

KAP. XI.

§ 92.

Intel att anföra.

§ 93.

Pt 1. Här har uttalats den huvudprincipen, att rörelse med lokomotiv icke får företagas av dettas personal på eget bevåg utan endast efter uppdrag av växlingsledare. Härifrån hava undantagits vissa, uteslutande av maskinavdelningen disponerade områden, vilka torde böra närmare bestämmas av vederbörande sektionsföreståndare i samråd eller av vederbörande distriktsförvaltning.

Nämnda huvudprincip överensstämmer med vad som enligt Sä. O., § 73, och Lokf. I., § 20, gäller för tåg.

Pt 2. Det finnes f. n. ej bestämt, vem det i olika fall skall åläggas att vara växlingsledare och det råder därför ovisshet om, huruvida t. ex. en banvakt får å station leda växling med arbetsvagnar i och för vagnuttagning. I denna fråga är kommittén av den mening, att, för så vitt det område, å vilket sådan växling skall äga rum, tillhör driftplats, växlingsledaren skall vara en driftplatsföreståndaren underställd tjänstehavare.

Då det på vissa driftplatser, som icke äro stationer, kan vara lämpligt att tågchefhavaren övertager bestyret med och ansvaret för växlingsrörelserna, har kommittén ansett, att dylikt förfarande bör i D. R. medgivas, men att det skall ankomma på trafikinspektörs beprövande, om och när så skall ske.

I »Instruktion för växlingspersonal» är i § 5 intagen följande bestämmelse: »Utföres växling samtidigt inom samma bangårdsområde av olika grupper eller lag, skola gruppernas eller lagens åligganden vara genom turlista eller särskilt besked ordnade». Kommittén, som anser denna bestämmelse svår att i praktiken följa, har därför icke intagit densamma i sitt förslag till D. R., helst som man genom de av kommittén i § 96, pt 1, och § 100, pt

14, av D. R., föreslagna och från ovanämnda instruktion hämtade föreskrifterna torde ernå full trygghet i avsedda syftet.

§ 94.

Intet att anföra.

§ 95.

Pt 1. Å sträcka, å vilken dubbelspårsdrift äger rum, har växling mot ankommande tåg ansetts böra om möjligt undvikas, då i sådant fall ett annat spår åt vardera hållet härför finnes tillgängligt.

I likhet med Malmslättskommissionen har kommittén ansett, att nu gällande bestämmelser (Sä. O., § 42) icke äro lämpliga i fråga om enkelspårig bansträcka. Det tidsödande arbetet med utsättande av stoppsignal å huvudspår å linjen mot väntat tåg uppväges ej av den ökade växlingstid, som härmed erhålles, varförutom personal för utsättande av denna signal mera sällan torde finnas tillgänglig. Skall man ej vidare kräva dylik signalering, måste man emellertid avbryta växling mot ankommande tåg tidigare, än som för närvarande med användande av dylik signalering behöver ske. Kommittén har ansett, att ett tidsmellanrum av 10 minuter — vid osiktbart väder 15 — mellan växlingens slut och den tidpunkt, då tåget tidigast kan anlända, borde vara tillräckligt. Olägenheterna därav, att växlingen sålunda måste avbrytas tidigare än vad nu är stadgat, komma att minskas i den mån bangårdar med tät tågrörelse bliva moderniserade så, att växling kan pågå oberoende av tågens infart, samt i den mån infartssignalerna bliva utflyttade och utdragsspår anlagda. Att vissa olägenheter ännu lång tid framåt komma att uppstå, finner kommittén vara tydligt, men anser dessa väga mindre än risken för sammanstötning mellan tåg och växlingssätt, vartill flera svåra tillbud förekommit.

Malmslättskommissionen har ifrågasatt, att dylik växling icke skulle få äga rum, sedan »klart» givits för tåg och att, då växling måste ske, väntat tåg skall kvarhållas å föregående station. Detta förslag har kommittén ansett sig icke kunna upptaga, då det utan tvivel skulle föranleda allvarliga rubbningar antingen av tågrörelsen eller av både tåg- och växlingsrörelsen.

Pt 5. Denna bestämmelse äger samband med den i § 48, pt 5, behandlade frågan om, till vilken punkt tågväg skall hållas klar för ankommande uppehållståg. Ända-

målet med där intagna bestämmelser, att i vissa fall endast en del av viss tågväg upplåtes för tågrörelsen, skulle ju vara, att den återstående delen finge på annat sätt användas. Växlingsrörelse å själva spåret bör dock givetvis ej få äga rum.

§ 96.

Intet att anföra.

§ 97.

Pt 1. Bestämmelsen är ny. Ehuru dylik växlingsrörelse med lokomotiv, motorvagn eller tender torde vara sällsynt, har påpekande i ämnet ansetts vara påkallat, då tyngden av ifrågavarande fordon skulle, om de skjutsades eller släpptes, kunna vålla stor skada.

För sjukvagn, upptagen av resande, har förbud mot skjutsning föreslagits, då det synes nödvändigt att största möjliga försiktighet iakttages i fråga om dylika fordon.

Pt 5. Jfr motiveringen vid § 30, pt 1.

§ 98.

Intet att anföra.

§ 99.

Intet att anföra.

§ 100.

Pt 1. Den här intagna föreskriften om ovillkorligt åtydande av signal från manöversignal och spårspärr har ansetts påkallad för att göra lokomotivpersonalen medansvarig i det fall, att vid växling rörelse äger rum förbi dylik signal, som visar »Växling förbjuden» resp. »spåret är spärrat». Det har nämligen, enligt vad kommittén har sig bekant, upprepade gånger förekommit, att spårspärrar påkörts vid växling, varigenom skador å materiell och tidsförlust uppstått.

Pt 2. Bestämmelse om största tillåtna hastigheten vid växling har funnits i en äldre upplaga av Lokf. I. men däremot icke i Sä. O. Kommittén, som anser att en sådan föreskrift icke bör saknas i D. R., har funnit 30 km vara en lämplig hastighetsgräns vid rörelse av ifrågavarande slag.

Pt 3. Att använda viktberäkning i fråga om bestämmande av bromskraften vid växling, såsom skett i fråga om tåg, skulle bliva för omständligt. Därför är den förenklingen vidtagen, att axeltrycket antagits vara lika stort å samtliga axlar, vadan de i bromstabellen för 30 km

i timmen angivna bromstalen kunna användas. Detta gäller, när antalet vagnsaxlar överstiger en viss gräns. Intill denna gräns behöva vagnsaxlarna icke vara försedda med någon verksam broms, enär man kan räkna lokomotivets bromsaxlar såsom hörande till vagnarna. Antager man fortfarande axeltrycket vara lika å samtliga axlar såväl å lokomotiv som å vagnar, utgöra 3 lokomotivbromsaxlar — vilket är det vanliga å växel-lokomotiven — tillräcklig bromskraft för 47, 30 resp. 17 vagnsaxlar, allt eftersom banan ligger i lutning av högst 1:1000, i lutning däröver till och med 5:1000 eller i lutning däröver och till och med 10:1000. I växlings-tjänst kan man dock ej nöja sig med så lång bromsväg som 700 meter, vilken ju ligger till grund för tabellen. Därför bör axelantalet minskas, och har det på grund härav vid nyss angivna lutningsförhållanden föreslagits till resp. 40, 24 och 12 axlar; i fråga om starkare lutning å banan än 10:1000 anser kommittén att vederbörande distriktsförvaltning bör utfärda närmare föreskrifter. De tyska bestämmelserna föreskriva ett axelantal av resp. 20, 16 och 6 vid lutning om resp. 5:1000 och 10:1000 samt starkare lutning än 10:1000.

Pt 12. Kommittén har ansett, att slängskjuts ej kan helt och hållet förbjudas. Det kan finnas fall, då dylik åtgärd är oundviklig. Dess användande bör emellertid begränsas till tvingande fall och dessa fall inskränkas så mycket som möjligt genom att i stället förse stationerna med växlingslina, växlingsstång eller dylik anordning, där så prövas lämpligt.

§ 101.

Intet att anföra.

§ 102.

Pt 1. Kommittén vill uttala önskvärdheten därav, att personalen tillhandahålles anordningar för förstängning av vagnar, så att det alltid finnes till hands tillförlitliga redskap för vagnars hejdande.

Pt 2. Lika så väl som efter slutad växling bör det vid tågs annalkande åligga växlingsledare att tillse, att vagnarna bli bromsade och förstängda, då så är erforderligt. På detta sätt drages ock växlingsledaren in i arbetet med iordningställande av tågväg, varigenom bättre samarbete mellan honom och tågvägsinspektören torde ernås.

Pt 5. I fråga om uppställande av vagnar å säkerhets-

spår har kommittén varit betänkt på att i D. R. föreslå förbud häremot. Med hänsyn emellertid till den lättnad, som mången gång kan vid växlingsarbetets utförande erhållas genom användande av dylikt spår, har kommittén nöjt sig med att föreslå, att vagnar, som avställas på dylikt spår, skola avlägsnas därifrån före ankomsten av tåg, för vilket spåret kan komma till användning, ävensom efter slutad växling.

§ 103.

Intet att anföra.