

Norra Lidingöbanan.

Protokoll från inspektion av
Lidingö trafikaktiebolags spårväg den
23 oktober 1943.

Närvarande:

Från norra Lidingöbanan:

Trafikchefen A. Bergman och

Trafikmästaren S. Sand.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Järnvägsinspektören E. Fredrikson och

ingenjören G. Svanlgren.

Skyddsombudet G. I. Persson hade tillståndsämnet.

Inspektionen, som förrättades av undertecknad, väg-
och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsinspektör, omfattade
såväl bana som rullande materiel.

Vid besiktningen gjordes följande erinringar.

Spårvägen går i enkelspår en sträcka förbi Islinge
station. Trafiken över denna regleras genom en s.k. stafett,
som växlas vid brogreden. Huruom som helst icke något fastställt
i tjänstgöringsreglementet. Om systemet skall begagnas i
fortsättningen bör därför ändring ske i reglementet, varom
anhållan skall inlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

En alligen inträffad kollision på sträckan aktualise-
rar omedelbart behovet av att enkelspårsträckan snarast ut-
bygges med ett andra spår. Kan detta arbete icke bli utfört
inom närmaste framtiden, bör i stället automatisk signal-
blockering på sträckan anordnas. Det nuvarande systemet är
icke tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt vid de tillfäl-
len, då tågföljden är oregelbunden.

Med hänsyn härtill och till den dåliga sikten å enkel-
spårsträckan är det nödvändigt, att föreskriven hastighets-
nedsättning mellan brogreden och växeln öster om N. Kunga-
vägens viadukt över banan verkligen iakttagas, varför has-

1. A till fj. regl
av den 26/6 1929

tighetstaxla 20 km/tim. skall upprättas jämvel vid nämnda växel.

I avseende på Källboås hållplats, varå trafiken ny-
ligen återupptogs, sedan hållplatsen en längre tid varit
nedlagd, iaktogs, att norra plattformen uppförts i ett nytt
läge ett stycke väster om motsvarande plattform på andra si-
dan. Anordningen överensstämmer icke med fastställda planen
men är motiverad av att utåtgående tåg icke böra stannas
omedelbart framför den befintliga stigningen mot Dalängens
station. Den medför emellertid vissa olägenheter därigenom
att trafikanterna ta sig vä till och från plattformen
över banvallen. När de planerade motorvagnarna levererats,
vilka äro mindre gynliga för stigningar, bör därför platt-
formen flyttas fram till korsningen med Fontanavägen.

Hållplatserna vid Dalängen och ^{Noravägen} ~~Fontanavägen~~ äro belägna
intill vägkorsningar försedda med automatiska ljus- och ljud-
signaler. Plattformarna böra om möjligt då flyttas, så att
tågupphållt sker efter det vägen passerats.

Ljussignalerna vid Dalängen böra förses med bättre
spridningslinser.

Vägsignalanläggningen vid Kvarnens hållplats är icke
författningsenlig i det dels endast vissa vägar äro skydda-
de och dels endast norrifrån ankommande tåg påverkar signa-
lerna. Ändring skall göras vid denna korsning.

Benämndet var gott. Bantliga rälsaxarvar i spä-
ren, vilka voro starkt nedslagna, hade under året uppbockats.
Själlbyte hade verkställts i behövlig omfattning.

Rullande materielen föranledde ingen erinran.

Förslag till bestämmelser angående slouping av vagn-
axlar böra gemensamt med södra Lidingöbanan utarbetas och
ingivas till styrelsen för fastställelse.

Stockholm den 2 november 1943.