

KOMMITTÉNS PROTOKOLL VID SAMMAN- TRÄDE MED SAKKUNNIGE ANGÅENDE GE- NOMFARTSSIGNALLEN.

29/11 1916.

Beslut 742.

Återupptogs genom beslut 729 bordlagda pt 27 och 28 (i B. F. § 08) till behandling i närvaro av tillkallade sakkunnige, säkerhetsinspektören C. E. Olofsson och trafikinspektören K. H. Holmgren.

Ordf. inledde sammanträdet med en anhållan till de sakkunnige att uttala sig om genomfartssignalens nytta och betydelse och hänvisade till den öfverlämnade motiveringen¹.

Det av Distriktsförvaltningen vid I distriktet avgivna utlåtandet vore ju gammalt och var därför av intresse att få ett nytt uttalande av trafikinspektör Holmgren.

Hr Holmgren. Hade ej läst Distriktsförvaltningens yttrande. Hans senare erfarenhet om genomfartssignalen ej av natur att ändra det uttalande, han skriftligen avgivit, d. v. s. att nyttan ej vore stor, om signalen ej vore förenad med utfartssignal. I motiveringen talas om »färdig till infart». Vad är det?

Ordf. redogjorde för den av kommittén ifrågasatta signal 43, som motsvarade signalen »giv akt» enligt tillägg 8 till S. S. O.

Hr Holmgren. Man kan ifrågasätta, om tillvaron av genomfartssignal är nödvändig för att vinna vad man vill med »färdig till infart».

Angående genomfartssignalens användande allenast för huvudtågväg åberopades hans utlåtande, där detta angavs som en oegentlighet.

Hr Windahl. Olämplig redigering av reglementet. Den har betydelse sådan den är. Signalen betyder »genomfart förbjuden» även till sidotågväg.

¹ Utgörande ett den 15/12 1915 upprättat förslag.

Hr Holmgren. Ja, men för passerande tåg å sidotågväg betyder signalen »genomfart förbjuden».

Hr Windahl. Ej lämplig formulering i reglementet.

Hr Holmgren. Ändras detta, förfaller kommitténs motivering i stycket strax efter ingressen¹. Den sak, varom motiveringsens andra stycke¹ talar, förutsätter att fel tågväg är lagd, att tågväg ej är inspekterad, att det är mörkt, att den undre lyktan i huvudsignalen är slocknad och att lokomotivföraren ej observerar försignalen eller att även dennas undre sken är släckt.

En annan anmärkning kan göras mot motiveringen, sid. 3², beträffande tidsvinsten, där det säges, att tidtabellen ej kan hållas. Om så är, bör tidtabellen ändras.

Vad som står å sid. 4 i motiveringen³ är ej riktigt. Vore blocksträckan längre, vore olägenheten så mycket större.

Hr Windahl. Riktigt anmärkt.

Hr Holmgren. Å sid. 5 citeras utlåtandet från Distriktsförvaltningen vid I distriktet. Men Distriktsförvaltningens yttrande ej riktigt lika med vårt. Vi sade »i någon mån nyttig» men Distriktsförvaltningen säger »nyttig» utan nämnda inskränkning.

Ordf. Vilken generell uppfattning har trafikinspektör Holmgren i fråga om genomfartssignalen?

Hr Holmgren. Där utfartssignal finns är den nyttig. Kan man dessutom få sådana bestämmelser, att man kan få ta in ett passerande tåg med genomfart förbjuden å station, där utfartssignal ej finns, har jag ej något att erinra mot anordningen. Men med nuvarande bestämmelser ringa nytta.

Hr Olofsson. Hr Holmgren synes endast hava fäst sig vid tidsvinsten men han har ej uttalat, att han anser signalen vara fördelaktig ur säkerhetssynpunkt.

Hr Holmgren. Vinsten är huvudsakligen en tidsvinst, men från säkerhetssynpunkt är det ingen nämnvärd vinst.

Hr Olofsson. Om fara kan inträda genom att försignalens undre lykta slocknar, förutsätter detta, att man har 2 sken för sidotågväg och ett för huvudtågväg.

Hr Windahl. Det har hänt, att undre lyktan i huvudsignal slocknat eller ej varit tänd samtidigt därmed, att sidotågväg varit lagd.

¹ Nuvarande andra stycket i motiveringen till signal 7 och 8 i Kap. III.

² Nuvarande femte stycket i samma motivering, där uttrycket »mången gång» i fjärde raden från slutet har ersatt det ursprungliga »i regeln».

³ Ifrågavarande stycke har sedermera uteslutits.

Hr Holmgren. Vill ej bestrida detta, men var ej detta, innan trebegrepps-försignal kom till. Nu ha vi ju ytterligare ett säkerhetsmoment.

Ordf. Vad anses i allmänhet å linjen om genomfarts-signalen.

Hr Holmgren. Det resoneras ej härom.

Hr Kjellin. Redan då tillägget om Stockholm C—Saltskog kom ut, ansåg man, att man ej hade mycket nytta av saken, om ej utfartssignal finns. Men man ansåg, att tillägget var fel skrivet. Numera anser jag emellertid, att signalen är av stor nytta och ekonomisk vinst. De förare, som yttrat sig om signalen, anse nu, att man bör hålla på den.

Hr Olofsson. Hr Holmgren tyckes ej vara en fullt övertygad anhängare av signalen.

Jag har gått ut ifrån att undersöka, om signalen är behövlig och om den höjer säkerheten.

I motiveringen finnas två saker, som hava betydelse i säkerhetshänseende, nämligen

a) risken att andra lyktan i flervingad semafor slocknar, som nyss är sagt,

b) risken av otydlig redskapssignal.

Den vinst a) avser, kan vinnas med enklare medel, dels trebegrepps-försignal med två sken för huvudtågväg, dels att man låter föraren se, huruvida den andra lyktan brinner och sålunda gå den vägen som vid Hagalund, att man anordnar stjärnljus å den andra lyktan i huvud-signalen.

Ifråga om b) blir risken större, om man vänjer föraren vid att ej få avgångssignal. Då glömmar han kanske detta, när han undantagsvis skall ha avgångssignal.

Dessa äro de två säkerhetsmomenten.

Beträffande motiveringen anfördes:

Varför infördes trebegrepps-försignalen, då genomfarts-signalen anses höja trafiksäkerheten genom att ange huvudtågväg. Denna förtjänst kan ej genomfartssignalen räkna sig tillgodo.

Tredje stycket¹ å sid. 1 strider mot det andra stycket². Svårt för kommittén att gå i borgen för att ej genomfart å sidotågväg i framtiden måste ske å många stationer.

Hr Windahl. Motiveringen är ett förslag av mig. Det kan ju hända, att punkten om genomfart å sidotågväg kan behöva ändras.

¹ Tredje stycket i nuvarande motivering.

² Andra stycket i nuvarande motivering.

Hr Olofsson. I motiveringen talas ej alls om det fall, att genomfarten blir fri, strax efter det tåg passerat för genomfart förbjuden. Då skall avgångssignal ges. Skall föraren då lyda genomfartssignalen eller avgångssignalen. Antingen bör signalen vara huvudsignal eller försignal d. v. s. antingen ovillkorligen åtlydas eller endast förbereda å en utfartssignal.

Den positiva signalbilden för genomfart förbjuden för-loras, då signalen passerats. Sedan blir det bara en minnesbild.

Om tydligheten av avgångssignal. Den blir ju ej alltid given med genomfartssignal, alltså blir den ej alltid fullt tydligt given.

Sedan kommer frågan om tidsvinsten.

Vinsten, att lokomotivföraren vet, om han får passera en station eller ej, är ej något nytt med genomfartssignalen. Redan nu vet han ju detta genom infartssignalens ställning och den redan vid infartsväxlarna emottagna avgångssignalen.

Bestämmelsen att tåg skall stanna före infartstågvägens slut gäller endast uppehållståg, men kan ej fordras av genomfartståg.

Om sid. 3, andra stycket¹: Som det nu är bestämt i § 75 av Sä. O. vinnes samma sak utan genomfartssignal.

Om sid. 3, sista stycket²: Detta synes vara en sammanblandning av genomfartssignal och försignal till utfartssignal. Den förra tillägges en förtjänst, som egentligen tillkommit den senare.

Detsamma gäller om vad som säges överst å sid. 4².

Sista stycket å sid. 4²: Vad här säges, vinner man enbart genom signalen »färdig till infart». Genomfartssignal erfordras ej härför.

Om I Dfs uttalande om borttagande av avgångssignalen: Såsom förut sagts anser jag högeligen riskabelt att borttaga avgångssignalen, när föraren skall hålla i huvudet, huruvida han skall ha avgångssignal eller ej.

Lokmannaförbundets uttalande om den nya försignalen vill jag instämma i, om man bara får den förstärkta bilden för huvudtågväg.

Sid. 7. Vid Luleå har ej inrättats någon genomfartssignal utan den kallas försignal av ny typ till utfartssignal. Såsom sammanfattning av vad jag sagt, vill jag framhålla följande om genomfartssignalen:

¹ Sjätte stycket i nuvarande motivering.

² Ifrågakvarande stycke har sedermera uteslutits.

- Den medför risker för säkerheten.
- Den kan undvaras, och belastar således S. O. i onödan.
- Den nödvändiggör införandet av det gula signalskenet, som jag anser vi böra söka slippa.
- Den är förenad med stora kostnader.
- Reserverar jag blink för försignal, behöver jag ej gult sken. Grönt klipp skulle således betyda motsatsen till grönt fast. Två sken skulle betyda större varsamhet än ett sken av samma färg.
- Genomfartssignalen skulle ej hava någon betydelse för sidotågväg. Då är det oriktigt att den syns i dylikt fall.
- Beträffande dess förmåga att ersätta avgångssignal, så är avgångssignalen den mest respekterade signalen. Ges avgång genom mekanisk anordning, är det ej lika visst, att den som är behörig, manövrerar densamma. Avgångssignalen tvingar ut stationsföreståndaren å plattformen.
- Genomfartssignalen lär kunna följa med, utan att vara dragen. Så har hänt i Älfsjö flera gånger.
- Hr Holmgren* meddelade att det också hänt, att genomfartssignalen ej följt med till körställning, ehuru den varit dragen, men att han ej hört talas om det av säkerhetsinspektören relaterade förhållandet.
- Hr Olofsson.* Det har också hänt, att genomfartssignalen ej fallit tillbaka till genomfart förbjuden, sedan tåget gått förbi.
- Hr Windahl.* Signalen är ej alltid anordnad så.
- Hr Lundquist.* Ville höra säkerhetsinspektörens åsikt om det var någon vinst med genomfartssignalen, om den är anordnad så, att den automatiskt återfaller till stopp.
- Hr Olofsson.* Det är viktigare att infartssignalens vinge återfaller till stopp.
- Det har också hänt, att genomfartssignalen återgått till stopp, sedan endast lokomotivet gått förbi. Tågchefshavaren blir då oviss om, vad han skall göra.
- Hr Windahl.* Beträffande de tekniska anordningarna ha vi tänkt oss, att signalen skall automatiskt gå till stopp. Vi kunna också anordna det så, att detta sker först sedan hela tåget passerat. Att signalen ej följer med, beror nog på, att batteriet är för svagt.
- Beträffande påståendet, att försignal med tre begrepp skulle göra samma nytta som genomfartssignal, passar detta ej, om försignalen passerats i annat läge än klart till huvudtågväg.
- Anordningen med stjärnljus i undre lyktan i huvudsignal blir en ny signalbild, som måste beskrivas.

Kostnaderna för genomfartssignalen mindre än att sätta upp försignaler till utfartssignalerna.

Det blir mera komplicerat att ha försignaler å bangårdarna.

Att föraren skall ha genomfartssignalens ställning i minnet, då han passerat den, är intet egendomligt. Så även med försignal.

Hr Olofsson. Då föraren går förbi en försignal, som står till stopp, behöver han intet vidare kontrollmoment i en genomfartssignal. Då skall han minska hastigheten tills huvudsignalen blir synlig. Beträffande stjärnlyuset i undre lyktan behövs väl ingen beskrivning.

Kan föraren ej se utfartssignal, förrän han är den mycket nära, bör hastigheten vara sänkt vid analkandet dit.

Har utfartssignal betydelse inne på bangården eller ej? Om jag antager det senare kan jag reda mig med en för varje linje och då ingen svårighet att anordna försignaler.

Försignalens bild skall genast föranleda åtgärd till stoppande av tåg, om så erfordras. Den är således ej endast en minnesbild.

Hr Kjellin. Hade olyckan i Röstbo inträffat, om genomfartssignal funnits.

Ordföranden. Det hade den nog inte, men ej heller, om personalen handlat enligt nu gällande föreskrifter.

Hr Lundquist. En stor del av de olägenheter, som säkerhetsinspektören framhållit mot genomfartssignalen, upphävas, om man bibehåller avgångssignalen.

Hr Ek. Enligt § 47 i Sä. O. skall tåget först stanna och ge signalen »giv akt». Detta kan ej kontrolleras, åtminstone i Tullinge. Ett tungt godståg, som stannat där utanför, kan ej taga sig igång. Ja, även snälltåg har fått gå tillbaka i riktning mot Tumba. Eller också får tåget delas och tagas in i två delar. Vi tillämpa § 47 så, att vi ge tillåtelse till infart med genomfart förbjuden efter det »tåget kommer» givits från tåget.

Tidsvinsten med genomfartssignalen är högst betydande.

Då lokomotivföraren kommer till en plats utan genomfartssignal vet han ej, då han insläppes, om han får öka hastigheten eller ej.

Hr Olofsson. Jo, detta är ordnat genom tillägg 8 till Sä. O.

Hr Simonsson. Om man vill vinna den stora ekonomiska fördel, varom här talats, bör signalen införas å alla statsbanor.

Hr Olofsson. Signalens införande skulle enligt av kommittén lämnade upplysningar vara frivilligt. Skulle detta gälla enskilda järnvägar eller även Statens?

Ordföranden. Ja, bådadera.

Hr Olofsson. Bör finnas överallt, om den har den nytta, som den påstått hava.

Hr Windahl. Försignaler har man ju ej överallt.

Säkerhetsinspektören har bara framhållit, att man kan få de fördelar, genomfartssignalen avser, genom reglementsbestämmelser. Men mot dessa brytes och däri ligger faran. Häri fördelen med tekniska anordningar.

Aven afgangssignal missuppfattas. Olämpligt att ett tåg, som ej får passera, rusar igenom stationen.

Ordföranden. Bäst att infartssignalen återginge till stopp av sig själv.

Hr Olofsson. Så kan man ju göra.

Hr Windahl. Detta blir mycket dyrare.

Hr Olofsson. Vill ej ersätta genomfartssignalen med reglementariska föreskrifter utan med enkla praktiska åtgärder.

Hr Windahl har själv sagt, att, får man § 47 i Sä. O. ändrad på visst sätt, behövs ingen genomfartssignal och denna ändring har nu skett i tillägg 7. Ytterligare förbättring har skett genom tillägg 8.

Hr Windahl. Kunde ej erinra sig detta uttalande.

Ordföranden förklarade diskussionen om genomfartssignalen avslutad.

Anteckningarna omedelbart nedskrivna samt därefter upplästa och godkända.

29/11 1916.

Axel Wahlgren.

MEDDELANDE.

Från Älvsjö d. $\frac{1}{12}$ 1916.

Till I Ti

Stationsinspektoren.

Cst.

På förfrågan härifrån uppgiver fsts Granberg, att det förekommit, under den tid han förestod Äs, att genomfartsvingen vid ett tillfälle visade »genomfart medgiven» utan att tillåtelse därtill lämnats av stins. Detta skulle dock ha inträffat vid ett tillfälle, då montör utförde arbeten å ledningarna. Däremot ha fel ofta förekommit, så att »genomfart medgiven» ej visats från infartssignalen trots att tillåtelse därtill lämnats av stins.

Gust. Hökerberg.

STATENS JÄRNVÄGAR.

1:sta Trafiksektionen.

Trafikinspektören.

Stockholm d. $\frac{2}{12}$ 1916.

ÖVERLÄMNAS TILL SÄKERHETSKOMMITTÉN.

Vederbörande stf ansåg sig ej hava skäl att rapportera händelsen — som därför ej kom till min kännedom — enär den inträffade under pågående arbete med ledningarna. Av samma anledning torde det icke vara rätt att tillmäta denna enstaka malör något värde vid bedömande av anordningens tekniska brister. Stockholm den 2 december 1916.

Holmgren.