III. Säkerhetstjänsten.

A. Redogörelse för säkerhetsinspektörens verksamhet under år 1916.

Säkerhetsinspektörens verksamhet har även under år 1916 utövats enligt de allmänna föreskrifter, som av Kungl. Järnvägsstyrelsen utfärdades den 1 februari 1915.

De arbeten, som i trafikavdelningens berättelse för år 1915 omtalades såsom påbörjade för att få till stånd de ändringar i och tillägg till säkerhets- och signalordningarna, som visat sig vara mest av behovet påkallade, slutfördes i början av år 1916 och utmynnade i tillägg nr 8 till säkerhets- och signalordningarna, vilket trädde i kraft den 1 april samma år.

Dessa tillägg voro av den största omfattning som beslutats sedan säkerhets- och signalordningarnas ikraftträdande och berörde ett flertal olika grenar av säkerhetstjänsten, nämligen

bevakningstjänsten å linjen, § 16,

skyddsåtgärder vid vägövergångar i banans plan och vid ofarbart ställe å banan, §§ 26 och 18,

stoppsignal från å linjen framgående tåg, § 28,

huvudsignal oanvändbar, §§ 17 och 34,

begreppet tågväg och utmärkande av infartsvägens slut, §§ 6 och 42,

villkor för körsignal till tåg för dess framförande å tågväg, § 42,

uppehållstågs införande å bangård och stoppsignal till uppehållståg, §§ 45 och 75,

hinder för genomfartståg, § 47,

villkor för avsändande av möteståg, § 48,

underrättelse om mötesändring till personalen å tåg som skall kvarhållas, § 57,

antal obromsade axlar sist i tåg, § 66.

I övrigt har säkerhetsinspektörens verksamhet huvudsakligen omfattat följande arbeten:

inspektion av säkerhetstjänsten och dithörande anläggningar,

bevistande av förhör angående olyckor i säkerhetstjänst,

överläggningar med distriktsbefäl angående vissa frågor rörande säkerhetstjänsten,

undersökningar rörande tågklareringen å stationerna,

granskning av förslag till växel- och signalsäkerhetsanläggningar och av förslag till instruktion för sådana anläggningar,

utarbetande av nya och bearbetning av gällande tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar,

saklig och statistisk bearbetning av handlingar angående anmärkningsvärda tilldragelser i säkerhetstjänsten.

Med anledning av de under 1916 timade urspårningarna, den ena å linjen Gulåstjärn-Munkflohögen den $^{1}/_{5}$ 1916 och den andra å linjen Arvika-Ottebol den $^{21}/_{5}$ 1916, företogo säkerhetsinspektören och byråingenjörerna av I klass vid ban- och maskinbyråerna på K. Styrelsens uppdrag ingående undersökningar för att om möjligt utröna orsakerna till dessa urspåringar. Undersökningarna, bestodo dels av noggrann besiktning av respektive linjer (bland annat undersökning av ballastgrus, sliprar, räls och spårvidd), dels av undersökning av rälernas rörelser orsakade av iakttagna skadliga rörelser hos viss lokomotivtyp.

Bland av Styrelsen under år 1916 fattade beslut, som röra säkerhetstjänsten, märkas följande:

angående användning av dressiner och andra mindre fordon;

telefonanordning för överförande av ankomstsignal från tåg till stationspersonal;

att grönt sken från huvudsignal skall vara fast och icke klippande,

användande av kraftigt ljudande signalhorn i ställverkshus;

angående vissa tjänstemäns vid ny- och ombyggnadsarbeten kunskaper i gällande säkerhetsföreskrifter;

angående utseendet av slutmärke, uppehållsmärke och signaltavla för signalering å bristfällig huvudsignal (i samband med tillägg 8 till signal- och säkerhetsordningarna);

angående användande av tecknet »S» i tjänstgöringstidtabell då tåget skall göra uppehåll å stationen endast om hinder finnes för tågets genomfart, vilket tecken således skall hava samma betydelse som den skriftliga underrättelsen å en föregående station eller den särskilda signalering med infartssignalen, som anbefallts i säkerhetsordningens § 47, mom. 1, varvid dock, sedan körsignal för infart givits i föreskriven ordning, signaleringen inne på stationen skall utföras på sätt i samma §, mom. 2, är föreskrivet;

angående försök med en ny typ av försignal till utfartssignal vid Luleå, bestående av en å infartssignalens mast uppsatt vinge och försedd med signallykta, med vilken kan visas grönt eller ofärgat sken;

angående tågs framförande över obevakade stationer å IV och V distrikten, varvid bland annat följande skall iakttagas: att oförreglade växlar och spårspärrar i genomfartsvägen låsas medelst kontrollås, att huvudsignalerna ställas till kör för genomfartsvägen, att i tjänstgöringstidtabellen utmärkes genom tecknet ● att station eller lastplats är obevakad, att tågets hastighet genom dylik plats icke får vara större än att lokomotivpersonalen hinner överblicka tågvägen och aldrig större än 20 km. i tim. och att vissa försiktighetsmått äro föreskrivna beträffande tågrörelsens tryggande såväl innan bevakningen upphör som vid dess återupptagande;

angående siktmärke avsett till ledning för banbevakningspersonal, som skall tillse att huvudsignals siktbarhet icke försämras genom växande träd eller dylikt; siktmärket skall utgöras av rödmålning (1 meter) å högra rälssträngen, räknat mot infartssignalen;

viss förändring i formulären för skriftliga order till tågpersonal;

utredning angående behovet av signalglas av viss typ i fasta signalinrättningar.

De under inspektion av säkerhetstjänsten gjorda iakttagelserna kunna sammanfattas på följande sätt.

I fråga om

stations- och tågtjänsten i allmänhet

hava brister iakttagits beträffande bland annat

anmälningar från biträdande tågvägsinspektör (förmedlades av tredje man),

tillämpning av Säkerhetsordningens § 47, (förarens givakt-signal avvaktades icke, grönt sken användes i st. för rött),

avgångssignal till tåg gavs för sent eller otydligt,

ljusstyrkan hos stationsföreståndares handsignallykta var alltför svag,

körsignal från huvudsignal gavs än för tidigt, än för sent,

lyktor i huvudsignal tändes icke i skymning m. m. och lyktor för tågvägsväxlar voro icke tända vid mörker å obevakade stationer,

intagande av tåg å station där tågmöte skall äga sum (körsignal gavs av signalkarl utan stationsföreståndarens tillstånd),

anmälan »klart» för tåg gavs för tidigt,

framförande av tågbefälhavarens anmälan till stationsföreståndaren att tåg är klart för avgång,

tillsyn att alla fordon, som sättas i tåg, äro trafikdugliga.

I fråga om

bangårdsanordningar

har säkerhetsinspektören anfört

att låsanordningar för tågvägs- och skyddsväxlar varit bristfälliga,

att försignal dels saknats, där behov av sådan funnits, dels bort flyttas till lämpligare plats,

att telefon bort anordnas mellan stationshus och vattentorn i visst fall,

att fel ofta funnits å telegraflinjerna,

att signalglas dels varit av olämplig färgton (gulaktigt eller vitaktigt), dels varit spräckt, dels ej fyllt ramen i vilket det varit infattat,

att ljusstyrkan varit för svag i huvudsignals lyktor,

att klippljus ej bort finnas i viss huvudsignal,

att blinkarna hos fast signal med blinkljus varit för få per sekund,

att spåren ej legat väl å vissa linjer,

att försignal varit släckt nattetid och

att huvudsignal varit synlig på för kort avstånd.

I fråga om

tågklareringen

har säkerhetsinspektören märkt, att tågförsening mångenstädes orsakats av

inlastning av postgods,

tågbefälhavarens granskning av tågsammansättningen, vilken granskning gjorts för sent,

ordergivning till tåg,

vatten- och koltagning (på grund av anordningarnas olämplighet),

lång tid för lokomotivbyte,

olämpligt läge av plattform,

dåligt växellokomotiv, m. m.