

I n s t r u k t i o n

för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid
F o s i e b y.

Fastställd den 24 april 1946.

Härtill ritning litt C nr 4219.

§ 1.

Följande fasta signalmedel finnas:

- a) Infartssignal A^{1/2} (ljussignal) jämte försignal för tåg från Malmö C; körsignal visas genom ett fast grönt sken till spår I, tågväg a¹, genom två fasta gröna sken till spår II, tågväg a².
- b) Infartssignal B^{1/2} (ljussignal) jämte försignal för tåg från Lockarp; körsignal visas genom ett fast grönt sken jämte blinkande grönt eller ofärgat sken med utfartsförsignal till spår I, tågväg b¹, genom två fasta gröna sken till spår II, tågväg b².
- c) Utfartssignal 83pl (ljussignal), gällande för tåg från spår I och II till Malmö C; körsignal visas, sedan fällbommarna V¹ blivit fällda, genom ett fast grönt sken för tåg till Malmö C personbangård och genom två fasta gröna sken för tåg till Malmö godsbangård.
- d) Bomsignalskärm och bomsignallykta vid fällbommarna V² och V³.

§ 2.

Ställverket är anordnat i ett särskilt ställverkshus på stationsplattformen.

Växlarna 1 och 2 äro centralt och lokalt omläggbara samt försedda med elektriska växelspärrear.

Växlarna 3, 4, 5 och 6 äro endast lokalt omläggbara men förreglingsbara från ställverket.

Fällbommarna vid vägkorsning V¹ manövreras elektriskt med en i ställverkshuset uppsatt fällbomsställare, försedd med kontrollampor, märkta "upp" och "ned", för angivande av fällbommarnas ställning.

Fällbommarna V² och V³ manövreras med ett på ställverket uppsatt dubbelt fällbomsvindspel.

Spårledningar äro anordnade i växlarna 1 och 2 mellan hinderpålen och en punkt, belägen 40 resp. 20 m framför växelspetsen, och användas för växelspärning, kontroll av tågvägarnas hinderfrihet samt återställning av infartssignalerna till stopp.

En med ringklocka i ställverket förbunden rälskontakt är inlagd vid vägkorsningen V^1 för angivande av tidpunkten, då tåget uppnått vägkorsningen.

Ställverket är försett med dels tågvägslås $A^{1/2}$ och $B^{1/2}$ för manövrering av infartssignalerna,

dels ett kontrollås K^{14} för upphävande enligt såo § 94, mom. 2, av beroendet mellan tågvägarna a^1 och b^1 , vilket sker genom upplåsning av kontrollåset, så att tågvägshävstängerna a^1 och b^1 kunna omställas samtidigt.

På väggen bakom ställverket är uppsatt ett kontrollampskåp, innehållande:

strömbrytare $A^{1/2}$ och $B^{1/2}$, varmed infartssignalerna kunna återställas till stopp utan att upplåsa tågvägslåset,

kontrollampor för infartssignalerna samt för de båda gröna skenen i utfartssignal 83pl,

kontrollampor för belysning i bomsignalerna vid V^1 , V^2 och V^3 , strömbrytare för fällbommarna V^2 och V^3 ,

spårkontrollampor i förbindelse med spårledningarna i växlarna 1 och 2,

kontrollampa Sp^a/b , som normalt är tänd men släckes, när anordningarna för infartssignalernas $A^{1/2}$ resp. $B^{1/2}$ automatiska återställning till stopp träder i funktion.

Å stinsexpeditionen finnas därjämte dels kontrollampor för det ~~svarta~~ gröna skenet i ~~utfartssignalen~~ 83pl, dels en spårkontrollampa, som lyser, då fordon ~~finnas~~ ^{N/sb b/p} på linjen mellan växeln vid Lundavägen och Fosieby infartsväxel.

§ 3.

För de olika tågvägarna skola växlar- och förreglingshävstängerna samt förreglingsvevarna intaga följande lägen (understrykning angiver omlagt läge):

1. Infartstågvägar.

a^1 : 1, 3/6+, 4/5+, 2, 1+, 2+,

a^2 : 1, 3/6+, 4/5+, 1-, 2+,

ca

b¹: 1, 3/6+, 4/5+, 2, 1+, 2+,

b²: 3/6+, 4/5+, 2, 1+, 2-,

2. Utfartstågvägar (oförreglade).

från spår I till Malmö C: 1, 1+, 3/6+,

" " II " " " : 1, 3/6+, 4/5+, 1-,

" " I " Lockarp: 4/5+, 2, 2+,

" " II " " : 3/6+, 4/5+, 2, 2-,

Anm. Vid infart på spår I förreglas utfartstågvägen samtidigt med infartstågvägen.

§ 4.

Tågvägsinspektionen enligt säo § 55:3:a må för i § 3:1 angivna infartstågvägar samt för utfartstågvägen vid genomfart å spår I anses verkställd, då körsignal genom för vederbörande tågväg gällande signalbild kan i nedan i § 5 angiven ordning visas med infartssignalen.

För i § 3:2 angivna utfartstågvägar skall för tåg, som gjort uppehåll, samt för genomfartståg på sidotågväg tågvägsinspektionen enligt säo § 55:3:a utföras genom att iakttaga, att ifrågakommande växel- och förreglingshävstänger samt förreglingsvevar intaga rätta lägen.

§ 5.

Vid signalering för tåg skall ställverket handhas i följande ordning:

A. Då stationen är bevakad.

1. Växel- och förreglingshävstängerna samt förreglingsvevarna ordnas enligt § 3:1.

2. Tågvägshävstängen omställas.

3. Tågvägslåset låses, varpå genom kontrollamporna iakttages, att rätt körsignal framträtt.

B. Då stationen skall vara obebakad för tåg.

1. Växel- och förreglingshävstängerna samt förreglingsvevarna ordnas enligt § 3:1 för a¹ och b¹.

2. Kontrolllåset K¹⁴ upplåses, varpå tågvägshävstängerna a¹ och b¹ omställas och K¹⁴ låses på nytt.

3. Tågvägslåsen A^{1/2} och B^{1/2} låsas, varefter genom kontrollamporna iakttages, att rätt körsignal framträtt.

Nycklarna K¹⁴ och K¹⁵ inläggas på av trafikinspektören bestämt, för obehöriga med lås skyddat ställe.

§ 6.

Endast en nyckel av vardera K¹⁴ och K¹⁵ får finnas i bruk. En reservnyckel av varje typ skall förvaras under trafikinspektörens plombering.

Ca
