

ang. största tillåtna hastighet på linjen Stockholm-Göteborg, skrivelse den 24 oktober 1947, där Pbr Tk 27.

För besvarande av i ovannämnda skrivelse framställd fråga angående största tillåtna hastighet, som kan tillåtas med hänsyn till signalerna, meddelas följande.

1) Då försignalerna försetts med tidigare beslutade sidotågsvägslykter och deras avstånd från huvudsignalerna anpassats för 120 km hastighet, möter intet hinder med hänsyn till signaleringen att 120 för loktåg resp. 130 km för motorvagnståg användes. På grund av att föraren genom den större hastigheten får kortare tid till sitt förfogande för att observera signalerna, är det nödvändigt att signalerna äro i bästa skick och att förekommande blinkjussignaler icke hava lägre antal blinkar per minut än som är föreskrivet.

2) Genom den höga hastigheten ökas de mekaniska påkänningarna på med spåret förbundna förreglingsanordningar, varför en noggrann översyn över dessa anordningar bör vidtagas, innan den högre hastigheten tillämpas genom växlarna.

3) I de fall då tågankomstsignalering genom rälskontakt eller spårledning användes för att tillkännagiva tillfälligheter, när fällbommar skola fällas, erfordras i vissa fall flyttning av rälskontaktarna resp. förlängning av spårledningarna.

4) Beträffande vägforsningar med automatisk signalering till de vägfarande erfordras, om hastigheten ökas, formellt sett ingen annan ändring än vidtagande av sådana åtgärder, att stopp visas mot de vägfarande under minst den tid före tågets

komst, som föreskriven i förordningen angående skyddsanordningar vid vägforsningar i plan. Någon begränsning uppåt av den hastighet på banan, som är tillåten för olika slag av skyddsanordningar, är icke föreskriven i nämnda förordning.

5) Detta är icke heller fallet beträffande frisksiktkorsningarna, för vilka alltså formellt sett ingen annan ändring erfordras än vidtagande av sådana åtgärder, att en i förhållande till tåghastigheten förlängd sikt erhålles. Huruvida åtgärden i realiteten är tillfyllest ur allmän säkerhetssynpunkt är tvivelaktigt. För min del anser jag att på linjer med 120 km hastighet även s.k. frisksiktkorsningar böra vara försedda med särskilda skyddsanordningar.

6) Beträffande icke allmänt befarna vägar föreligger ingen formell skyldighet för järnvägen att vidtaga särskilda anordningar i samband med hastighetens ökning. Med hänsyn till den risk, för vilken även järnvägens resande utsätts vid kollision med landsvägsfordon, särskilt om tåget består av relativt lätta motorvagnar, ifrågasättes om icke alla plankorsningar böra vara skyddade, då tåg med 120 km hastighet framgår. Frågan har icke blivit officiellt prövad, emedan vid tiden för förordningens tillkomst inga planer på tåghastighetens höjning över 90 å 100 km förelåg, men torde komma att rullas upp, om en olycka inträffar.

Stockholm den 29 oktober 1947.

J. Fredriksson

Br 2015
47

OR
de
PM

749

24.9.47

angående motorvagn Xoa 5.

Enligt meddelande från Pbr är avsett att börja trafik med motvagnar Xoa 5 bl.a. å linjen Stockholm - Göteborg i maj 1948. För den skull önskar Pbr snarast underlag för uppgörande av tidtabell, sth = 130 km/tim.

Med hänsyn till att vagnarna skola byggas i specialutförande i hög hastighet har i regel räknats med 10 km/tim högre hastighet än för loktåg. De preliminära hastighetsdiagram, som upprättats å spårdelen, ha avsett färdigtillståndet av banöverbyggnad och broar men icke signalanordningar, hastighetstavlor, kontaktledningar o.d. Man kan icke för dessa snabbtåg utan vidare räkna med sth som med 10 km/tim övertaga de för loktåg tillåtna. För att klarlägga villkorsmöjligheter, som nu finnas och vilka åtgärder som ytterligare erfordras för trafik med Xoa 5 bör undersökas följande.

- 1) Sth med hänsyn till banöverbyggnad och broar. I samband med dubbelspårsbyggnader ha en del hastighetsnedsättningar tillkommit.
- 2) Sth, som nu kan tillåtas med hänsyn till längden av spårledning vid vägkorsningar o.d. Jämföres med 1), varefter åtgärder kunna bedömas.
- 3) Bestämmelser angående försignalavstånd m.m. för Xoa 5.
- 4) Behov av tillsatsrör för kontaktledningar.
- 5) Behov av särskilda hastighetstavlor, såsom t.ex. å Halmstad-Nässjö.
- 6) Lokaler för tillsyn och revision av vagnarna.

I första hand bör avgöras å vilka linjer vagnarna skola insättas i trafik med angivande av ordningsföljd och ungefärlig tidpunkt för resp. linjer. Under nuvarande brist på materiel och arbetskraft är särskilt angeläget att kompletteringsarbetena koncentreras till linjer som i första hand skola trafikeras med Xoa 5. Besked bör lämnas linjebefälet, så att utredningar om erforderliga åtgärder bli så fullständiga som möjligt. Hänsyn bör även tagas till framförande av loktåg med sth 120 km/tim.

Bbrsp den 4 september 1947.

Karl Ahlberg

Överlämnas till Överingenjören,

E b r,

med anhållan om erforderliga direktiv i vad de beröra Pbr.

Bbr den 23/9 1947.



*Stb. signalanl.
särskilt
attalaunder
omgående fråga
i det för
för drift
och
särskilt
kommunikation
vad den sagt
27.9.47*

27) utgående

Ragnar

NS JÄRNVÄGAR

II DISTRIKTET
Distriktschefen

D-nr Da 1398/47

KUNGL. JÄRNVÄGSTYRELSEN
den 10 APRIL 1948Inhålls att i svarsskrivelse ovanstående
diarienummer: angives.

Till

10.4.48 6

Kungl. Järnvägstyrelsen,
Elektrotekniska byrån.

Ink. Ebrsl

13 APR 1948
Dnr. 69/48

Ang. snabbmotorvagnståg litt. X oa 5.

Med anledning av Styrelsens skrivelse den 10 februari 1948, dnr Dbr 2015/47, får distriktschefen meddela följande.

Å linjen Hallsberg - Falköping hava försignalerna utflyttats till erforderligt avstånd utom vid Väring, Tidan, Moholm och Töreboda. Erforderliga kablar för utflyttning av försignalerna vid dessa stationer hava rekviderats, och komma försignalerna att utflyttas inom närmaste tiden.

Beträffande linjen Falköping - Göteborg, där maximihastigheten för loktåg ej kommer att ökas, och där tillåtna maximihastigheten för snabbmotorvagnstågen kommer att bli 100 km/tim., behöver enligt under hand erhållet meddelande utflyttning av försignalerna ej ske.

Å linjerna Falköping - Skövde och Älgarås - Östansjö äro spårledningarna för de automatiska vägsignalanläggningarna nu förlängda, så att de räcka för en hastighet av 120 km/tim., och å linjen Skövde - Älgarås räcka spårledningarnas längd för en hastighet av 100 km/tim.. Vid spårledningarnas förlängning för en hastighet av 150 km/tim. torde det bliva behövt att anordna flera batterier i serie för matning av desamma.

Å linjen Falköping - Göteborg äro spårledningarna för större delen av vägsignalanläggningarna nu så långa, att de räcka för en hastighet av 100 km./tim. Under förutsättning att erforderliga kontaktförbindningar och batterier kunna erhållas, beräknas erforderlig förlängning av spårledningarna att medhinnas före den 1 september.

En översyn av huvudsignalernas placering och siktbarhet kommer att vidtas så snart som möjligt, och komma åtgärder till förbättring av sikten att vidtagas i den mån så är möjligt och erforderligt. En ingående översyn av i första hand säkerhetsanläggningarna linjen Hallsberg - Falköping kommer att företagas.

Försignalerna å linjen Hallsberg - Falköping äro försedda med sidostrågvägslykter, och beräknas dylika hinna uppsättas å försignalerna å linjen Falköping - Göteborg före

Bev. 20/4-48

Kungl. Järnvägsstyrelsen,
Bantekniska byrån.

Tidtabell 148.

Med anledning av järnvägsstyrelsens skrivelse, den 6 September d.nr Bbr 614/47, får distriktschefen meddela följande.

Bansträckan Mönbo - Björnlunda beräknas bliva färdigtterrasserad år 1948, men kan spårläggning icke utföras under nämnda år, om derliga räler enligt spåravdelningens meddelande icke kunna erhållas.

Av de i der översända förteckningen upptagna omkopplingarna korna, Mönbo - Gnesta och Gnesta - Björnlunda kunna de vid km 58+400 - 58+600, 58+700 - 59+300, 63+500 - 64+600, 70+300 - 70+700, 72+400 - 72+900 utföras redan under år 1947.

Med hänsyn till spåret kan en höjning av hastigheten till 120 tillåtas till tidtabellskiftet i maj 1948 på såväl upp- som nedspåret på bansträckorna Flen - Katrineholm och Pålshoda - Hallsberg, samt uppspåret å bansträckan Skebokvarn - Flen, sedan justering av rälsförhöjningsverkställts, vilket beräknas kunna ske under våren 1948, om besked om ende arbetets genomförande erhålles inom närmaste tiden. F.n. är rälsförhöjningen lagd för följande maximala hastigheter:

- Linjen Skebokvarn - Flen 90 km/tim.,
- " Flen - Katrineholm 100 "
- " Pålshoda - Hallsberg 120 "

Före hastighetshöjningen måste längden av befintliga spårledningar vid vägövergångar med automatiska signaler samt avståndet mellan för- och huvudsignaler ökas enligt nedanstående tabeller.

Spårledningar

Ringverks namn	Avstånd från Cst	Nuvarande längd i m.		Längd vid 120 km i m.	
		S I	S II	S I	S II
Skebokvarn	103 + 310	930	1000	1270	1270
Flen	110 + 155	1200	1100	1270	1270
Stenhammar	112 + 975	1250	1400	1270	1400
Boda	187 + 520	965	965	1270	1270
Hagen	193 + 326				
Översta kyrka	194 + 785	1213	1428	1270*)	1428
Hallsbergs kyrka	195 + 978	1213	963	1270*)	1270

*) För att uppnå denna längd måste vägsignalanläggningen bytas ut.