

TILL

1914 ÅRS SÄKERHETSKOMMITTÉ.

Vid sammanträde inom 1:a sektionen av Svenska Statsbanornas lokomotivföreförening den 27 okt. 1916 behandlades bland andra frågor även frågan om, vilka erfarenheter som vunnits rörande den å linjen Stockholm—Saltskog sedan den 1 juni 1913 försöksvis använda genomfartssignalen. Mötet beslöt göra följande uttalande. Genomfartssignalen har visat sig ingiva en trygghetskänsla hos lokomotivföraren vid framförandet av tågen på nämnda sträcka, emedan han genom signalen »genomfart tillåten» genast kan känna sig förvissad om, att huvudtågvägen är rätt lagd. Vidare anse vi att genom densamma givits stationsföreståndaren ett medel att i god tid kunna upplysa lokomotivföraren, om ett passerande tåg äger rätt att passera eller ej, vilket förhållande är av stor betydelse vid tågförseningar, samt även därigenom att tidsvinst kan erhållas genom tågets intagande på stationen för ordergivning, ett förfaringssätt, som skulle medföra ännu större fördelar på enkelspårig bana. Dessutom få vi framhålla fördelen av att ett genomfartståg efter given ankomstsignal får införas på stationen på signalen »genomfart förbjuden». Denna fördel är isynnerhet av stor betydelse vid stationer, på vilka t. ex. ett tungt godståg har att övervinna en stark stigning för att inkomma på stationsplanet. Att nämnda förfaringssätt medför såväl praktiska som ekonomiska fördelar är ju tydligt, emedan såväl risken för sönderslitning av tåget bliver utsluten som att en onödig bränsleåtgång undvikas. Det har nämligen ofta inträffat, att lokomotivföraren vid ett sådant tillfälle efter fåfänga försök att taga tåget igång blivit nödsakad att backa detsamma till horisontalplan eller motstigning för att därifrån med ny fart kunna in- eller genomföra tåget, varigenom en tidsförlust av cirka 10—15—20 minuter uppstår.

Av ovärderlig nytta anse vi dessutom såväl trebegrepps-försignalen som genomfartssignalen vara från tågsäkerhetssynpunkt sett, därigenom att desamma kunna uppfattas vid en tidigare tidpunkt. Fördelen härav gör sig särskilt gällande vid tjocka eller snöyra, under vilka förhållanden det är förenat med stor svårighet att kunna iakttaga avgångssignalen på längre avstånd än cirka 50 à 75 meter.

Vi anse oss ej behöva anföra flera motiv för genomfartssignalens stora nytta och betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt utan tillåta oss med stöd av det anförda få uttala den förhoppningen att genomfartssignalen icke blott måtte få bibehållas på nuvarande sträckor utan även bör anbringas på övriga linjer med stark trafikintensitet.

Stockholm den 5 december 1916.

På 1:sta Sektionens av Svenska Statsbanornas lokomotivförening vägnar

A. Göthe.

W. Wahlström.

Mauritz Wallenius.

J. Vallman.

A. Synnerholm.