

51
6-832/52

STYRELSEN
Byrå
s 84/52

(kop Gd, Gd, Öis)

7461

Stockholm 10.10.52

Överingenjören
Elektrotekniska byrån

Med anledning av olyckshändelsen i Vretstorp den 30/9 1952 hemställs, att genom Eder försorg åtgärder vidtagas för att omedelbart komplettera de stationer med spårledningar, som sakna sådana, och som äro belägna på bansträckor med automatisk linjeblockering. Anordnandet av spårledningar på berörda stationer bör ske utan att ev. nya ställverksanläggningar avvaktas.

De stationer, som åsyftas, äro förutom Östansjö och Örtofta, vilka inom den närmaste tiden erhålla spårledningar, Vretstorp, Sösdala, Tjörnarp, Höör och Stångby.

Edv. Oredsson.

I Södra...
en stoppl...
löknat...
Genom...
större...
vare till...
son.

6-833/42

Malmö 20.7.1954

T 455/53

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Drifftjänstbyrån

Dnr Dbr 1929/53

Ställverksanläggning vid dubbelspår.
Styrelsens skrivelse 17.3.1954.

Kompletterande tidigare utredning i ärendet får distrikts-
chefen meddela, att jämväl stationerna Tjörmarp och Stångby
under nedan angivna förutsättningar kunna omandras till
håll- och lastplatser, vid vilka resande- och godsutbyte även
därefter skulle kunna ske, däremot normalt icke tågförbi-
gångar.

- 1) Den automatiska linjeblockeringen drages genom stationer-
na.
- 2) Manuell bombevakning elimineras genom automatisering
eller omläggning till korsning i skilda plan.
- 3) Anordningar för skydd för resande såväl vid passage till
och från plattform som vid uppehåll på plattform åstadkommes.

Med dessa villkor uppfyllda beräknas vid vardera stationen
kunna indragas två trafikbiträden, varjämte stationsmästare
i lönegrad Ca 17 kan ersättas med kontorist, tillsammans
medförande en kostnadsminskning av c:a 26.100:- kr / år
inkl sociala m fl förmåner.

Även Uppåkra anses kunna slopas som station i såo mening.
Ovan under 1 och 2 angivna hinder äro här ej för handen.
Genom trafikinspektörens försorg skall undersökas huruvida
icke redan nu nuvarande ps-uppsättning kan minskas och
visst utbyte till kollektivt anställd personal ske.

Med tanke på de oregelmässigheter i driften, som kunna upp-
stå, och det behov, som föreligger att för de tekniska av-
delningarna kunna anordna bandispositioner eller enkelspårs-
drift vid olika slag av arbeten, måste det räknas med, att
platserna vid sådana tillfällen skola kunna bemannas med tåg-
klarerare för undvikande av alltför stora rubbningar i tåg-
planen. Därmed kvarstår också kravet på att möjligheterna till
central växelomläggning bibehålles i de ändrade säkerhets-
anläggningarna.

R Markland.

6-232/52

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
ELEKTROTEKNISKA SVÄN
D. No Ebr
6-945/6
17 SEP 1945

Ink. Ebrst
17 SEP 1945

Hrd

7863

KUNGL. JÄRNVÄGAR

III DISTRIKTSCHEFEN
Distriktschefen

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

D. nr E 188

den 4 SEP 1945

Anhålls ett i svarsskrivelse översänt den 17 SEP 1945

4 9.45/6

Ink. Ebrst
6 SEP 1945
Dnr 212/45

Kungl. Järnvägsstyrelsen

Ang. Sösdala ändring av säkerhetsanläggning för linjeblockering. *Skändleren till mig ang. genomfart. Månad 12-9-45*

Med anledning av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 mars 1945, där Ebr 6 - 119/45, får distriktschefen anföra följande beträffande förslaget till slutgiltigt utförande av säkerhetsanläggningen i Sösdala enligt planritning litt C nr 838-001.

Utfartstågsvägar mot högerspår anses böra anordnas i så stor utsträckning, att genomfartståg från vänsterspår mot högerspår icke behöva stanna för utfartsvägsignal i stoppställning, om intet hinder i övrigt finns för genomfart. I Sösdala skulle därför behövas utfartstågsvägar från spår II norrut och från spår III söderut till högerspår. Enär spår III i Sösdala i stor utsträckning användes dels för torvtrafiken, dels för lastning från spannmålsmagasinen i bangårdens södra del, vore det dock lämpligare om genomfartstågen från Håsaleholm på nedspåret kunde framföras spår II till uppspåret i söder och signalutrustningen anpassades härför så att tågen kunde framföras på detta spår utan uppehåll. För tåg med håll på stationen medför förhållandet, att utfartstågsväg saknas, mindre olägenhet.

Vevapparaternas konstruktion medger icke ett tillfredsställande montage av de elektriska ledningarna vid anläggningar av ifrågavarande art. ~~Det är därför föreslaget att de ej överens av~~
rörliga detaljer, och tågsvägslinjal bör kunna uttagas utan att ledningarna måste lösgöras i så stor utsträckning, som nu är fallet. För övrigt kommer utrymmet mellan tågsvägslinjalerna och vevapparatsens överplåt, mån det ej redan är upptaget av vaggberoenden att ytterligare minskas om de nya axlarna för tågsvägskontaktorna, som skola inmonteras. Utrymmet mellan tågsvägslinjalerna och överplåten torde därför bli för litet

framdragandet av ledningarna till de nya tågvägskontakterna, spårplanen och kontrollampskåpet.

För att i möjligaste mån undvika att draga ledningarna genom apparaten bör spårplanen utföras så breda, att den vid uppsättningen kommer med baksidan omkring 150 mm utanför vevapparaten baksida. Kontrollampskåpet bör hava samma bredd som spårplanen; nytt kontrollampskåp bör därför anskaffas. Härigenom vunnas även ett mera tilltalande utseende.

Särskilda isolerskenor för de elektriska växelspärrarna enligt Järnvägsstyrelsens förslag medför, att isolerskeman ej blir ansluten till spårledning vid kontaktfel i växelspärrarna (vilket fel ej är ovanligt), och fordon på isolerskeman håller då ej spårreläet utlöst. Felet ger sig ej heller till känna utan vid särskild undersökning. Anordning enligt Styrelsens förslag synes därför medföra att spårens hinderfrihet måste kontrolleras genom lokal besiktning av vissa punkter och ej enbart genom iakttagande av spårplanen. Då det i praktiken torde vara svårt att få dylik besiktning effektivt ifrågasättes att de särskilda isolerskenorna för växelspärrar ersättes med fullständiga spårledningar. Visserligen uppstår härigenom merkostnad, men någon kompensation torde erhållas genom att de nuvarande växelspärrarna kunna åter användas.

Placeringen av skåp 2 öster om spår 2 är mindre lämplig emedan undersökningar vid fel på anläggning hindras av tågrörelserna. Anläggningen blir efter utbyggnaden avsevärt mera komplicerad, varför dylika undersökningar bliva mera omfattande än för närvarande. Uppställning av skåpet norr om stationshuset torde bliva lämpligare.

Kostnadsförslag slutande på 44000 kronor bifogas. Malmö den 3 september 1945.

Sten, Pörling
/s/

Bil. 1 kostnadsförslag.

För kompletter
börande Järnvägsstyrelsen
Dragsvänger till klyklåst
Spårplan och detaljer till
Slusskabel 3 x 1 mm
" 7 x 1 "
" 10 x 1 "
" 21 x 1 "
" 55 x 1 "
" 2 x 1,5 "
" 7 x 1,5 "
" 10 x 1,5 "
Fopplingstråd 27
Kabeländboxar 11

För lista
Elektr.
Anslut.
101