad körning skall äga rum ordnas växlarna för tågvägarna a¹₀, b¹ och g/d¹ enligt förreglingstabellen.

Obs. att spårspärrarna skall vara pålagda och nycklarna inlåsta i ställverket.

Kontrollåset K14 upplåses, och tågväghävstångerna a¹₀, b¹ och g/d¹ omställas.

Tågvägsåsen a¹₂, b¹₂, d¹₂ och g låsas.

Semaforvevarna A¹ och B¹ omläggas.

Körsignalerna kontrolleras enligt ovan.

Nyckeln K15 (tågvägsåsnyckeln) omvrids i dubbellåset K16/K15 på ställverket, varpå nyckeln K16 omvrids och medföres till Färjestaden.

Så snart bevakningen återupptages skall samtliga signaler ställas till stopp (stoppställningen kontrolleras), tågvägsåsen upplåsas och tågväghandtagen återställas till normalläge.

Nyckeln K14 omvrids och urtages, samt förvaras under lås på härför avsedd plats.

Endast en nyckel av vardera K1, K2, K3, K4, K14, K15 och K16 får finnas i bruk

En reservnyckel av vardera typen förvaras under trafikinspektörens plombering i Färjestaden.

Borås 26.9.53.

SIGNALINGENJÖREN