

Till

K o n u n g e n.

Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön har för avsikt att å sin järnväg inom den närmaste tiden genomföra vissa moderniseringar och förbättringar å växel- och signalsäkerhetsanläggningarna. I programmet ingår vidtagande av sådana anordningar att tågen på hela den 13 km långa sträckan mellan Henriksdal och Saltsjöbaden kunna dirigeras från Neglinge med tillhjälp av vid spåret uppsatta fasta ljussignaler. Dessa signaler påverkas automatiskt av de framgående tågen, så att en signal, som gäller för rörelse över en viss bansträcka, icke kan visa "klart", förrän ett föregående tåg lämnat sträckan ifråga. Signalerna kunna ej heller visa "klart", förrän alla å sträckan befintliga växlar äro tillrättalagda och vederbörligen låsta. Vid trafikplatserna på linjen blir arbetet med manövrering av signaler och växlar genom de nya anordningarna obehövt. Personalbehovet på stationerna kan därför inskränkas till vad som erfordras enbart för betjänande av den resande allmänheten.

Vid flere av de trafikplatser, där signaltjänsten kommer att bortfalla, finnas för närvarande vägkorsningar i plan, vilka nu skyddas med fällbommar, som skötas av samma personal, som sköter signalgivningen till tågen. I centraliseringsprojektet räknades från början med sådan anordning att vägkorsningarna skulle kunna avstängas från det centrala ställverket i Neglinge genom en av ställverksvakten given impuls, som igångsätter bommarnas fällning. I Kungl. Maj:ts kungörelse av den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m.m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg säges i § 4, att grind eller bom skall anses bevakad ej mindre då vid korsningen tjänstgör särskild vakt med uppgift att hålla vägen avstängd, när tåg skall framgå eller växling ske, än även, då vägens avstängande skötes från ställverk. Vägkorsningarna skulle alltså formellt sett kunna anses bevakade, därest bommanövreringen sker från ställverket i Neglinge, men en sådan manuell fjärrmanövrering skulle enligt bolagets mening medföra vissa olägenheter. Skötseln av bommarna skulle å ena sidan för järnvägen nödvändiggöra passning vid ställverket i större utsträckning än som erfordras för signaleringen till tågen, enär denna signalering i stor utsträckning är avsedd att äga rum automatiskt genom tågens inverkan. Å andra sidan torde det icke trots noggrann passning kunna undvikas att bommarna fällas jämförelsevis lång tid före tågs ankomst, varigenom vägtrafiken onödigtvis hindras.

För att avhjälpa dessa olägenheter har ifrågasatts att modifiera anordningarna såtillvida, att bommarna fällas genom en av tåget automatiskt åstadkommen impuls, som ersätter den impuls, som eljes skulle givas manuellt av den vid centralställen tjänstgörande vakten. På grund av att tågen framgå med praktiskt taget samma hastighet, kan platsen, där tåget befinner sig, då impulsen givas, väljas så, att bommarna alltid fällas i rätt tid före tågs ankomst. Skulle bomfällningsanordningen av någon anledning icke fungera, stoppas tåget genom de fasta signalerna, vilka icke kunna visa "klart" för tåget, med mindre än att bommarna äro vederbörligen fällda. I händelse av fel kan tågpersonalen medelst tågtelefon, som finnes inrättad i varje motorvagn erhålla förbindelse med Neglinge för erhållande av förhållningsorder. Vidare skola bommarna efter från ställverket erhållet medgivande kunna manövreras medelst vid vägkorsningarna anbragta ställare för lokal manövrering, vilka komma till användning vid växlingsrörelser över vägkorsningarna. Avsikten är även att i Neglinge vidtaga sådan anordning, att bommarnas automatiska funktion kan därifrån i varje ögonblick övervakas. Bommarnas uppfällning sker helt automatiskt omedelbart som sista vagnen i tågsättet passerat vägövergången, vilket givetvis är

fördelaktigt ur vägtrafiksynpunkt. Ifråga om bommarnas placering, signalering till de vägfarande samt förringning m.m. äro givetvis de i vederbörande författning givna bestämmelserna avsedda att följas.

De vägkorsningar, vilka ifrågasatts att försees med automatisk manövrering under kontroll av ställverket i Noglinge, äro belägna vid trafikplatserna <sup>H</sup>Henriksdal, Järla, Storängen, Saltsjö-Duvnäs och Ringvägen. Därjämte har bolaget tänkt sig att vid Tattby Å bibanan till Solsidans station utföra en fristående anläggning med automatisk bomfällning. Å sistnämnda plats kommer dock vakt att vara placerad vid tågtiderna, då den invid vägkorsningen belägna skolan är i verksamhet. Vägkorsningarnas belägenhet på linjen framgår av bilagda karta, varjämte skisser närslutas, som utvisa bommarnas lägen i förhållande till järnvägsspåret vid de ifrågakommande korsningarna.

Anläggningarna komma att levereras av L.M. Ericssons Signalaktiebolag i Stockholm med förste byråingenjör T. Hård vid S.J. som kontrollant. Anordningar och apparater, vars tillförlitlighet redan ingående prövats i olika anläggningar vid Statens järnvägar, komma att användas i desamma.

Då fällbommar med automatisk fällning icke förekomma bland de enligt Kungl. Maj:ts kungörelse av den 26 juni 1933 tillåtna säkerhetsanordningarna, får järnvägsbolaget i anslutning till näst sista stycket i § 4 i nämnda kungörelse härmed hemställa, att Eders Kungl. Maj:st täcktes medgiva att dylika fällbommar, anordnade på sätt här ovan skisserats, få komma till användning vid ovan angivna vägkorsningar på Saltsjöbanan.

Underdånigt

Järnvägsaktiebolaget  
Stockholm - Saltsjön

Ln

Stockholm den 28 april 1936.

Bilagor: 1 karta  
6 skisser

Rätt avskrivet intyga:

*L. Ruden*

*L. Ruden*

Biö/SA

Stockholm den 25 maj 1937.

Till  
Överståthållareämbetet för Polisärenden,

Stockholm.

Med anledning av Eder skrivelse av den 19 dennes nr 105 AD/37 får järnvägsbolaget härmed meddela, att bolaget numera icke har för avsikt att anordna automatisk fällning av bommar vid vägkorsning vid Henriksdals station eller något annat övergångsställe inom Stockholms stad.

Högaktningsfullt  
Järnvägsaktiebolaget  
Stockholm - Saltsjön  
Baningenjören  
JA.

Bilagor:

handlingar

Sthlms stads Gatukont. brev 9/4.37 nr 619/37  
Ö.Å. f. Polisärenden. Yttrande 19/3.37  
Resolution 30/3.37 Ö.Å. f. Polisärenden Nr 105 Pa D./1937  
" 12/4 " " " " " " " "  
Bil.t.skriv. 28/4.37, ritningar  
K.Kom.dep.skriv.24/2.37 till Ö.Å.  
S Sn J skriv. 28/4.37 till Konungen m.bilagor  
K.Kom.dep. skriv. 2/6.1936 t.Länsstyr.  
Länsstyr.skriv.till Konungen 15/9.36. 122/39 V.D.  
Resolution 4/6.36 L.B:s till väging. i länet  
Väging. Torgåns skriv. 19/6 1936 till K.B.  
K.Kom.dep.skriv. 21/9.36 till Väg- o.vattenb.-styr.  
K.V.V. skriv. till Konungen 1/2.37 D.N.V. 2729/36

Rätt avskrivet intyga:

*L. Ruderman* *Kenneth Sax*