

Rälsbussen för rälsbussolyckan i Sibirshamn den 6 mars 1957.

Rälsbuståg 2595 den 6.3.1956 kunde vid ankomsten till Sibirshamn kl 19.36 ej stanna utan körde med hög fart på stoppbocken vid infartstågvägens slutpunkt och utför en 5,5 m hög slänt.

Tåget var - i farriktningen räknat - sammansatt sålunda: YBo6 1037, UBo6 1947, YBo6 861, UBo6 y 1851, UBo6 y 1995, YBo6 871. De fyra främsta vagnarna i tåget var låsta. Inga resande skadades. Föraren hoppade av ca 20 m framför stoppbocken och skadades, dock ej allvarligt.

Rälsbuståget hade med hög hastighet gått igenom första växeln (växel 3), fortsatt genom korsningsväxeln till spår 2 och därefter genom de två växlar i östra delen av bangården åter in på spår 1 och genom stoppbocken, som stod 240 m från växel 3. YBo6 1037 demolerade stoppbocken och hamnade med sin bakre del 6 m framför släntens lägsta del. UBo6 1947 hamnade med sin främre del på taket till YBo6 1037. Bakre delen av UBo6 1947 kom att ligga på främre delen av YBo6 861. De tre sista fordonen stod kvar på spåret. Situationsbilden vid olyckplatsen framgår i detalj av bifogade fotografier. De materiella skadorna har beräknats till ca 300.000 kr.

Förhör och undersökningar har givit vid handen, att bromsarna i tåget gått till, när sista vagnen befann sig ca 25 m väster om växel 3 och ca 270 m framför stoppbocken. Tåget var 102 m långt, varför främsta vagnen haft ca 170 m kvar till stoppbocken, när bromsningen började. Bromsningen inträdde sannolikt när föraren släppt säkerhetspedalen, som då gått upp i sitt översta läge.

Efter undersökningarna av fordonens bromsutrustning, inkl den elektriska utrustningen, ej visat, att något tekniskt fel förelegat, synes orsaken till missödet vara att föraren antingen underlåtit att bromsa i tid eller att han lagt manöverhandtaget i fel läge. De olika lägen, som manöverhandtaget kan inta, framgår av bifogade fotokopia.

Föraren har uppgivit, att han, sedan krönet före lutningen mot Sibirshamn (12,5 °/oo lutning av ca 700 m längd) passerats, lagt manöverhandtaget i läge X (mellan U och B) och sedan efter ca 300 m fört handtaget ytterligare ett steg nedåt, alltså till läge B. Härvid inträdde ej någon bromsning. Ej heller gjorde bromsmotorn något utslag. Man tyckte att hastigheten, som vid lutningens början varit 75 km/tim, ökade. Man trampade på fotpedalen för att nödbromsa.

När någon bromsning ej häller då märktes, försökte han sparka upp pedalen (pedalen går automatiskt upp i detta läge men det tar normalt 6 å 8 sek). När han såg, att tåget närade sig stationen gav han signalen "fara" och satte sig sedan i säkerhet genom att heppa ut genom högra sidodörren.

Anledningen till att handtaget fört lagts i I-läget uppgav föraren vara, att han därigenom snabbt ville "tömma" kärledningen. När han under förhöret upplystes om att detta går lika snabbt i U- som i I-läget, blev han tvungen och sade, att han kunde ha misstagit sig och i stället på krönet möjligen lagt handtaget i U-läget och därefter i lutningen fört handtaget ytterligare ett steg nedåt, alltså till I-läge. Om manövreringen av handtaget skett på detta senare sätt, finns förklaring till förarens påstående att manometern ej givit utslag vid hans förments bromsning i lutningen.

I tåget medföljde en konduktör som biljettgranskare. Det torde dock kunna anses utslutet, att denne, som uppehöll sig i sista fordonets bakre förarhytt, vidtagit någon åtgärd, som medfört, att bromsverken i tåget uteblivit.

Hastigheten vid kollisionen med stoppbecken har beräknats till ca 30 km/tim. Hastighetsändringen (uppekattningsvis från 80 till 50 km/tim) på de sista 170 m framför stoppbecken tyder på normal bromsverkan.

Föraren, som är 32 år gammal har tidigare varit lokeldare och genomgått lekförarskurs men omskedades till motorvagnsförare i maj 1956. Han har kört åtskilliga gånger på Simrishamn.