

KUNGL.  
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Drifttjänstbyrån

Stockholm 24.7.50

D.-nr Dbr S 135/50

Anhålls att i svarsskrivelse angivas ovanstående diarienummer och i adressen, byråns namn.

Överingenjören  
Elektrotekniska byrån

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN	
ELEKTROTEKNISKA BYRÅN	
Inkom den	D. No Ebr.
26.7.50	6-113/50

Ändring av infartssignalering; Eder skrivelse 14.6.50;  
Dnr Ebr 6-113/50.

I ovan nämnda skrivelse har föreslagits den ändringen, att infartssignal skall föres med fast gult sken som i samband med stoppsignal skall ges, när tåg skall intagas på plats, där fel, hinder eller annan omständighet fordrar särskild försiktighet vid tågets införande (såo §§ 73 och 74). Akustisk tågankomstsinalering skulle därigenom ej behöva anordnas, vilket besparar en utgift på ca 7.000 kr pr anläggning och medför att ett irritationsmoment för omgivningen bortfaller.

Förslaget innebär att tåget måste införas förbi infartssignal i stoppställning, trots att signalen kan visa "kör".

Detta måste anses medföra allvarliga risker i säkerhethänseende, emedan förarnas respekt för stoppsignalerna härigenom lätt avtrubbas. Enligt nu gällande bestämmelser får ett tåg föras förbi infartssignal i stoppställning endast om körsignal ej kan visas på signalen. Txp ger härvid föraren tillstånd att föra tåget förbi infartssignalen antingen genom signalen "framåt" (dock först sedan "tåg kommer" och "beredd" givits) eller genom muntligt tillstånd i signaltelefon eller, om så bestäms i tågets tdt, genom körsignal från dvärgsignal vid infartssignalen (§ 52:2 och 3). Den nu föreslagna "framåt-signalen" torde med all säkerhet icke kunna användas vid tillämpning av § 52 och delvis ej heller vid tillämpning av §§ 73 och 74 (t.ex. för det fall att hastigheten icke får uppgå till 30 km eller att tåget måste stoppas före den plats, där det vanligen brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, eller före avkortad tågvägs slutpunkt). Inom signal-kommittén har diskuterats, hur man skall förfara för att undvika att tåg framföres förbi utfartssignal, som visar stopp till kurvspår. Den frågan har lösts så, att utfartssignalen skall visa två gröna sken till kurvspåret och på infartssignalen skall finnas försignal till utfartssignalen, som visar fast gult sken, när utfartssignalen visar kör med två gröna sken, (t.ex. vid Södertälje S:a vid utfart till Eskilstunalinjen från spår I varifrån alla persontåg utgå). För det fallet, att ett genomfartståg till Eskilstuna skall vid Södertälje S:a intagas med en sth av 30 km och "framåtsignr

därför visas från infartssignalen med rött sken och fast gult sken, kan den föreslagna signaleringen med ett grönt sken och fast gult sken ej ges med infartssignalen och följaktligen kan lokföraren ej få besked om utfart till kurvspår.

Signalerna "tåg kommer" och "beredd" ha använts länge vid Sjö och lokpersonalen liksom även tågexpeditörerna ha vant sig vid dessa signaler. Signalerna ges i regel på de flesta stationerna. Men det förekommer även, att signalerna ej behöva ges på en del stationer. Så är förhållandet på större stationer, som ha spårledning i tågspåren. Där har undantag medgivits, så att "tåg kommer" och "beredd" ej behöva ges även om signalbilden från infartssignalen är annan än den, som angivits i tdt. I sådant fall åligger det lokföraren att införa tåget med en hastighet av högst 30 km och att iakttaga skärpt uppmärksamhet. Undantag har även medgivits av styrelsen för en del stationer, att signaler med lokvisslan ej behöva ges, när infartssignalen visar "stopp". Lokföraren har då skyldighet att efter högst 2 min. ringa upp tpx i signaltelefon för att få besked. Detta förekommer både på stationer med spårledning och på stationer utan säkerhetsanläggning (Kristinehamn bl.a.). Sådana undantag komma även i fortsättningen att medgivas för större stationer, där akustisk tågankomstsignalering ej anses erforderlig.

Akustisk ankomstsignalering erfordras endast på ett fåtal stationer under det att den föreslagna ändringen av signaleringen måste utföras på alla stationer. På grund härav och emedan kabelledningarna sannolikt behöva förlängas på ett flertal platser, komma kostnaderna för ändringen av signaleringen säkerligen att överskrida kostnaderna för den akustiska tågankomstsignaleringen. Troligen komma arbetena med ändringen att taga en avsevärd tid i anspråk, varför både loksinaleringen och det ändrade förfarings-sättet måste tillämpas samtidigt och följaktligen så innehålla föreskrifter för båda anordningarna. Av dessa skäl anses förslaget till ändring f.n. ej böra upptagas till behandling.

*Red. Söder*