

40
TGOJ

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG-OXELÖSUNDS JÄRNVÄGAR

MASKINAVDELNINGEN

TELEGRAMADRESS: OXELÖSUNDSBANAN • TELEFON: 37585 • POSTGIRO: 78470

TILL HANDL.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB.-STYRELSEN JÄRNVÄGSEBYRÅN Dnr JV 336 - 6 JUNI 1955		
254 /55		

Herr Järnvägsinspektör
Einar Fredriksson

Kungl. Väg- och Vattenbyggnads-
styrelsen

S t o c k h o l m 12

Eder bezeichnung

Edert brev

Vår bezeichnung

Km/MB

ESKILSTUNA den
Postbox 25

3 juni 1955

SJ särbestämmelser för bansträckan Ånge - Bräcke.

Broder,

Jag ber få tacka för Ditt brev av den 28 pto och vill i korthet så gott jag kan besvara Dina uppställda frågor.

Art. 102 och 103.

På samtliga mötesstationer anordnar Statens Järnvägar inne på bangården en utfartssignal för varje tågspår, ungefär i höjd med hinderpålen. Vid stationsgränsen, alltså i höjd med infartssignalen, placeras den s.k. blocksignalen. Denna är infartssignal till linjen och utfartssignalen repeterar denna signal, d.v.s. utfartssignalen kan endast visa kör om blocksignalen visar kör. Dessutom förreglar utfartssignalen utfartstågvägen. Har någon störning uppstått i denna kan man alltså tänka sig att blocksignalen visar kör men utfartssignalen stopp. Man menar då att det inte skulle vara farligt köra förbi utfartssignalen då en motriktad rörelse icke kan vara medgiven på grund av blocksignalens körsignalbild.

På TGOJ ha vi ansett det olämpligt att uppsätta dessa s.k. block-signaler. Vår uppfattning är att utfartssignalen på stationen lika bra kan tjänstgöra som sådan. Statens Järnvägars bestämmelser kan leda till att en förare bara iakttar blocksignalen. Denna står ju som regel endast 250 m från utfartssignalen och är således väl synlig. Om det är fråga om förbigång kan utfartssignalen för det andra spåret visa kör och förbiser han detta kan han komma ut i tågvägen för det framrusande tåget på det andra spåret. Visserligen måste han, för att få passera sin signal i stoppställning, ha fjärr-tågklararens tillstånd, men redan åsynen av en andra framför-

varande signal i körställning kan leda till synnerligen farliga situationer.

Det har syns även oss egendomligt att man medger backningsrörelse utan att först vara i förbindelse med fjärrtågklararen.

Art. 105.

Varför man skiljer på tvåaxligt fordon och fyrehjulig dressin är inte klart för oss heller och hänger väl främst samman med den forcering författarna tvingats till.

Din sista fråga har väl också sin grund i den nyssnämnda orsaken. Den fyraxliga bussen accepteras ju i bestämmelserna för kortslutning av spårledningarna. Hänger man så på ytterligare fordon, visserligen tvåaxliga, kan detta enligt vår mening ej försämra tågens egenskaper i avsett hänseende.

För egen del arbeta vi med de säkerhetsbestämmelser vi avse att inlämna till Dig för godkännande, men på detta sätt hinna vi diskutera en hel del frågor, som otvivelaktigt annars skulle komma upp senare. Vi äro mycket glada för Ditt intresse.

Hälsningar tillgivne
vännen

