

Säröbanan rationaliserar
Helautomatiska fällbommar vid Högsbo.

Beordr!
Härmed säs de av den
skrivelse för de ändringar,
du talade om. Vore det inte
för skriftligen till tiden.

Den som under de senaste dagarna passerat Högsbo ^{hållplats} ~~anhalt~~
på Säröbanan, har förvånat sig över att fällbomsvakten försvun-
nit utan att det ändå förmärktes något hinder för trafiken. Bom-
marna sköta sig helt enkelt själva.

Förändringen är ett led i de rationaliseringsarbeten som
nu pågå för fullt i samband med att driften omlagts från de
gamla ångtågen till dieseldrift. Det räcker emellertid ej med
att bolaget satt in nya högmoderna motorvagnståg. För att
effektivt kunna utnyttja dessas företräden särskilt i fråga om
högre hastighet till trafikanternas fromma, måste nya eller för-
bättrade skyddsanordningar iordningställas vid de farligare
vägövergångarna. Trafiksäkerheten får nämligen ej eftersättas
utan skall tvärt om ytterligare höjas. Detta är först och främst
nödvändigt vid de intensivt trafikerade plankorsningarna inom
det nya Järnbrottsområdet, där trafiken ökas undan för undan.

Rationaliseringsarbetet har börjat med att den relativt
nybyggda fällbomsanläggningen vid Högsbo utrustats med appa-
rater för helautomatisk bomfällning. Säröbanan är i själva
verket den första järnvägslinje i hela västverige som utnytt-
jat systemet med automatisk bomfällning. Automatiska fällboms-
anläggningar finnas visserligen på Saltsjöbanan och Rimbobanan
invid Stockholm samt även på ett fåtal ställen i Skåne men ännu
kunna antalet anläggningar av modern typ räknas på ena handens
fingrar.

Det system, som nu kommit till användning vid Högsbo, skiljer
sig i vissa avseenden från den senaste anläggningen vid Saltsjö-
banan därigenom att strömimpulserna överförs i särskild kabel
i stället för genom ena rälsträngen, som fallet är i Saltsjö-
banans anläggning. Båda systemen ha sina fördelar och olägen-
heter. Företrädena för det sist nämnda systemet, som fordrar
att skarvförbindningen insättes i samtliga skarvar å den isole-
rade spårsträckan, framkalla fördelen av att ^{hålla} ~~bommarna hållas nere~~
hela tiden tåget befinner sig på isolersträckan. En nackdel är
emellertid att brott å en enda skarvförbindning sätter hela
systemet ur funktion.

Varde Hjelm.
Ändringarna
är införda
med beaktande. Som
sejdes om de rätt
arbetliga.
Jag är beredd
ändå till påsk
Men skulle du
behöva några
mer, tillfråga jag
än. Gode frak
Glad. Frak
Tillg. om
Mw.

Härvid fällas bommarna. Om detta skulle inträffa på kvällen skulle det kunna hända att bommarna ligga nere hela natten eller i varje fall tills reparatör hunnit komma ut och avhjälpa felet. Vilket förtret detta skulle vålla vägtrafiken över plankorsningen med så tät trafik som Högsbo behöver inte särskilt nämnas.

Vid Säröbanan ha vi därför funnit denna olägenhet större än risken för okynneslyftning av fällbommarna. Vi ha därför valt systemet med separata kablar, vilket är mindre utsatt för driftavbrott som kunna irritera vägtrafikanterna. En övergång till det andra systemet kan dock när som helst ske, om så skulle visa sig behövt men vi tro icke att detta skall behöva övervägas.

Högsboanläggningen är som sagt den första men kommer snabbt att följas av en anläggning vid Flatås och en vid Järnbrott. Alla tre vägövergångarna ligga så nära varandra att det i själva verket blir en sammanhängande anläggning. När denna blir färdig kommer sålunda ett tåg från exempelvis Göteborg att undan för undan fälla det ena bompåret efter det andra allt eftersom tåget går fram. Så snart tåget passerat en vägövergång, gå bommarna genast åter upp. Härigenom blir väntetiden för vägtrafikanterna den minsta möjliga samtidigt som trafiksäkerheten för vägtrafiken blir den bästa som kan ernås. Den automatiska anordningen glömmar sig nämligen aldrig som en bomvakt kan göra. Skulle något mankemang inträffa blir följd ^{endast} nämligen ^{två} ^{or} genast att signalerna mot tåget visa stopp och i sådant fall får tåget endera vänta tills felet avhjälpes eller också föras över plankorsningen under personlig bevakning av tågpersonalen.

Risken för mankemang är emellertid som sagt mycket ringa vilket i själva verket visat sig under den ^{två} ^{or} vecka anläggningen redan varit i bruk på försök. Från och med nu sedan anläggningen slutligt avsynats av representant för Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen tillsammans med ombud för bolaget och leverantören, blir den permanent tagen i bruk.

Anläggningen har levererats av Signalbolaget i Stockholm. Planeringen av anläggningen samt kontrollen av leveransen har skötts av baningenjör M. Wretland.