

27 April 1899

Beskrivelse af Sikringsanlægget paaNørresundby Station

For Sikringsanlægget i Broposten er der udarbejdet en særlig Beskrivelse og Instruks.

For Linieblokanl. Aalborg-Nørresundby er der udarbejdet en særlig Beskrivelse og Instruks.

Sikringsanlægget er indrettet som et mekanisk Betjenings- og Aflaasningsanlæg med følgende Gennemkørselstogveje:

Fra Aalborg i Spor II

" Hjørring i Spor II

samt følgende Ind- og Udkørselstogveje:

Fra Aalborg til Spor I

" " " " II

" " " " III

" " " Sæby

Til " fra Spor I

" " " " II

" " " " III

" " " Sæby

Fra Hjørring til Spor I

" " " " II

Til " fra " I

" " " " II

Fra Fjerritslev til Spor III

Til " fra " III

Fra Sæby til " II

" " " " III

Til " fra " III

Betjening af Signaler og Betje-

ning eller Aflaasning af Spørskifter foregaar fra Centralapparaterne i Post I (Jydposten) og Post II (Nordposten).

Frigivning af Togvejene foregaar fra Kommandoposten i Stationskontoret.

Der forefindes følgende Signaler:

- 1) 2 Hovedsignaler paa Broens Nordende. Disse Signaler er Daglyssignaler, Signalet længst til venstre gælder for Indkørsel paa Nørresundby og er forsynet med 4 Lanterner, saaledes at baade Signal Nr. 1, 2 og 3 kan vises. Signalet længst til højre gælder for Indkørsel til Sæby og er forsynet med 2 Lanterner.
- 2) Et Hovedsignal (Armsignal med 1 Arm) ved "Krøllen" og gældende for Tog fra Sæby til Aalborg.
- 3) Et Hovedsignal (Armsignal med 1 Arm) paa Havnebanen, og gældende for Tog fra Sæby til Nørresundby.
- 4) Et Hovedsignal (Armsignal med 1 Arm) Syd for Post I ved Havnesporet og gældende for Udkørsel fra Nørresundby til Sæby.

- 5) Et Hovedsignal (Armsignal med 1 Arm) Syd for Post I ved Hovedsporet til Aalborg og gældende for Udkørsel fra Nørresundby til Aalborg.
- 6) 3 Togvejssignaler (Armsignaler med 1 Arm) lige Nord for Thistedvej og gældende fra venstre til højre for Udkørsel fra henholdsvis Spor I, II og III.
- 7) 3 Hovedsignaler (Armsignaler med 1 Arm) Syd for Post II og gældende fra venstre til højre for Udkørsel fra Spor III til Fjerritslev, Udkørsel fra Spor II til Hjørring og Udkørsel fra Spor I til Hjørring.
- 8) 2 Hovedsignaler opstillet ca 500 m Nord for Post II. Begge Signaler er Armsignaler. Signalet længst til venstre er forsynet med Gennemkørselsarm og med fremskudt Signal (Armsignal) 400 m foran Signalet og gælder for Tog fra Hjørring. Signalet længst til højre har kun 1 Arm og gælder for Tog fra Fjerritslev.
Endvidere forefindes nedennævnte Signaler, betjent fra Broposten:
- 9) Et Hovedsignal (Hovedsignal med 1 Arm), ved Kastetvej og gældende for Tog fra Aalborg med tilhørende fremskudt Signal (Daglyssignal med 2 Lanterner) opstillet 800 m foran Hovedsignalet.
- 10) Et Hovedsignal (Daglyssignal med 2 Lanterner) paa Broens Sydende og gældende for Tog til Aalborg.

Signaltableauer.

Øverst paa Blokapparatet paa højre Ende af Centralapparatet i Kommandoposten i Telegrafkontoret er anbragt Tableauer for de ovenfor under Punkterne 1, 2, 3, 8 omtalte Signaler.

Tableauerne viser om vedkommende Signal er i Stopstilling eller Kørstilling.

Sporskifterne 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 14 er centralbetjente og de øvrige under Sikringsanlægget inddragne Sporskifter 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29 og 30 er centralaflaasede.

Sporskiftebetjeningshaandtagene er ved isolerede Skinner anbragt foran de paagældende Sporskifter sikret imod utidig Omstilling.
Sporbesættelsesordening.

Ved Isolering af de 3 Togvejsspor ud for Perronerne i Forbindelse med Spærremagneter i Felterne 9, 10 og 11 i Centralapparatet i Kommandoposten er der tilvejebragt en Sporbesættelsesordening, saaledes at Kommandoposten ikke kan give en af Posterne fri til at stille Indkørsel (Gennemkørsel), naar tilsvarende isolerede Togvejspor er besat (med Vogne etc.)

Der er under hver Frigivningshvirvel anbragt en Trykkontakt, som

det paagældende Sportableau - (anbragt
i Post I i Felterne 13-16) - hvidt inden Hvirvlen

Det bemærkes udtrykkelig, at Isoleringen af Togvejssporene kun
foretages i Sporstykkerne ud for Perronerne og sikrer altsaa ikke
for Vogne etc., der er henstillede uden for disse Sporstykker.

Isoleringerne garanterer heller ikke for Sporfrihed i Forhold
til andre Spor.

Togvejseftersyn maa altsaa stadig foretages.

Stationen er forsynet med elektrisk Signal - og Sporskiftebelys-
ning. De hertil hørende Afbrydere, Sikringer og Tableaulamper er an-
bragt paa særlige Tavler i Posterne.

For de paa Broens Nordende anbragte Daglyssignaler er der i
Post I anbragt en særlig Tavle med Sikringer og Tableaulamper.

Det bør af og til kontrolleres, at de paa Tavlerne anbragte
Sikringer og Tableaulamper er godt fastskruede.

I Post I er desuden anbragt en Kasse med plomberet Glaslaag,
hvori er anbragt de øvrige til Sikringsanlægget hørende Sikringer.

I Post I er der etableret Togvejsfastlægning for samtlige Tog-
veje som denne Post stiller Signal for. Opløsningen af Togvejene
sker naar Togene med sidste Hjulaksel har passeret nedennævnte
Isoleringer:

- 1) for Tog til Aalborg - den i og foran Sporskifte Nr. 3 anbragte
Isolering.
- 2) for Tog fra Aalborg til Sæby - den i "Krøllen" bag ved Sporskifte
3 anbragte Isolering.
- 3) for Tog fra Nørresundby til Sæby - den foran Sporskifte 5 anbragte
Isolering.
- 4) for Tog fra Aalborg til Spor I og II samt for Tog fra Sæby til
Spor II - den foran Sporskifte 10 anbragte Isolering.
- 5) for Tog fra Aalborg og Sæby til Spor III - den foran Sporskifte 12
anbragte Isolering.

Paa Togvejssignalerne for Udkørsel fra Spor I, II og III og paa
Hovedudkørselssignalerne til Sæby og Aalborg samt paa Hovedsignalet for
Udkørsel fra Sæby til Aalborg er der anbragt elektriske Signalarms-
koblinger, saaledes at disse Signaler automatisk falder paa Stop,
naar Opløsningen af den tilsvarende Togvej foregaar.

Gennemkørsel.

I Felt 39 i Post I er anbragt en Magnetspærre, som bliver fri,
naar det under Post II hørende Udkørselssignal fra Spor II til Hjør-
ring gaar paa "Kør".

I Felt 8 i Post II er Magnetspærre, som bliver fri, naar det un-
der Post I hørende Togvejssignal for Udkørsel fra Spor II samt Hoved-
signal for Udkørsel til Aalborg gaar paa "Kør".

Hvis de nævnte Spærrer ikke er blevet fri, kan den paagældende Post ikke omlægge sin Togvejshvirvel for Gennemkørsel.

Skinnekontakthanlæg.

Ca 50 m uden for Gadebroen ved Vesterbro i Aalborg er for Togretningen Aalborg-Nørresundby anbragt en Skinnekontakt, som faar en Klokke med Faldklap til at ringe i Post I i Nørresundby.

Strømforsyningsanlæg.

Strøm til Sikringsanlægget tages fra et i Post I opstillet Akkumulatorbatteri (50 Volt). Opladning af Batteriet sker automatisk (Pufferdrift) fra 220 Volt Vekselstrøm fra Byen.

Strøm til Signal- og Sporskiftebelysningen tages i hver af Signalposterne fra en Transformator (ca 20 Volt) som faar Strøm fra 220 Volt Vekselstrøm fra Byen.

Daglyssignalerne paa Broens Nordende faar Strøm direkte fra Akkumulatorbatteriet.

Uregelmæssigheder.

Ind- eller Udrangering af Tog.

Medens et Tog er under Indrangering paa eller Udrangering fra Stationen, maa Omlægning af Sporskiftebetjeningshaandtag ikke finde Sted, medmindre saadan Betjening er nødvendig for at afværge en Fare-situation.

Opskæringer.

I alle Opskæringstilfælde (ogsaa paabegyndte) skal Sporskiftet straks efterses (bl.a. prøves Tungetilslutningen for begge Stillinger af Sporskiftet) af Hensyn til eventuel Beskadigelse af dette eller Sporskiftedrevet (Sporskiftelaasen). Ved derpaa følgende Omskiftninger skal det nøje iagttages, at alt fungerer paa normal Maade, og saafremt dette ikke er Tilfældet, skal Sikringsanlægget holdes aflyst, indtil Telegrafformanden har indført i Telegrafjournalen, at alt paany er i Orden.

Sikring imod utidig Omstilling.

Saafremt en Spærremagnet for Sikring mod utidig Omstilling af Sporskiftebetjeningshaandtag ikke lader sig udløse ved Nedtrykning af Fodkontakten, og dette ikke skyldes, at den tilsvarende iølerede Skinne ved Sporskiftet er besat, kan der efter fornøden Undersøgelse af Sporskiftet foretages en kunstig Udløsning af Spærremagneten.

Spærremagneten udløses kunstigt ved Indtrykning af den over Sporskiftehaandtaget anbragte plomberede Hjælpeknop, der skal holdes indtrykket indtil Haandtaget er helt omlagt.

Sporbesættelsesordening.

Saafremt Sporbesættelsesordeningen svigter ved Frigivning af en Togvej d.v.s., hvis det paagældende Tableua- anbragt øverst paa

Blokkapparatet over Felterne 13-16 i Kommandoposten- ikke bliver hvidt ved Indtrykning af den under paagældende Togvejshvirvel anbragte Trykkontakt, og dette ikke skyldes, at det isolerede Spor er besat, kan Sporbesættelsesordenen sættes ud af Funktion.

Naar Sporbesættelsesordenen skal sættes ud af Funktion, sker dette ved at indtrykke en af de i Felterne 9, 10 og 11 anbragte plomberede Hjælpestrykknapper. Hjælpestrykknappen maa holdes indtrykket indtil den paagældende Togvejshvirvel er omlagt.

En Hjælpestryknap maa først benyttes, efter at man forud ved særligt omhyggeligt Eftersyn har sikret sig, at paagældende Spor er frit for Køretøjer.

Saalænge en Plombe for en af ovennævnte 3 Hjælpestrykknapper er fjernet skal der forholdes som om der ingen Sporbesættelse forefindes for paagældende Spor.

Togvejsfastlægning.

Saafernt den automatiske Togvejsopløsning svigter, og dette ikke skyldes, at Togets bageste Hjulpar endnu ikke har forladt den isolerede Skinne for Togvejsopløsning kan Togvejen opløses kunstigt ved at indtrykke den til paagældende Togvej svarende plomberede Hjælpestryknap.

Hjælpestrykknapperne er anbragt i Felterne 36, 37 og 38 i Post I.

Gennemkørsel.

De i Felterne 40 i Post I og 8 i Post II anbragte Hjælpestrykknapper til kunstig Udløsning af de i Felterne 39 (Post I) og 8 (Post II) anbragte Magnetspærre, maa kun benyttes efter Ordre fra den fungerende Stationsbestyrer, og saadan Ordre maa kun gives efter at der er konstateret, at paagældende Udkørselssignal er paa "Kør".

Linieblok.

Angaaende Linieblokken Aalborg- Broposten- Nørresundby henvises til den herom gældende særlige Beskrivelse og Instruks.

Plombering.

De for Sikringsanlægget anbragte Plomber maa kun brydes efter Ordre fra den fungerende Stationsbestyrer i hvert enkelt Tilfælde.

Saalænge en Plombe er brudt, maa eventuel nødvendig Betjening af paagældende Sikringsdele- om saadan overhovedet er tilladt- foregaa med største Eftertanke og Omhu.

Naar en Plombe fjernes fra Sikringsanlægget, skal Telegrafmanden straks underrettes, og Bemærkning om Tidspunktet for og Aarsag til Plombens Fjernelse indføres i Telegrafjournalen.

Strømforsyningen.

Hvis Vekselstrømmen fra Byen udebliver, og Stationen derfor vil slaa Omskifteren paa Hovedtavlen i Telegrafkontoret over til Jævnstrøm, skal begge Signalposter først have Ordre til at afbryde de

i Posterne I og II anbragte Hovedafbrydere mærket "Signaltjenesten."
Derefter maa sidstnævnte Hovedafbrydere ikke igen slttes før Omskif-
teren i Telegrafkontoret er slaaet tilbage til Vekselstrøm.

Hvis ovennævnte Regler ikke følges vil de i Hovedafbryderne i Posterne I og II anbragte Sikringer brænde over.

Naar Omskifteren i Telegrafkontoret er slaaet over til Jevnstrøm, kan Lyset i Sporskiftelygterne ikke tændes. Derimod kan Lyset i Signalerne stadig tændes, idet dog først de paa Belysningstavlerne i Posterne I og II anbragte Omskiftere til Nødbelysning maa omlægges.

Da Strømmen til Nødbelysningen tages dels fra Akkumulatorbatteriet (Post I) og dels fra et Tørelementbatteri (Post II), maa Brugen af Nødbelysningen altid indskrænkes til det mindst mulige.

Lyset i Daglyssignalerne paa Broens Nordende er uafhængig af Strømforsyningen fra Byen.

Anmeldelse.

Alle indtrædende Fejl ved Sikringsanlægget, herunder enhver Opskæring (ogsaa paabegyndte) skal bl.a. straks anmeldes for Telegrafformanden.

Iøvrigt gælder de i "Beskrivelse af og Bestemmelser om De danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg" anførte Regler og Bestemmelser.