

STRIKTSSEKRETERAREN  
och OMBUDSMANNEN

Malmö den 18.3.1957.

III  
distriktet



Överinspektören för  
säkerhetstjänsten

70650

*July Gd 19.3 Lupa*

*Jmf. köll tåg-skydd  
Red. 26  
19.3.57*

134

*Öv. Mbr*

*Öv.*

*Mbr 19/3/57*

*S. P. ...*

ting

adress

Ejst brev

*SJ* referens

SJ diarietäckning

Ds 158/57

Överlämnar härmed protokoll m m rörande utredning om urspår-  
ringen i Simrishamn 6.3.1957.

Utredning pågår f n i syfte att få fram vad tågchefhavaren  
sysslat med före ankomsten till Simrishamn. Polisen söker  
efter passagerare i den sista vagnen, vilka kunna ha iakt-  
tagit tågchefhavarens åtgärder.

Då det uppgivits att övande idrottsmän hört "fara"-signaler-  
na från idrottsplatsen (se bangårdsritningen), söker polisen  
även dylika "åhörare".

Vissa prov återstå att slutföra. Kmiö Sannel leder dessa.

A-förhör skall utsättas, så snart jag fått in vissa upplys-  
ningar.

*[Handwritten signature]*

Närvarande: Överinspektören för maskintjänsten K. Nilsson, tjänsteförrättande överinspektören för säkerhetstjänsten S. Persson, byrådirektör K. Hurve och förste byråsekreterare vid säkerhetstjänsten K.G. Lindqvist; Maskiningenjören å distriktskansliet W. Sannel, maskiningenjören G. Weiborn, maskiningenjören Å. Åkerberg, ingenjör Sven Örn, verkstadsförmannen E. Mårtensson och motorvagnsföraren G. Larsson; Trafikinspektören L. Edestrand samt Motorvagnsföraren 250513 Ove Jacobsson, konduktören 200201 Henry Carlsson, trafikbiträdet 230407 Sture Magnusson och stationskarlen 231001 Allan Hansson ävensom ombudsmannen E.R. Cederlund, ordf. i avd. 91 av SJMF stationsförmannen Gösta Ekblad och polisassistenten Hugo Örnskär.

För fortsatt utredning om orsaken till tåg 2595 urspårning i Simrishamn 6.3.57 hade A-förhör utsatts att äga rum denna dag, varom kallelser i föreskriven ordning utfärdats.

Efter erinran om sanningsplikten vidtog förhöret, varvid följande antecknades.

Motorvagnsföraren Jacobsson vitsordade sina vid förhör på lasarettet i Simrishamn 7.3.57 lämnade uppgifter med följande av frågor föranledda förtydliganden och tillägg.

Han hade börjat vid maskinavdelningen i Kiruna 1943 och hade fortsatt i Ystad 1944, där han bl a fick undergå utbildning till lokförare. Utbildning i elloktjänst undergick han 1950 och året därpå genom-gick han lokförarkurs. 1956 omskolades han till motorvagnsförare. Utbildningen blev här mycket grundlig. Den praktiska utbildningen ägde i stort rum på bandelen Trelleborg-Rydsgård, där utbildningen kunde fortgå ostörd p g a att trafik ej pågick. Fr o m 1.7.56 fick han börja köra i fasta turer. Han ansåg sig väl förfaren såväl teoretiskt som praktiskt beträffande rälsbussar litt YBo6 och hade före olyckan ej stött på några besvärligheter med dessa. På sträckan Ystad-Simrishamn hade han kört många gånger.

Dagen före olyckan hade han tjänstgjort på Eslöv mellan 14 och 20. På kvällen hade han lagt sig vid sedvanlig tid, d v s omkring 22. Han kände sig utvilad och pigg dagen därpå. Sjukskriften hade han nästan aldrig varit under sin tid vid SJ.

När han tog enot tågsättet i Ystad, som annan personal kört ned från lokstationen, öppnade han först den sista vagnen, kontrollerade värmen, gick igenom säkringarna och tände belysningen. Detsamma med den näst sista vagnen. I dessa båda vagnar strömmade resande genast in. Återstående vagnar gick han också igenom och såg till att de voro stängda när han lämnade dem. I den första tände han den vänstra rampen för att få manöverbordot ordentligt belyst. Under det han gick genom tåget startade han alla motorer. Dessa kommo igång utan vidare. I den första vagnen kontrollerade han som vanligt "körluften".

När manöverhandtaget fördes ned från K-läge till X-läge, bibehölls trycket. Han kontrollerade även bromssystemet. B-manometern visade på 4 kg. När han förde ned säkerhetspedalen i mittläge och ställde manöverhandtaget i U-läge, gick manometern på 0. Sedan han släppt säkerhetspedalen, fick han broms inom 5 sekunder. Före starten hade han gått runt tåget och kontrollerat bromsblocken m m. Det var ej så ovanligt att ett rälsbuss-tåg bestod av sex vagnar. T o m åtta hade han varit med om.

Under färden till Gärnsås, där ett uppehåll på åtta minuter ägde rum, hade allt gått utan anmärkning. I alla lutningar hade han haft tåget i sin hand. I Gärnsås hade han kontrollerat temperaturen på alla motorer.

Jacobsson sade sig ej vara vän av höga hastigheter. Tidtabellen på linjen Ystad-Sinrishamn hade rymliga gångtider, varför man i regel icke behövde utnyttja maximihastigheten 90 km. När hastigheten någon gång blev för hög, brukade han regelmässigt tömma körledningen. Bromsen tillgrephän endast när han skulle stanna. Vanligtvis körde han med växel 4 inlagd. Ytterst sällan nyttjade han växel 5. Under körningen höll han säkerhetspedalen i nollanläge med den högra foten.

Den sista stationen före Sinrishamn var Järrestad. Banan lutade här 12 o/oo mot hållplatsen Bjärsjö, men Jacobsson behövde det oaktat ej använda bromsen. Det räckte med att tömma körledningen. Jacobsson brukade förfara på detta sätt när han ville hålla igen i lutningar och hade alltid härigenom fått önskad hastighetsminskning.

När Bjärsjö passerades, var hastigheten omkring 85 km och växel 4 var inlagd. Efter Bjärsjö vidtog en stigning på 12 o/oo, varför hastigheten gick ned något, trots att pådrag gjordes på motorerna. Från krönet av denna stigning återstod omkring 700 m till stationen. Lutningen var här 12,5 o/oo. På krönet tömde han åter körledningen, som han brukade göra, genom att föra manöverhandtaget i BX-läget. Då han alltid haft en viss respekt för lutningen mot Sinrishamns station, brukade han omedelbart efter krönet kontrollera att bromsen tog. Så gjorde han även nu genom att föra manöverhandtaget i B-läge, när han var mellan krönet och försignalen. Denna manöver medförde emellertid ej utslag på B-manometern, utan visaren pekade på 0.

Jacobsson kunde ej i detalj erinra sig vilka åtgärder han nu vidtog med manöverhandtaget. Dock kom han ihåg, att han tog stöd i detsamma, när han reste sig för att trampa ned säkerhetspedalen. Men om handtaget då legat i O-läge eller i annat läge kunde han ej erinra sig. Pedalen hade han med högra foten trampat ned ungefär när tågets första vagn passerade Tegelbruksvägen.

Därom särskilt tillfrågad uppgav Jacobsson, att han ej ville bestrida, att han vid tönning av körledningen på krönet möjligen omedvetet lagt manöverhandtaget i U-läge i stället för i BX-läge.

Byrådirektör Hurve upplyste här, att detta kunde innebära en förklaring till olyckan. Jacobsson hade vid bromsförsöket väntat sig utslag på manometern, men kunde ej få sådant, om manöverhandtaget lagts i BX-läge i stället för B-läge. När han sedan försökte andra medel att inbromsa tåget, hade detta kommit så långt, att det ej helt kunde inbromsas före stoppboken, trots att tågbronsen gick till, vilket kunnat utredas bl a av

närken på räls och hjul. Hastigheten vid stöten mot stoppbocken torde för övrigt ej ha varit mycket högre än 40 km.

Jacobsson uppgav vidare:

När han trampade på säkerhetspedalen hade han känt att pedalen gick i botten. Samtidigt som han trampade, hade han blåst "fara". Han hade för sig, att han tittade på manometern även under trampningen, men han kunde minnas fel. Det hade varit enkelt att sanda, men han hade ej tänkt eller haft tid att tänka därpå. Beträffande hastighetsminskningen mindes han ej mer än vid det tidigare förhöret. Han hade tyckt sig märka att hastigheten minskade, innan han kastade sig av.

När växlarne blivit urlagda kunde han ej erinra sig. Antagligen hade han lagt ur dem samtidigt som han blåste "fara".

Jacobsson hade ej lagt märke till någon isbildning på rälsen.

Jacobsson utvisade på marken var han nedtrampat säkerhetspedalen. Detta skulle ha varit mitt för infartssignalen. Han fick även i en rälsbuss visa olika manövrar vid manöverbordet. Det framgick bl a att han ej kunnat få stöd av manöverhandtaget, när han reste sig upp, om detta legat i 0-läge. Jacobssons längd förhindrade detta. Däremot hade han kunnat få stöd om manöverhandtaget stått ungefär lodrätt.

Konduktör Carlsson. Han vitsordade sina vid de tidigare förhören lämnade uppgifterna med följande tillägg.

Den knäpp i reläskåpet, som han hört och som ingivit honom den förnimmelser, att föraren bromsade in för att stanna, hade han hört i närheten av Tegelbruksvägen. Han hade även ett minne av att han drogs framåt, när han vid knäppen rest sig upp. Även detta tydde på en inbromsning.

Då knäppen möjligen kunde förväxlas med ljudet från någon tongångsventil, fick Carlsson i en rälsbuss jämföra de båda ljuden, varvid han förklarade att det ljud han hört verkligen kommit från reläskåpet.

Efter olyckan hade Carlsson visserligen varit inne i den första vagnen för att hämta Jacobssons väska, men han hade ej rört några manövreringsorgan. Däremot hade han släckt belysningen. Han hade iakttagit att manöverhandtaget satt fast mot vagnsväggen, men han kunde ej erinra sig i vilket läge det suttit.

Carlsson förnekade ånyo att han under gång tagit fram manöverhandtaget till manöverbordet i den sista vagnen.

På särskild fråga uppgav Carlsson att han ett par gånger lagt märke till att manöverhandtag glömts kvar i manöverbord från vilka körning ej ägde rum.

Stationskarl Hansson: Han vidhöll sina tidigare lämnade uppgifter. För att få sin uppgift om isbildning på rälsen bekräftad, hade han gjort förfrågningar hos arbetskamrater, dock utan resultat. Det rädde emellertid ej något tvivel om att isbildning förekommit. Han erinrade sig tydligt att han, när han vidrörde sadeln på sin moped, fick kornig is i handen. På räls och sliprar hade han däremot ej lagt märke till någon isbildning. Vinden hade varit rakt östlig. Han hade ofta lagt märke till, att vatten blåstes ut över stationsområdet.

Trafikbiträde Magnusson: Han vitsordade sina tidigare lämnade uppgifter. Han hade ej sett någon gnistbildning från hjulen, när tåget passerade. Om sådan förekommit, hade gnistorna dolts av en plattformskant. Han hade en känsla av att motorerna i

tåget rusat. Det var i alla fall ett ovanligt ljud, som han hört. Han ville ej påstå, att hans bedömning av hastigheten (70 km/tim) var exakt. Det var svårt att bedöma hastigheter.

Magnusson hade ej gjort några iakttagelser om isbildning, fuktighet eller temperatur. Ingen hade tänkt på att ordna bevakning vid olycksplatsen under natten.

Tillbud till påkörning av stoppbocken hade förekommit, men ej något allvarligt sådant. Personalen skojade ibland om stoppbocken. Man var medveten om den fara, som det i förhållande till angränsande mark högt liggande spåret utgjorde.

Byrådirektör Hurve framhöll, att konduktör Carlssons uppgift, att knäppen hörts, d v s inbromsning ägt rum strax före den yttersta växeln, föreföll riktig. Carlsson satt i aktern på det 100 m långa tåget. Den första vagnen befann sig alltså vid inbromsningen lika lång sträcka närmare stationen. Om man utgick från att hastigheten varit 70 km, hade det erfordrats en sträcka på 180 å 190 meter för att få stopp på tåget före stoppbocken. I verkligheten torde hastigheten före inbromsningen ha varit omkring 90 km, varför det erfordrats en ännu längre sträcka. Då bromsverkan således inträdde för sent, kunde tåget ej bringas till stopp i tid. Men en sträcka på ytterligare 75 meter hade sannolikt varit tillräcklig.

Härefter upplyste polisassistent Örnskär att han hört åtta av passagerarna i tåget. Av dessa hade tre hört "fara"-signalerna från den första vagnen. Ingen hade sett konduktör Carlsson taga fram något nödöverhandtag. Örnskär upplyste även, att fotbollsspelare på idrottsplatsen nära Tegelbruksvägen hört signalerna från tåget. Örnskärs uppgifter hade sammanfattats i en PM. Denna och en tidigare upprättad polisrapport skulle läggas till handlingarna i saken.

Förhørsledaren upplyste, att personalen vid läderfabriken i Sinrishamn vitsordat, att fabriken ångpannor blåsts kort före olyckan.

Till protokollet skulle fogas följande av byrådirektör Hurve upprättad rapport över olyckan.  
"Rapport etc....."

Bil. A.

Byrådirektör Hurve uppgav, att rapporten skulle kompletteras med vissa av honom färdigställda uträkningar om sannolik tåg-hastighet m m.

Ingenjör Örn, som i Ystad bodde vägg i vägg med Jacobsson, upplyste, att denne levde under lugna och lyckliga familjeförhållanden samt att Jacobsson finge anses vara synnerligen sköt-sam. Han blev lätt ivrig.

Ombudsman Cederlund anförde:

"Under den förda utredningen har ej med visshet kunnat fast-ställas, vad som varit anledning till den inträffade olyckan.

Den tekniska undersökningen har visat, att bromsen på vagnarna varit felfri.

Jacobsson har visat sig besitta goda kunskaper i såväl for-donens konstruktion som skötsel. Han har efter bästa förmåga redogjort för sina åtgärder till förhindrande av olyckan och därigenom villigt bidragit till en objektiv utredning.

En bidragande orsak till en minskad bromseffekt kan vara den vattenutblåsning som en fabrik invid bangården företagit strax

före olyckstågets ankomst till Sinrishamn. Genom att rälen, p g a vattenutblåsningen förmodligen blivit hal, har hjulen låst sig och därigenom förlängt bromsvägen.

En tänkbar teori, som också framförts under förhöret, är att Jacobsson vid den första bromsningen före infartssignalen stannat ned manöverhandtaget i fel läge. Jacobsson har icke velat bestrida att han kan ha haft manöverhandtaget i läge BX, i stället för B, men anser sig vara så väl förtrogen med handhavandet av bromsen, att han skulle ha förmärkt detta omedelbart.

Då det således ej framkommit något som givit stöd för det antagandet, att Jacobsson skulle ha genom försumelse eller vårdslöshet vållat olyckan, hemställes att ärendet ej måtte föranleda några disciplinära åtgärder gentemot Jacobsson."

Till protokollet skulle fogas profilritning för sträckan Järrestad-Sinrishamn. Bil. B.

I tjänsten:

