

DEL VII

RESERVATIONER

1.

Mot D. R., § 33 pt 1, av herrar *Simonsson* och *Lundquist*, som anförde:

»Vi anse, att de bestämmelser, som kommitténs flertal föreslagit rörande skruvbromsade tågs utrustning med bemannade bromsar, äro onödigt stränga, särskilt vad det gäller hastigheter upp till 40 km i timmen i lutningar av 10 : 1 000.

Enligt vår erfarenhet har det icke visat sig nödvändigt att för en dylik hastighet och lutning fordra en bromsvikt av 19 % av vagnvikten, vilket innebär en ökning av 50 % mot vad som nu är föreskrivet.

De olyckor och olyckstillbud, vilkas förekomst anföras såsom motiv för den väsentliga ökning av bromskraften, som föreslagits i D. R., § 33, torde i regel icke hava varit beroende därpå, att antalet bemannade bromsar varit för lågt, utan torde orsakerna till desamma ha varit, antingen att bromssignalerna från lokomotivet icke uppfattats av bromsarepersonalen, eller att bromsarna icke passats så, som sig bort, eller ock därpå, att vederhörande lokförare förlitat sig för mycket på tågbrömsarna och därför icke nog tidigt nedbringat tågets hastighet. Detta gäller tågs framförande mot en plats, utrustad med huvudsignal, eller i övrigt mot en *väntad* stoppsignal. Beträffande åter ett skruvbromsat tågs bringande till stopp vid en *oförmodad* stoppsignal torde även den av kommitténs flertal föreslagna bromsbemanningen kunna anses vara otillräcklig. Det torde alltså — änskönt om antalet bromsare ökas enligt förslaget — icke kunna helt frånkommas, att ett skruvbromsat tåg under vissa ogynnsamma förhållanden icke kan efter erhållen stoppsignal bringas till stillastående å erforderlig plats.

Rekryteringen av bromsarepersonalen med för denna tjänst lämpliga personer, vilken redan nu är förenad med

stora svårigheter, torde med en ökning av femtio procent av den hittillsvarande styrkan bliva en synnerligen svårlost fråga. Erfarenheten giver nämligen vid handen, att bromsarepersonalen i regel efter några års tågtjänst önskar övergå till stationär tjänst. Det torde emellertid med en så avsevärd ökning av denna personal, som här är i fråga, komma att resa sig stora svårigheter att kunna bereda samma personal sådan anställning, ett förhållande, som helt visst kommer att göra bromsaretjänsten än mindre lockande än vad den nu är.

Då samtliga godsvagnars förseende med kraftbroms är en fråga, som torde erhålla sin lösning inom en icke alltför avlägsen framtid, anse vi, att man icke nu bör ekonomiskt betunga järnvägarna genom fastställandet av bromsingsföreskrifter, som skulle tvinga till anställande av en så stor bromsarepersonal, som förslaget avser.

Mot de beräkningar och förutsättningar, som givit till resultat det av kommittén framlagda förslaget till bromstabell, hava vi intet skäl till anmärkning. Givetvis lämnar en så betydande ökning av bromskraften, som föreslagits, större säkerhet än nu att kunna bringa ett tåg till stopp på ett bestämt, kort avstånd. Vi anse dock, att man genom en mindre ökning av bromskraften och en mera betryggande anordning för bromssignalernas överförande men icke minst genom en noggrannare prövning och utbildning av bromsarepersonalen än hittills jämte ett strängare övervakande av, att föreskrifterna för tågens framförande och bromsning följas, kan vinna vad som rimligen kan begäras av säkerhet i detta avseende.

Vi anse oss till slut böra framhålla, att i det kommitténs förslag, som innebär, att fastställandet av bromskraften i ett tåg skall ske efter förhållandet mellan den verkliga vikten av hela tåget — det framdrivande fordonet oräknat — och den verkliga vikten av de bromsade vagnarna, större säkerhet än hittills förefinnes för ernåendet av den erforderliga bromskraften.»

2.

Mot D. R., § 48, pt 7, c) av herrar *Windahl* och *Ek*, som anfört:

»Den i § 48, pt 7 c), angivna bestämmelsen, att i pt 4

a) och c) föreskrivna undersökning av växels och spårspärrs läge må bortfalla i fråga om utfartstågväg, om man genom utfartssignalens körställning kan sluta sig till, att växeln resp. spårspärren ligger rätt, anse vi bör utsträckas att gälla även för infartstågväg, när huvudsignalen är endast envingad.

Enligt kommitténs förslag sker undersökning av förreglingsbar växels eller spårspärrs läge, då stationsblockering enligt det av kommittén ifrågasatta nya systemet finnes, genom aktgivande på vederbörligt blockfält. Vid stationsblockering enligt nuvarande system bortfaller nämnda undersökning. Man litar, vilket även är rätt, helt på säkerhetsanordningarna, och detta av det skäl att körsignal kan givas endast för den tågväg, som blivit frigiven. I överensstämmelse härmed anse vi, man bör ha rätt att helt lita på säkerhetsanordningarna även om stationsblockering saknas och huvudsignalen är endast envingad, ty denna kan ej ställas till kör utan med signalen förreglingsbar växel eller spårspärr ligger i det rätta läget (endast *ett* förreglingsbart läge hos växeln resp. spårspärren kan då förekomma).

För t. ex en växel, som är förreglingsbar endast genom i signalledningen inlagt förreglingshjul, skall enligt kommitténs förslag undersökning av växelläget ske på stället, om tågexpeditör (platsvakt) själv handhaver signalen, under det att ingen undersökning alls erfordras, om signalen är lagd under stationsblockering enligt nuvarande system. Detta synes oss vara mycket inkonsekvent.

Med anledning av vad ovan anförts och när nuvarande stationsblockeringssystem ej kunnat av kommittén underkännas utan av kommittén förutsatts fortfarande skall få användas å befintliga blockanläggningar, kunna vi ej finna, att det är nödvändigt påfordra undersökning av förreglingsbar växels eller spårspärrs läge beträffande tågväg, vars samhörande huvudsignal är endast envingad och utan förbindelse med stationsblockering, även om tågvägen är en infartstågväg.»

3.

Mot D. R., § 51, pt 6, och § 53, pt 17, av herrar *Windahl* och *Ek*, som anför:

»Vi hava icke kunnat biträda majoritetens förslag angående sättet för insläppande av genomfartståg å drift-

plats, då tåget tillfälligtvis skall göra uppehåll å driftplatsen för trafikulyte eller hinder för tågets utsläppande från driftplatsen finnes och tåget icke är på förhand underrättat.

Vid blockstation skall i dylikt fall enligt kommitténs förslag (se § 53, pt 17 *d*) infartssignalen bibehållas till stopp till dess att tåget först givit signal 40 (tåget kommer) och därefter signal 43 (jag är beredd att stanna å stationen). Vid annan driftplats än blockstation skall tåget stoppas utanför driftplatsen och underrättas (se § 51, pt 6).

Kommitténs flertal har ansett, att bestämmelsen i Sä. O., § 47, mom. 3, innehållande, att genomfartståg i ifrågasvarande fall får intagas å driftplatsen direkt, om med försignal försedd utfartssignal finnes och denna signal hålles till stopp, bör utgå. Enligt vår åsikt bör däremot nämnda bestämmelse bibehållas och utsträckas att tillämpas å driftplats, där utfartssignal jämte genomfartssignal finnes. Att på dylikt sätt intaga tåget medför avsevärd tidsvinst och smidighet vid trafikens skötande utan att trafiksäkerheten äventyras. Man måste nämligen förutsätta, att stoppsignal från utfartssignal skall respekteras av lokomotivförare i lika hög grad som stoppsignal från infartssignal eller annan huvudsignal. Är utfartssignalen försedd med försignal, uppställd på behörig bromsdistans, torde ej heller någon fara finnas för, att tåget ej skall kunna stoppas framför utfartssignalen, när denna visar stopp och försignalen varskott detta. Om infartssignalen är utrustad med genomfartssignal, vilken således visar genomfart förbjuden, när utfartssignalen står till stopp, torde det vara ännu lättare att stanna tåget framför utfartssignalen, enär genomfartssignalen kan av lokomotivföraren iakttagas samtidigt med infartssignalen och således redan innan tåget ingått å driftplatsen.

Exempel på nyttan av säkerhetsanordningens förenämnda bestämmelse finnes. Densamma lär nämligen tillämpas på linjen Stockholm—Saltskog vid de platser, som äro försedda med utfartssignaler och där genomfartssignaler försöksvis anordnats. Genomfartståg intages där, när hinder för utfart finnes och även om tåget ej är på förhand härom underrättat, på 'genomfart förbjuden' utan att tågets hastighet nedbringas. Givetvis är detta förfaringssätt betydligt smidigare och fördelaktigare än om, enligt kommitténs förslag, infartssignalen skulle bibehållas till stopp tills först signal 40 och därefter signal 43 givits från tåget.

Därest den av kommittén förslagna genomfartssignalen ej skulle komma att godtagas, torde krav snart uppstå att förse utfartssignaler å sådana stationer, som passeras av snabbgående tåg med full linjehastighet, med för-signaler. Vare sig genomfartssignaler införas eller för-signaler uppsätts till utfartssignaler, höra enligt vårt förmenande dessa signalanordningar till fullt utnyttjas och i följd därav genomfartståg få intagas å med sådana signalanordningar utrustad driftplats direkt och stoppas medelst utfartssignal även om tåget ej är på förhand underrättat om, att det skall göra uppehåll å driftplatsen eller att hinder för dess utfart från densamma finnes.»

4.

Mot. D. R., § 53, pt 1 c, 1:sta st.. av herr *Lundquist*, som anförde:

»Jag kan av skäl, som här nedan i kortlet anföras, icke biträda den av kommitténs flertal föreslagna bestämmelsen i D. R., § 53, pt 1 c, första stycket.

Innebörden i order till tåg att avgå, signal 49, är sammanfattad i kommitténs förslag till lydelse av D. R., § 53, pt. 3, där det bl. a. fastställs, vad som erfordras för att ordningsföljd och rumsavstånd mellan olika tåg skall anses vara för handen. Dessa bestämmelser gälla alltså tågs avgång från en *blockstation*, och har kommittén i princip utgått ifrån att signal 49 skall användas för att gifva order åt tåg att avgå från en dylik driftplats.

Kommitténs flertal har emellertid, enligt vad som framgår av D. R., § 53, pt 1 c, ansett sig under vissa förutsättningar kunna frångå denna princip vad beträffar genomfartståg och har motiverat detta med beaktligheten å en driftplats av vissa maskinella anordningar. Detta innebär alltså att kommitténs flertal anser att avgångssignalen kan bortfalla för ett genomfartståg å viss blockstation även om korsning eller förbigång där skall äga rum.

Enligt mitt förmenande kan och bör emellertid en driftplats' utrustning med vissa signal- och säkerhetsanordningar icke ersätta den personliga kontroll, som erfordras, där tåg korsa eller förbigå varandra.

Denna kontroll vinnes enklast och säkrast genom bibehållande av signal 49 å alla driftplatser, där ändring av ordningsföljden mellan tåg är avsedd att äga rum,

och man vinner dessutom genom fasthållande vid detta krav, att bestämmelserna rörande avgångssignalen få en klar principiell bakgrund samt att de kunna givas en enklare form än som bliver fallet med det förslag, kommitténs flertal framlagt.

Jag anser alltså att den rubricerade bestämmelsen icke bör inflyta i D. R.»

5.

Mot D. R., § 53, pt 1, av herr *Simonsson*, som anført:
 »Enligt bestämmelserna i § 52 av Sä. O. skall, 'när allt är klart för tågs avgång från station, avgångssignal givas av stationsföreståndaren, utom vid station, vilken är befriad från telegrafpåpassning, där avgångssignalen givas av den, som sköter den fasta signalinrättningen'.

Kommitténs förslag innebär emellertid, jämfört med nuvarande föreskrifter, den inskränkning i användandet av avgångssignal ifråga om *genomfartståg*, nämligen att avgångssignal icke skulle användas, varken å blockstationer, där genomfartståg [inläppts med signalen 'kör' från infartssignalen jämte signalen 'genomfart tillåten' från genomfartssignalen, eller å signalstationer, antingen tåget inläppts på sätt nyss omnämnts, eller endast genom signalen 'kör' från huvudsignalen.

Då enligt min åsikt en ändring av nuvarande föreskrifter angående de tillfällen, då avgångssignal skall användas, bör gå i motsatt riktning, mot vad kommittén föreslagit, har jag ej kunnat biträda kommitténs förslag i denna punkt.

Kommittén har icke bundit bestämmelserna vid en viss princip, t. ex. huruvida driftplatsen är utrustad med huvudsignal, är blockställe eller icke, utan gjort användandet av avgångssignal beroende av befintligheten av vissa mekaniska anordningar eller ock av lämplighetsskäl bortsett därifrån.

Till följd härav hava ock bestämmelserna blivit ganska invecklade och svåra att hålla i minnet och erfordra för t. ex. föraren en noggrann kännedom om alla de olika tillfällen, *dels* när en driftplats är blockstation, signalstation eller signalpost, linjeblockpost eller telegrafblockpost, *dels* vilka undantag från huvudregeln, som trafikinspektören i allt fall kan hava medgivit ifråga om givandet av avgångssignal.

Det kan lätt uppstå misstag, enär enligt kommitténs förslag å *samma* driftplats avgångssignal skall gifvas, då den är blockstation, men icke gifvas, då den är signalstation eller signalpost.

Vidare synes det mig olämpligt att, som nu ifrågasvarande paragraf, pt 1 b, föreslagits, bestämmelsen om givandet av avgångssignal gjorts beroende av en föreskrift 'om inga tåg hava tidtabellsenligt uppehåll'; om alltså å denna driftplats ett tåg får tidtabellsenligt uppehåll, så skola av *denna anledning* alla tåg där hava avgångssignal (såvitt ej genomfartssignal finnes).

Att vederbörande försignal, huvudsignal och eventuellt genomfartssignal visa behöriga signalbilder bör, enligt min mening, för föraren utgöra ett bevis endast på att riktig tågväg är lagd, men ingalunda att tåget får utan vidare avgå från driftplatsen.

Avgångssignalen, given av tågexpeditören (platsvakten), innebär nämligen ett viktigt kontrollmoment, i det att densamma tvingar ifrågasvarande tjänsteman att framträda i ett viktigt ögonblick, nämligen då tåg skall avgå. Härigenom har man bättre säkerhet för att bestämmelserna om tågvägsinspektion *kort* före ett tågs avgång bliva iakttagna, och att ej huvudsignalen ställts till 'kör' långt i förväg, och signalgivaren ej är tillstüdes. Det synes mig ock för föraren böra kännas avsevärt tryggare, att han vid tågets genomfart ser vederbörlig tjänsteman tillstüdes på driftplatsen som bekräftelse på, att allt är i sin ordning.

Kommittén har icke heller kunnat helt frigöra sig från denna synpunkt, vilket förhållande kommit till synes genom dess förslag att å blockstationer, där avgångssignal eljest icke skulle gifvas, ävensom alltid å signalställen (signalstationer och signalposter) tågexpeditören (platsvakten) skulle med handsignal giva signal 50 ('kör') till genomfartståg. Då emellertid denna signal icke är rörelsesignal, blir den ej av samma värde som avgångssignalen, nämligen kontroll av att vederbörande tjänsteman *är* på sin plats, och detta så mycket mindre, som kommittén icke velat bestämma, att tåget ej ens skall stanna, om signal 50 utebliver. Kommitténs förslag rörande avgångssignalen synes hava påverkats av dess förslag om genomfartssignalen, vars signalbegrepp 'genomfart tillåten' gjorts likvärdigt med avgångssignalen. Eljest skulle enklast varit, att då en signalgivare i allt fall skall giva en signal med handsignalmedel, han finge giva just — avgångssignalen.

Ifråga om användandet av genomfartssignal i stället för avgångssignal har kommittén i motiveringen till S. O. (Kap. III) anført, att härigenom blir 'avgångssignalen fullt tydligt given, varigenom riskerna för missuppfattning minskas, vilket däremot ej är förhållandet med de genomfartssignaler givna handsignalerna'.

Någon missuppfattning av avgångssignalen synes mig dock icke rimligen kunna uppstå, enär enligt kommitténs förslag den gröna signalfärgen, som nu i vissa fall användes även för stoppsignal, fått grundbetydelse 'klart', och förväxling med avgångs- och stoppsignal av denna anledning alltså är utesluten.

Någon tidsvinst och minskning i slitning av materiel, som av kommittén tillskrives genomfartssignalen, synes mig ej vara att räkna med. Genomfartståg skall ju vid infarten hava en viss hastighet, beroende på växlar och förreglingar samt bromsinrättningar, och denna hastighet skall, enligt kommitténs förslag, bibehållas till dess infartsväxlarna passerats. Någon skyldighet att stanna före infartstågvägens slut är ej föreskriven i D. R. för genomfartståg, varför särskild nedsättning av hastigheten i väntan på avgångssignalen ej behöves. I allt fall synes mig en liten tidsvinst, om man verkligen kan räkna med sådan, ej uppväga den säkerhet, som enligt vad förut framhållits ligger i det personliga ingripandet av tågexpeditören (platsvakten).

Med stöd av vad jag ovan anført, får jag därför framhålla, att jag anser, att avgångssignal bör givas även åt genomfartståg vid alla med huvudsignal utrustade driftplatser och sålunda vid såväl block- som signalstationer, telegrafblockposter, signalposter och både under dagen och under natten. Endast i fråga om driftplatser med linjeblockering, linjeblockställen, anser jag mig kunna vara med på undantag från den allmänna regeln, beroende på dessa anordningars större säkerhet för bevarandet av rumsavståndet.

Grundas bestämmelserna på en sådan förenklad regel, synes mig självklart, att de lättare kunna fattas och hållas i minnet, och härpå vinner ju också driftsäkerheten.»

6.

Mot D. R., § 53, pt 14, av herrar *Simonsson* och *Kjellin*, som anført:

Kommittén har föreslagit, att vid stoppande nattetid av

tåg, som har fast uppehåll, tågexpeditör skulle använda handsignallyktas ofärgade sken.

Detta förslag anse vi oss ej kunna biträda, enär det enligt vår åsikt är av fördel både för personal och allmänhet att av färgen å skenet från tågexpeditörens lykta kunna sluta sig till, var denne befinner sig.

Detta skulle kunna uppnås, om tågexpeditör vore försedd med lykta, så konstruerad, att med densamma kunde visas rött, grönt, brandgult och ofärgat sken och skulle då brandgult sken användas vid dylikt tågs infart och vid dess stoppande.

7.

Mot D. R., § 104, pt 6, av herrar *Simonsson* och *Lundquist*, som anfört:

»Kommittén har i D. R., § 104, punkt 6, föreslagit följande lydelse av bestämmelserna rörande kvittering av tågledares order angående linjedisposition:

'Meddelandet härom skall medelst telegraf eller skriftligt kvitteras av blockstationerna, för så vitt särskilt lokomotiv skall användas för vagnarnas ut- eller införande.'

Vi anse, att bestämmelsen bör hava följande lydelse:

'Meddelandet härom skall medelst telegraf eller skriftligen kvitteras av blockstationerna.'

Den lydelse kommitténs flertal gifvit denna bestämmelse innebär, att vederbörande stationer icke skola lämna kvitto å tågledarens order å vagnuttagning, som sker utan anlitande av lokomotiv.

Vi anse däremot, att varje disposition av linjen för vagnuttagning bör, vad vederbörande blockstationer beträffar, behandlas på samma sätt. Det kan nämligen enligt vårt förmenande icke anföras något antagligt skäl för att kräva mindre säkerhet av den anledningen, att vagnar uttagas å linjen på annat sätt än genom användande av lokomotiv.»

8.

Mot S. O., Kap. III, av herr *Simonsson*, som anfört:

»De av kommittén anförda skälen för införande av genomfartssignalen anser jag icke vara tillfredsställande.

Den avsevärda höjning av trafiksäkerheten, som kom-

mittén anser ligga i att genomfart skulle kunna signaleras endast för huvudtågväg, har ej fullt kunnat vinnas, enär kommittén nödgats medgiva, att signalen 'genomfart tillåten' får visas även för sidotågväg.

Användandet av genomfartssignal för att undvika att till genomfartståg behöva giva avgångssignal med handsignalmedel är obehövt, sedan, enligt kommitténs eget förslag, avgångssignalen *icke*, såsom f. n. är fallet, giva med samma signalfärg, som vid vissa tillfällen förr användes för stoppsignal. Någon risk för missuppfattning av avgångssignalen anser jag därför icke, att man behöver räkna med.

De fördelar med avseende på tidsbesparing, som man vill tillägga genomfartssignalen, kan man vinna med betydligt enklare medel, t. ex. reglementariska bestämmelser rörande handhavandet av infartssignalen.

Den fördel, som kommittén ansett ligga däri, att med genomfartssignalen positiv signalbild erhålles även för signalbegreppet 'genomfart förbjuden', kan ernås även utan genomfartssignal genom användandet av den av kommittén föreslagna signalen 43 ('jag är beredd att stanna å stationen'). I allt fall uppstår ej någon fara, om avgångssignal uteblir för ett genomfartståg, som insläppts medelst körsignal från infartssignalen, enär det ej är förutsatt, att tåget skall stanna före infartstågvägens slut, utan endast så fort ske kan.

De *säkerhetsskäl*, som kommittén anført för införande av genomfartssignal, förlora all beviskraft, enär kommittén (i B. F.) medgivit valfrihet ifråga om införande av denna signal vid olika banor, ty behövs den av säkerhetsskäl, borde den givetvis finnas vid *alla* huvudbanor.

Av ovan anförda skäl anser jag alltså genomfartssignalen *obehövt*.

Dessutom anser jag genomfartssignalen medföra *vissa risker ur säkerhetssynpunkt*.

Om ej ett enhetligt system för givande av tillstånd till avgång för genomfartståg finnes, utan detta sker, ibland genom givande av avgångssignal, ibland genom visande av signal 'genomfart tillåten', finnes en viss fara för, att förarna kunna glömma, vilken signal de skola hava vid de olika tillfällena (jfr min reservation angående avgångssignalen), så mycket mer som även å station, där genomfartssignal finnes, genomfartståg, som insläppts med signalen 'genomfart förbjuden' skall hava avgångssignal, även om, omedelbart efter att det har passerat infartssignalen, denna ställts på 'genomfart tillåten'.

Att med genomfartssignalen föraren, redan innan han ingår å driftplatsen, erhåller kännedom om, huruvida genomfart är medgiven eller ej, anser jag ej vara till fördel, enär jag anser det vara ur säkerhetssynpunkt bättre, att tillstånd till avgång erhålles vid en så sen tidpunkt, som praktiskt är möjligt utan att nämnvärt hindra tågets gång, än att densamma gives så tidigt som möjligt.

Man måste nog alltid räkna därmed, att genomfartssignalen kan, lika väl som infartssignalen, manövreras på obehörigt sätt, d. v. s. utan att tågexpeditören själv givit tillstånd till genomsläppande av tåget, och kunna givetvis härigenom stora risker uppstå, t. ex. vid en ändrad korsning o. d. Detta kan man anse uteslutet, då fråga är om meddelande av detta tillstånd genom givande av avgångssignal (jfr uttalandet i reservationen angående avgångssignalen).

Ytterligare ett försvagande av säkerheten anser jag ligga däri, att den positiva signalbilden för »genomfart förbjuden» kommer ur sikte, så snart infartssignalen passerats, och att föraren då endast har att lita till minnet av en stoppsignal, som han erhållit på visst avstånd *utanför* driftplatsen, men som han skall åtlyda, först när han inkommit på driftplatsen.

Genomfartssignalens införande har belastat D. R. med en mångfald bestämmelser, vilka äro ägnade att, särskilt med de även invecklade bestämmelserna, när avgångssignal skulle användas, för personalen försvåra inlärandet och ihågkommandet av reglementets föreskrifter, varigenom driftsäkerheten icke främjas.

Ehuru det icke föreligger någon kostnadsberäkning för införandet av genomfartssignal vid alla stationer å landets huvudbanor — för såvitt signalen skall anses behöfelig eller nödvändig, borde så givetvis ske — torde man kunna beräkna, att utgifterna härför komma att gå löst på avsevärt stora belopp. Även om tidsbesparing skulle i vissa fall kunna vinnas medelst genomfartssignalen — varom jag dock icke är övertygad — anser jag, att en dylik tidsvinst icke skulle motsvara de stora kostnaderna.

På grund av vad jag sålunda anfört, anser jag att genomfartssignal icke bör införas.»

9.

Mot S. O., Kap. IV, av herr *Simonsson*, som anfört:

»Kommitténs förslag om införande av en försignal, med vilken tre olika signalbilder: 'kör till huvudtågsväg', 'kör till sidotågsväg' och 'stopp', kunna visas, har jag icke kunnat biträda av följande skäl.

I likhet med Malmslättskommissionen anser jag, att med en dylik försignal den faran är för handen, att föraren frestas att för mycket lita på denna signal och ägna själva huvudsignalen mindre uppmärksamhet. Därigenom skulle i fall, då en oväntad händelse tvingar en driftplats att återtaga en given körsignal, sedan tåget passerat försignalen, det kunna tänkas, att föraren, invaggad i säkerhetstillstånd av försignalens ställning, som han vet vara en ren repetition av huvudsignalens, för sent eller i värsta fall icke alls iakttager huvudsignalens ställning med påföljd, att tåget icke kan bringas till stopp framför denna signal. Enligt kommitténs förslag skall infartssignalen uppsättas 200 meter utanför driftplats yttersta växel, tillhörande försignal 500—1000 meter framför infartssignalen, och försignalen vara synlig från tåget på minst 150 meters avstånd. Den fara, som ligger däruti, att föraren litar för mycket på försignalen, kommer enligt mitt förmenande att väsentligt ökas, när han enligt detta förslag redan på ett så stort avstånd som omkring 1,5 km från driftplatsens yttersta växel skulle kunna anse sig ha fått *full* visshet om, att infart kommer att medgivas.

På grund härav och med instämmande i vad Kungl. Järnvägsstyrelsen beträffande försignal med tre signalbilder uttalat i sitt yttrande över Trafiksäkerhetskommitténs förslag till driftförrättning, avstyrker jag den av kommittén föreslagna försignalen, med vilken 'kör till huvudtågsväg', 'kör till sidotågsväg' och 'stopp' kan visas.

Kommittén har i motiveringen till S. O. uttalat den meningen, att det nu tillämpade försignalsystemet är bättre än det av Malmslättskommissionen förordade. Häruti kan jag icke instämma. Den nuvarande försignalen visar *samma* signalbild, *såväl* då tåget skall ingå på rakspår med *full* linjehastighet (90 km i timmen), *som* då tåget skall ingå på sidospår med *högst* 40 km i timmen, men en annan signalbild, då tåget skall stanna utanför infartssignalen. Malmslättskommissionens förslag åter innebär, att *samma* signalbild visas, *såväl* då tåget skall

ingå på sidospår med högst 40 km hastighet i timmen, som när tåget skall stanna framför infartssignalen, men en *annan* signalbild, när tåget får ingå med *full* hastighet. Just häruti anser jag obetingat Malmslättskommissionens förslag innebära en avsevärd styrka.

Mot ett försignalsystem, enligt vilket man hade samma signalbild för 'stopp' och 'kör till sidotågväg', d. v. s. Malmslättskommissionens försignal, har kommittén anmärkt,

1:o) att vid oförreglad station, försignalen ej skulle kunna visa mer än *en* signalbild och sålunda nedsjunka till en ren orienteringssignal.

2:o) att en förare, som af försignalens ställning väntat sig, att huvudsignalen enligt gällande tidtabell skall visa 'kör till sidotågväg', ej skulle, om huvudsignalen i stället visar 'stopp', kunna stanna tåget framför signalmasten.

Gentemot den första anmärkningen vill jag göra gällande, att det ur säkerhetssynpunkt icke kan vara av någon betydelse, om försignal vid oförreglad station endast visar *en* signalbild, enär hastigheten vid infarten å sådan station enligt kommitténs förslag icke får överstiga 40 km i timmen. Dessutom anser jag mig böra framhålla, att antalet oförreglade stationer successivt minskas.

Den andra anmärkningen torde icke äga någon praktisk betydelse. Den avser nämligen tåg, vars hastighet vid infarten å stationen får vara högst 40 km i timmen, och som, om det har större linjehastighet, ovillkorligen skal nedbringa denna till nämnda maximihastighet. För ett dylikt tåg skulle ju i konsekvens med kommitténs förslag att bansträckor, å vilka tågen framföras med lägre hastighet än 60 km i timmen, icke alls behöva utrustas med försignaler, försignaler strängt taget vara obehövlige och därför kunna avvaras. Dessas förekomst torde däremot icke kunna sägas utgöra en fara, även om de visa samma signalbild såväl för 'stopp' som för 'kör till sidotågväg', helst som infartssignalen enligt kommitténs förslag skall vara synlig på minst 500 meters avstånd.

I motiveringen till S. O. anför kommittén vidare: 'För att en av försignalens ställning föranledd olycka skall inträffa, fordras enligt det nuvarande systemet, att körsignal givits till tågväg, som redan är upptagen av annat tåg, medan det, med antagande av kommissionens förslag, härför skulle vara nog, om ett annat tåg, skyddat av stoppsignal, befunde sig å det spår, till vilket växlarne

äro lagda. Det förra är sällsynt, men det senare är ett normalt fall'. Härtill vill jag erinra, att det enligt kommitténs mening sällsynta fallet dock inträffat flera gånger. Genom förarnas påpasslighet hava olyckor i en del av dessa fall kunnat undvikas, men tillbuden därtill kvarstå dock.

I motsats till kommitténs flertal är jag sålunda av den meningen, att den försignaltyp, som av Malmslättskommissionen förordats, har avgjort företräde framför den nu använda typen, och att därför den förra borde underkastas praktiska prov, innan man fällde slutgiltigt omdöme om densamma.

Jag anser dock, att med den av Malmslättskommissionen förordade försignalen den förändringen bör vidtagas, att försignalen kommer att även under dagen visa positiv signalbild för 'kör till huvudtågväg', vilket torde kunna åstadkommas genom en mycket enkel anordning: anbringande å försignalens skiva av en vinge, som till form och färg tydligt skiljer sig från vinge å huvudsignal, och som i skivans nedfällda läge blir synlig i 45° vinkel uppåt till vänster om masten.»