

KÖRRIKTNINGSVISARE PÅ SPÅRVAGNAR.

Föredrag av direktör *E. Hultman*,
Malmö spårvägar.

I det betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m., som den 25 maj 1935 avgavs av 1934 års vägtrafiksakkunniga, föreslogs bl. a. följande lagbestämmelse:

»å spårvagn skall vid färd å väg, som även användes för körtrafik, föras dels körriktningsvisare dels ock, då mörker råder, minst en lykta framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och av tillräcklig styrka för att spårvagnen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom lämpliga belysningsanordningar bak-till.»

Förslaget om körriktningsvisare godkändes icke av riksdagen.

Huruvida nu arbetande vägtrafiksakkunniga komma att i sitt betänkande upptaga frågan om körriktningsvisare å spårvagnar är mig icke bekant, men då sådan bestämmelse införts i Tyskland, har jag ansett det vara av intresse för föreningens medlemmar att få kännedom om, hur andra europeiska länder ställa sig till frågan, samt huru lagbestämelsen tillämpats och verkat i Tyskland.

Vid förfrågningar hos spårvägsförvaltningar i olika länder, om det i resp. land är i lag föreskrivet att spårvagn skall föra körriktningsvisare, eller om en lag är att förvänta, har i korthet följande svar ingått.

Norge.

Aktieselskapet Oslo Sporveier meddelar, att frågan eventuellt kan bli aktuell, om spåren i en framtid bli omlagda så att spårvagnarna vid hållplatserna svänga från gatans mitt intill trottoarkanten.

Finland.

Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget i Helsingfors framhåller, att frågan visserligen diskuterats man och man emellan, varvid särskilt statens bilinspektörer varit intresserade för anordningens genomförande, men att tills vidare någon framställning i ärendet icke sett dagen.

Danmark.

Köbenhavns Sporveje skola införa körriktningsvisare å motorvagnar. Lagbestämmelse finnes emellertid icke.

Tjeckoslovakien.

Správní Rada Elektr. Podniku Hl. Mesta Prahy (Spårvågarna i Prag) har meddelat, att det ännu ej är i lag bestämt, men man överväger, att i polisförordningarna införa en bestämmelse om körriktningensvisare. Någon ståndpunkt har dock ännu ej fattats.

Frankrike.

Compagnie des Omnibus & Tramways de Lyon meddelar, att ingen lagbestämmelse finnes, men frågan studeras och det är troligt att efter undersökning av en del rättsfall bestämmelse kommer att införas.

Italien.

Azienda Tranviaria Municipale i Milano skriver, att för närvarande finns ingen bestämmelse, som föreskriver skyldighet för spårvagnsföraren att ge signaler vid övergång till ny körriktning, men vid en nyligen hållen trafik-kongress föreslogs införande av signalanordningar för spårvagnarna, och har spårvägsförvaltningen under utprovning en sorts elektrisk semafor, vilken skulle uppsättas på de korsningsställen, som äro mest riskabla.

Polen.

Dyrekcja Tramwajów Miejskich w Warszawie (Spårvågarna i Warszawa) skriver, att någon lagbestämmelse icke finnes, däremot finnes det interna föreskrifter för spårvågarna, enligt vilka förarna vid Warszawas spårvägar äro förpliktade att giva signal före kurvorna.

Ovannämnda interna föreskrifter äro utfärdade innevarande år och lyda som följer:

Föraren är skyldig att på 30 m avstånd före kurvan tända riktningensvisarna å ifrågavarande vagnssida. För den händelse hållplats befinner sig före kurvan, är föraren skyldig att tända riktningensvisarna, efter det spårvagnen stannat på denna hållplats.

Signalering sker medelst elektriska lyktor (röda), som äro anbragta på ömse sidor av varje plattform.

Signalerna tändas av föraren, som framför sig vid manöverskåpet har erforderlig omkopplare. Vid inkoppling av ljuset tändas samtidigt båda lyktorna på vagnens ena sida.

Utfärdande av lagbestämmelse förväntas.

England (London Passenger Transport Board, London),

Österrike (Gemeinde Wien-städtische Strassenbahnen, Wien),

Belgien (Internationaler Verein der Strassenbahnen, Kleinbahnen, und der öffentlichen Kraftfahrunternehmen, Brüssel),

Holland (N. V. Gemengd Bedrijf Haagsche Tramweg Maatschappij, Haag),

Jugoslavien (Zagrebacki Elektricni Tramway, Zagreb),

Schweiz (Städtische Strassenbahn Zürich, Zürich),
Rumänien (Tramvaiele Comunale Timisoara, Timisoara),
Estland (Tallinna Linna Tramm, Tallinn),
Ungern (Budapesti Helyi Érdekü Vasutak R. T., Budapest),
Lettland (Rigas Pils. Büvju Valdes Satiksmes Direkcijai, Riga),
Turkiet (Société des Tramways d'Istanbul, Istanbul),

meddela, att lagbestämmelser icke finnas och icke väntas, dock anföres från *Zürich* att man infört körriktningssvisare å materialtransportvagnar närmast för att underlätta trafikpolisernas arbete samt från *Haag* att på enstaka ställen fasta körriktningssvisare anbragts, å vilka vid omläggning av spårväxeln en ljussignal tändes, som visar att spårvagnen skall göra en avvikning från körriktningen.

Vidare skriver *Haag*, att automobilförare sedan en längre tid tillbaka gjort yrkanden om att spårvagnarna skulle förses med körriktningssvisare. Dessa yrkanden ha emellertid avslagits med följande motivering:

»En automobil kan när som helst ändra körriktning, varför det är nödvändigt för ett dylikt fordon att visa ändring av körriktningen. En spårvagn är däremot bunden vid spårsystemet, och tvivel om körriktning kan endast förekomma på förhållandevis fåtal platser, vid t. ex. avgreningskomplex. Spårvagnen måste emellertid passera växlarna i avgreningskomplexen med betydligt nedsatt hastighet, varför även en med förhållandena obekant automobilförare har tillfälle att anpassa sig därefter, om han är oviss om, vilken väg spårvagnen ämnar köra. Kostnaderna för anbringande och underhåll av körriktningssvisare å spårvagnar ställa sig för höga i förhållande till den ringa nytta, de komma att göra.»

Av de nitton tillfrågade länderna är Tyskland det enda land, som hittills infört en lagbestämmelse om körriktningssvisare, vilken även är gällande för spårvägsdriften.

Den tyska lagen »Reichs-Strassenverkehrs-Ordnung» av den 28 maj 1934, §§ 22: 1 och 27: 3, föreskriver följande:

§ 22: 1. Als Fahrtrichtungsanzeiger dürfen nur gelbrot leuchtende Arme angebracht werden, die auf der Seite des Kraftfahrzeugs erscheinen, nach der abgobogen werden soll. Sie müssen eingeschaltet den Umriss des Fahrzeugs verändern und ausgeschaltet unsichtbar sein. Sind Fahrtrichtungsanzeiger nicht im Blickfeld des Führers angebracht, muss ihre Stellung dem Führer mittelbar sinnfällig angezeigt werden.

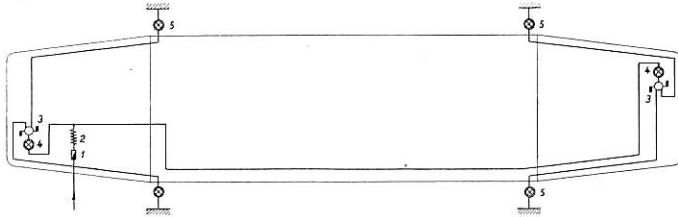
§ 27: 3. Wer seine Richtung ändern oder anhalten will, hat dies anderen Verkehrsteilnehmern anzuzeigen; das gilt nicht für Fussgänger auf Fusswegen.

För att finna ett lämpligt system uppdrog »Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen» åt vissa spårvägsförvaltningar att utexperimentera en lämplig anordning för körriktningssvisare å spårvagnar. Berlin blev hu-

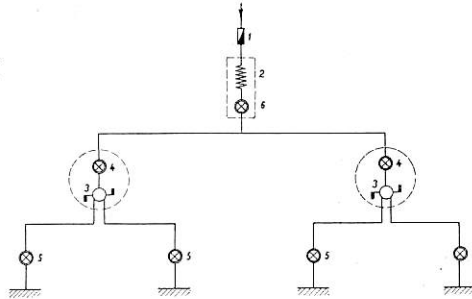
vudcentralen för experimenten men även Dresden, Nürnberg med flera städer bidrogo.

Resultatet av experimenten blev att körriktningen borde visas endast

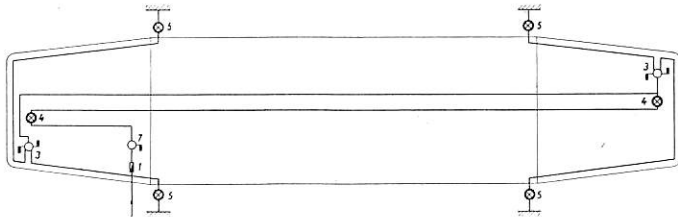
Schema I



Schema II



Schema III



- 1 Säkring
- 2 Förkopplingsmotsstånd
- 3 Omkopplare
- 4 Kontrollampa
- 5 Färdriktningslampa
- 6 Järntrådslampa
- 7 Strömbrytare

Fig. 1.

å motorvagnarna och med å vagnssidorna monterade lampor, visande fast ljus såsom närmare framgår av nedanstående beskrivning.

Fig. 1 visar ett par kopplingsschema för installation av körriktningssystemet enligt det utexperimenterade systemet. Enligt schema I förespanningen från kontakttråden över en säkring och ett förkopplingsmotsstånd till på vardera plattformen monterade omkopplare och kon-

trollampor. Vid en avvikning, exempelvis åt höger, inkopplas medelst omkopplaren den främre på höger sida anbragta korrigeringslampan, varjämte kontrollampan hos föraren lyser.

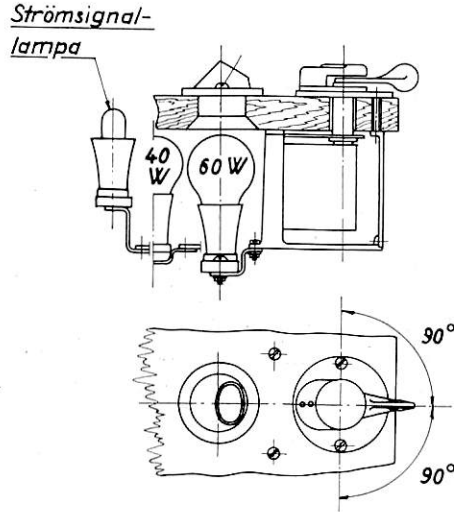


Fig. 2.

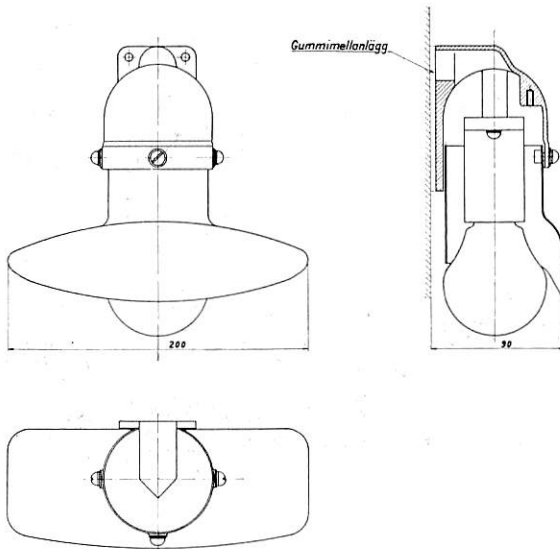


Fig. 3.

Å schema II har mellan motståndet och omkopplaren placerats en »järntrådslampa» för utjämning av spänningsvariationer å nätet.

Enligt schema III föres spänningen över säkringen och strömbrytaren genom de båda kontrollamporna till omkopplarna å resp. plattform-

mar. Enligt denna koppling lyser båda kontrolllamporna samtidigt, när någon av riktningvisarna inkopplas.

Samtliga de till utrustningen hörande apparaterna förekomma i han-



Fig. 4.

deln. Sålunda finnas omkopplare med eller utan direkt sammanbyggd kontrolllampe och kunna erhållas för infällt eller utvändigt montage. De äro försedda med i nolläge avtagbart handtag till förhindrande att ovidkommande utföra omställningar. Som kontrolllampor användas antingen strömsignallampor eller vanliga 40 à 60 watts lampor.

Fig. 2 visar omkopplare och kontrolllampe för infällt montage. Fig. 3 visar utseende av körriktningsslampan och fig. 4 visar densamma mon-

terad å en spårvagn, å vilken installationen utförts enligt schema III och signallampan placerats uppe i taket framför föraren.

Tysklands rikstrafikminister fann det utexperimenterade systemet lämpligt och utfärdade en förordning, att samtliga tyska spårvägsförvaltningar skulle tillämpa detsamma från och med den 1 april 1936.

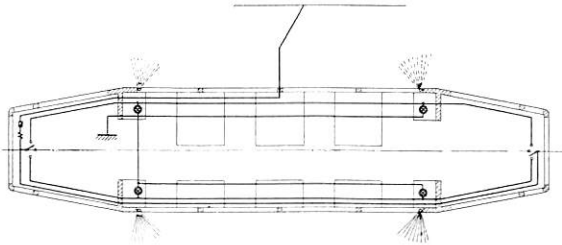


Fig. 5.

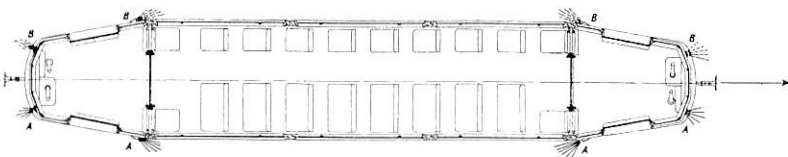
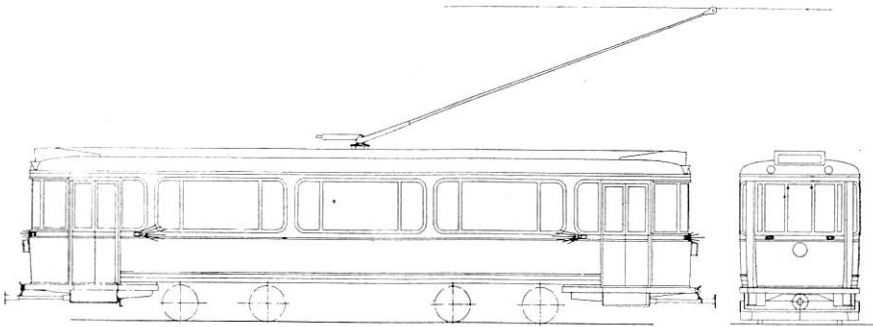


Fig. 6.

Det må framhållas, att man i Tyskland fann vinkare vara mindre lämpliga att användas som körriktningssvisare å spårvagnar, då fel lätt uppstå å desamma och de därför även äro dyra i underhåll. Ej heller fann man lämpligt angiva körriktningen på det sätt, att tvenne på samma sida av vagnen placerade lampor tändas samtidigt, såsom framgår av ovanstående schema, fig. 5, ty vid växling, trafik å enkelspår etc. kan den blivande körriktningen missuppfattas.

Ledande personer vid spårvägarna i Berlin, Hamburg, Köln och Hannover ha uttalat, att sedan körriktningssystemet införts å spårvagnar, olyckstillbud förhindrats och överhuvudtaget bättre reda uppstått i trafiken.

Som av svaret å förfrågningen till Köpenhamns spårvägar framgår komma samtliga motorvagnar därstädes att förses med körriktningssystem, trots att ingen lagbestämmelse härom finnes. Körriktningssystemet skola monteras på sätt, som framgår av fig. 6 jämte kopplingschema fig. 7.

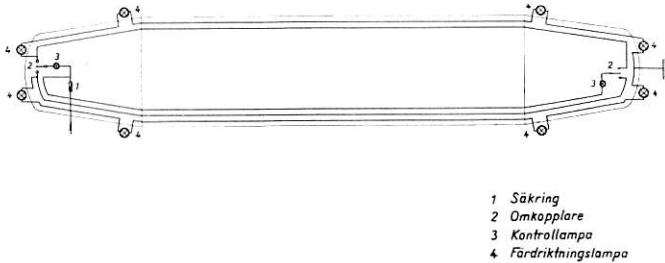


Fig. 7.

Detta system innebär, att fyra lampor tändas, då körriktningen ändras. Vid körning, exempelvis åt höger, lysa således alla A-lamporna och vid körning till vänster alla B-lamporna.

I det danska systemet ligga körriktningssystemet halvt infällda i vagnskorgen och äro därför mera skyddade vid motkörningar än i det tyska systemet, där de äro anbragta direkt utanpå vagnskorgen.

Installationen enligt det tyska systemet är enklare och därför också väsentligt billigare.

Önskvärt vore att, om i Sverige framdeles i lag föreskrives, att å spårvagn körriktning skall utvisas, en och samma anordning komme till användning vid samtliga svenska spårvägar.