

I n s t r u k t i o n

för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid
D ö s j ö b r o .

Fastställd den 12 februari 1949.

Härtill ritning litt C nr 1114-001.

Rörande säkerhetsanläggningen vid Dagstorp å linjen Dösjöbr
- Kävlinge, se särskild instruktion.

§ 1.

Följande fasta signalmedel finnas:

- a) Infartssignal A^{1/2} (ljussignal) jämte försignal för tåg från Annelöv; körsignal visas genom ett fast grönt sken jämte blinkande grönt eller ofärgat sken från utfartsförsignal till spår III, tågvägar a¹ och a^{1o}, och två fasta gröna sken till spår II, tågväg a² (§ 5 i övrigt anm. under § 5).
- b) Infartssignal B^{1/2} (ljussignal) jämte försignal för tåg från Kövlinge; körsignal visas genom ett fast grönt sken till spår III, tågvägar b¹ och b^{1o}, och två fasta gröna sken till spår II, tågväg b².
- c) Utfartssignal C (ljussignal) för tåg till Kävlinge; körsignal visas genom ett fast grönt sken.
- d) Bomsignalskärm och bomsignallykta vid vägkorsningen V¹ i västra och V³ i östra änden av bangården.

§ 2.

Signalerna manövreras från en centralapparat, uppsatt på stationshusets vägg och försedd med:

tågvägshävstänger a¹/a^{1o}, a²/b² och b¹/b^{1o},

tågvägslås A^{1/2}, C och B^{1/2},

kontrollampor för in- och utfartssignalerna,

strömbrytare A^{1/2}, C och B^{1/2}, med vilka signalerna kunna

ställas till stopp utan att upplåsa tågvägslåset,

Dösjöbro, sid. 2.

kontrollampa för stoppsignaler för vägtrafiken vid vägkorsningarna V^1 resp. V^3 ,

kontrollampa och strömbrytare för bomsignallykta vid vägkorsningarna V^1 resp. V^3 ,

spårkontrollampor för spårledningar S1 och S2 i växlarna 1 resp. 2,

kontrollampa, som lyser, då kontrollåset K^{16} vid Dagstorp /därstädes/ är låst, blockfältet n förreglat och den isolerade rälen/fri från fordon,

4 kontrollås K^1 , samverkande med kontrollås vid växlarna 3, 5, 6 och 4 resp. vid handvev för lokalomläggning av växlarna 1 och 2,

kontrollås K^{14} för frigivning av tågvägshävstängerna a^{10} och b^{10} .

Under centralapparaten finnas två växelställare, den ena för växel 1 och den andra för växel 2. För varje ställare finnas växelkontrollampor, märkta + och -, samt spärrkontrollampa, som lyser, då central omläggning med ställaren är möjlig.

Över vardera ställaren är anbragt en vridomkastare, varmed medgivande lämnas att omlägga växlarna 1 och 2 lokalt med vid resp. växel uppsatt ställare för lokal manövrering. Då lokal omläggning får ske, skall vredet stå lodrätt.

Varje lokalställare är försedd med dels kontrollampa, som lyser, då omläggning med ställaren är möjlig, dels växelkontrollampor, märkta + och -, för angivande av växlarnas lägen.

Handvev för omläggning av med motordriv försedd växel, då elektrisk ström saknas, förvaras i en vid centralapparaten uppsatt kontaktnordning. Veven låses med kontrollås K^1 , samverkande med kontrollås K^1 på centralapparaten. Då veven borttages, brytes strömtillförseln till växelmotorerna.

Växlarna 3, 5, 6 och 4 låsas i + läge genom dubbelt kontrollås K^1/K^5 , K^1/K^4 , K^1/K^3 resp. K^1/K^2 , samverkande dels med kontrollåsen K^1 på centralapparaten, dels med kontrollåsen K^5 , K^4 , K^3 och K^2 vid växel 10, 8, spårspärr SpI resp. växel 7.

Fällbommarna V^1 och V^3 manövreras med på stationsplattformen uppsatta fällbomsvindspel. Fällbommarna V^1 och V^3 skola vara fällda, innan körsignal kan visas med infartssignalen $A^{1/2}$ resp. $B^{1/2}$. Vid oövakad körning skola samtliga fällbommar vara fällda, innan körsignal framträder.

Spårledningarna S1 och S2 användas för växelspärning, kontroll av ett ett tåg inkommit hinderfritt, innan körsignal kan visas för annat tåg, som skall möta eller förbigå detsamma samt för automatisk återställning av infartssignalerna till stopp.

§ 3.

För de olika tågvägarna skola nedan angivna kontrollås och kontrollampor på centralapparaten resp. kontrollampor på växelställarna vara upplåsta resp. tända:

Infartstågvägar.

- a^1 : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, S2, 2+, 1+$,
- a^1_0 : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, S2, 2+, 1+$,
- a^2 : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, S2, 1-$,
- b^1 : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, S2, 2+, 1+$,
- b^1_0 : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, S2, 2+, 1+$,
- b^2 : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, S2, 2-$,

Utfartstågvägar. (oförreglade)

- från spår III till Annelöv: $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, 1+$,
- " " II " " : $K^1, K^1, K^1, K^1, S1, 1-$,
- " " III " Kävlinge: $K^1, K^1, K^1, K^1, S2, 2+$,
- " " II " " : $K^1, K^1, K^1, K^1, S2, 2-$.

Vid genomfart på spår III förreglad utfartstågvägen genom infartssignalen.

Tågvägsinspektionen enligt säo. § 55:3:a må för i § 3 angivna infartstågvägar samt för utfartstågväg vid genomfart på spår III anses verkställd, då körsignal kan i nedan i § 5 angiven ordning visas med infartssignalen.

För tåg, som gjort uppehåll på stationen, samt för genomfartståg på sidotågväg skall tågvägsinspektionen enligt § 55:3:a för utfartstågvägarna utföras genom att isakttaga att i § 3 angivna kontrollampor äro tända, och att kontrolllåsen K^1 på centralapparatens äro upplåsta.

Läget av växlarna och spårspärren vid Dagstorp anses kontrollerat, då med Dagstorp förbunden kontrollampa på centralapparatens lyser. Växlarna och spårspärren vid Dagstorp förreglas genom utfartssignalen C.

§ 5.

Vid signalering för tåg förfäres på följande sätt.

Då stationen är bevakad.

Kontrolllåsen K^1 på centralapparatens skola vara upplåsta och kontrollamporna tända i den utsträckning som angives i § 3.

Centralt omläggbara växlar läggas i vederbörligt läge genom att utdraga och därpå föra handtaget åt vänster vid omläggning till +läge och åt höger vid omläggning till -läge.

Handtaget skall kvarhållas i omlagt läge, tills växelkontrollampen visar att växeln gått om. Försök till omläggning får ej ske med mindre spärkontrollampen på ställaren lyser.

För tågvägarna a^1 , a^2 , b^1 och b^2 omställas tågvägshävstången, varpå tågvägslåset låses.

För tågväg C, vilken saknar tågvägshävstång, låses tågvägslåset, varvid kontrollampen på centralapparatens, förbunden med Dagstorp, skall lyso.

Vid tågslåsets låsning framträder körsignal för tågväg C omedelbart men för tågvägarna a^1 och a^2 resp. b^1 och b^2 först då fällbommarna V^1 resp. V^3 blivit fällda.

Anm. Ofärgat blinkande sken visas från utfartsförsignalen för tåg från Annelöv till spår III, när utfartssignalen visar kör och fällbommarna V^1 och V^3 äro fällda.

Då stationen skall vara obebakad för tåg.

Kontrolllåsen K^1 på centralapparaten skola vara upplåsta och kontrollamporna tända i den utsträckning som i § 3 angivits för tågvägar a^1 och b^1 .

Sedan kontrollåset K^{14} upplåsts, omställas tågvägshävstängerna a^1 och b^1 , varpå tågslåsen $A^{1/2}$, $B^{1/2}$ och C låsas.

Körsignal framträder för tågväg C omedelbart och för tågvägarna a^1 och b^1 , då fällbommarna V^1 och V^3 blivit fällda.

Nyckeln K^{15} till tågslåsen inlägges på ett av trafikinspektören bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

§ 6.

Endast en nyckel av vardera K^2 , K^3 , K^4 , K^5 , K^{14} och K^{15} samt fyra nycklar K^1 få finnas i bruk.

Nyckeln K^{14} skall, då den icke erfordras vid centralapparaten enligt § 5, förvaras inlagd på ett av trafikinspektören bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

En reservnyckel av varje typ skall förvaras på stationen under trafikinspektörens plombering.

Bill
Rt