

IV. Säkerhetstjänsten.

1. översikt.

Befattningen såsom överinspektör för säkerhetstjänsten, som upprätthållits på v förordnande sedan den 18 september 1923, blev den 1 mars tillsatt med ordinarie innehavare.

2. Iakttagelser vid inspektion och vid granskning av inkomna anmälningar rörande tilldragelser i drifttjänst.

Bland mera ofta förekommande anmärkningar eller allvarligare sådana må framhållas följande:

- att oförreglad motväxel ej hållits låst eller bevakad vid tågrörelse,
- att nycklar till växellås ej handhafts på ett för säkerheten betryggande sätt,
- att reservnycklar till kontrollås ej varit vederb. plomberade,
- att bangårdsbelysning varit bristfällig,
- att signal med signalstav givits otydligt,
- att föreskriven ommålning av signalstavs baksida ej utförts,
- att antalet bromston i tåg av bromsgrupp II överstigit tågets halva vagnvikt,
- att omställningsanordningen för »last» och »tom» å K. K. G. ej intagit rätt läge,
- att föreskrivna bromsprov i tåg ej företagits,
- att tryckluftslangar ej varit vederb. uppkopplade,
- att upplag anordnats och pålar anbragts mellan spår på sådant sätt, att olycksfallsrisken ökats,
- att personförande tåg efter stopp vid plattform omedelbart förflyttats, utan att signal därtill givits,
- att genomfartståg måst kvarhållas på grund av för tidig ankomst,
- att bestämmelsen i såo § 72 mom. 9 ej tillämpats, då så bort ske,
- att signalen »kopplet» givits otydligt,
- att sträckvakter ej passat bantelefon vid de regelbundna påringningarna och sedermera underlåtit att efterhöra tågläget,
- att tågklarare ej personligen manövrerat vevapparat och vägbomsspel, då så kunnat ske,
- att anmälan »O in» anmälts av expeditionspersonal utan tågklararens medgivande,
- att tågklarare ej tecknat sin signatur i tågtidjournalens kolumn 5 och 11,
- att tågklararens signatur till bestyrkande av att tåg inkommit införts i tågtidjournalen, redan innan tåget avgått från angränsande tåganmälningsstation,
- att tågklarare ej infört sin signatur i överlämningsboken,
- att tågklarare ej haft vetskap om knalldosornas förvaringsplats,
- att bandispositionsorder utlämnats obestyrt,
- att underrättelsestation ej gjort anteckning om motorfordonsfärd,
- att motorfordonsfärd företagits utan föreskriven anmälan till underrättelsestation,
- att uppgift om, när tågvägsinspektion i visst fall tidigast får påbörjas, ej intagits i »plan för säkerhetstjänsten».

3. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar och instruktioner till dylika anläggningar.

Antalet granskade ritningar har uppgått till 94 och instruktioner till 53.

4. Ändring av 1929 års säkerhetsordning.

Genom bihangsorder 319 (23/5) har bestämts, att signalstaven skall å baksidan målas med matt svart färg i stället för grå.

5. Prov med signalstav av ny typ.

För att utröna i vad mån signalstavens siktbarhet ökas, om skivan målas med andra färger än de nu föreskrivna, hava försök anordnats å Malmbanan med en signalstav, vars skiva målats i svarta och vita kvadranter. Försöken hava ej slutförts. (Skrivelse den 18/12.)

6. Verkställighets- och tolkningsbestämmelser.

För ernående av enhetlighet vid tillämpningen av säkerhetsordningens föreskrifter i de fall, då enligt vunnen erfarenhet benägenhet förefunnits för olika tolkning, har i bihangsorder 189 (19/2) lämnats vissa förklaringar och anvisningar.

I definitionen å småfordon ingående uttrycket »hastigt kan av en man undanföras från spår» innebär, att undanförandet skall kunna ske omedelbart genom direkt lyftning. Måste »saxning» ske, är fordonet att anse såsom större motordressin. (Bihangsorder 550.)

Daglig tillsyn skall ägnas' ätj ätt evighetslågan å nedre vingarnas lyktor brinner å med Aga-ljus försedda semaforer. Beträffande semaforer med elektrisk belysning skall tillses, att alla lyktorna i flervingad semafor äro tända samtidigt, då natt-signaler erfordras. Å stationer med linjeblockering och Aga-ljus i infartssignalerna kommer särskild anordning för kontrollens utförande att inrättas. (Bihangsorder 557 och skrivelse den 4/11.)

7. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Skrivelse den 8/2: Medgivande att medelst tillkoppling framför tåg till driftplats införa å linjen Malung—Limedsforsen uttagna vagnar.

Skrivelser den 3/4 och 11/4: Tillstånd för tågklarerna vid Göteborg C och Olskroken att med tågledares befogenhet å bansträckan Göteborg C—Olskroken 1) ändra ordningsföljden *dels* mellan tåg, som framgå å B. J.-spåret *dels ock* mellan vissa tåg, som framgå å S. J. huvudspår, 2) överflytta ett tåg från B. J.-spåret till S. J. huvudspår och omvänt, 3) anordna extra loktåg och inställa loktåg. Därjämte har medgivits, att största tillåtna hastigheten för tåg, som framföres av ett dragande och ett tillkopplat påskjutande lok, får uppgå till 75 km/tim., om loken äro elektriskt sammankopplade; varjämte vagnar få tillkopplas intill en vikt av 60 ton efter det påskjutande loket.

Skrivelse den 12/4: Tåg få vid Göteborg C införas å annat tågspår än det i tjänstetidtabellen föreskrivna, även om underrättelse om spårändringen ej kunnat lämnas till föraren.

Skrivelse den 7/5: Motorvagnståg å linjen Mjölby—Motala få framföras bemannade med endast en man (föraren).

Skrivelse den 12/5: Jämväl annan tjänsteman än ledningsmästaren må på dennes uppdrag ingiva framställning om att kontaktledning å linjen får hållas spänningslös.

Skrivelse den 23/5: Triangelformigt lystringsmärke får uppsättas framför korsningar med enskilda, ej allmänneligen befarna vägar, beträffande vilka vederbörande baningenjör anser signalering med lokvissla oundgängligen vara av behovet påkallad.

Skrivelser den 25/6 och 25/7: Medgivande att vid Stockholms Södra (uppspåret), Älvsjö och Hallsbergs personbangård framföra tåg förbi infartssignal i stoppställning, utan att ersättande signalmedel anordnats, om förare dessförinnan telefonledes inhämtat tågklarerarens tillstånd.

Skrivelse den 27/9: Bestämmelserna angående tågs framförande utan särskild konduktörspersonal skola även gälla å linjerna Kävlinge—Sjöbo och Kävlinge—Barsebäckshamn.

Skrivelse den 27/9: Elektriska lok, som under växling äro bemannade med endast förare, få även användas för att framföra sådana godståg, som framgå kortare sträckor.

Skrivelse den 30/10: Anmälan »O ut» må efter trafikinspektörens medgivande göras i förväg vid sådana tåganmälningsstationer vid II och III distrikten, mellan vilka gångtiden icke överstiger 5 minuter.

Skrivelse den 15/11: Tillstånd att å linjen Lycksele—Storuman samt å de delar av Inlandsbanan, som efter hand komma att öppnas för allmän trafik, tillämpa samma undantagsbestämmelser från säkerhetsordningen, som äro medgivna för. bl. a. bansträckan Hällnäs—Lycksele.

Skrivelse den 3/12: Tillstånd för tågklarerarna vid Örebro C och Örebro S:a att — då dubbelspårsdrift äger rum Örebro C—Örebro S:a — i vissa fall ändra ordningsföljden mellan tåg.

8. Formulär.

För att underlätta arbetet med nedskrivning och anteckning av telefonmeddelanden hava nya formulär inrättats, varjämte ändringar företagits i vissa förut befintliga formulär. Dessa formulär hava betecknats med bokstaven S med ett nummer (Si—S11; bihangsorder 189).

Följande formulär hava omarbetats:
 telefonbok,
 telefonbok för underrättelsestationer,
 anvisningar för tågtidjournalens användande,
 överlämningsbok jämte anvisningar för dess förande.

Ett nytt formulär, nr 358 H, har inrättats för uppteckning av vissa anvisningar, som — jämlikt särtryck nr 166 (Bestämmelser angående hjälpberedskap) — skola finnas anslagna å alla stationer. (Bihangsorder 348.)

Formulär nr 358 C: »Anvisningar för handhavande av elektriska ställverk vid växling» har inrättats för att utdelas till all därav berörd växlingspersonal samt anslås i elektriska ställverk och i lokstallar (Skrivelse den 1/11).

9. Provfilmning av vissa arbeten i säkerhetstjänsten.

Styrelsen har lämnat Aktiebolaget Svensk Filmindustri medgivande att å en station vid I distriktet på prov utföra ett avsnitt av en tillämnad film, avseende att åskådliggöra faran av att icke följa gällande säkerhetsföreskrifter. Därest försöket lyckas, vore det bolagets mening att erbjuda sig att för S. J. räkning utföra filmen i dess helhet.

10. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst. Försummad eller bristfällig tåg vägsinspektion.

Ervalla den 24/2 1930.

Tåg 703 på utgående från stationen uppkörde en växel, som var såväl centralt som lokalt omläggbar.

Tågklararen, som tillika hade att klargöra och inspektera tåg vägen för tåget, hade av glömska underlåtit att lägga växeln i rätt läge.

Fågelsjö den 26/3 1930.

Tåg 2608 på utgång från stationen uppkörde en växel. Tågklararen hade underlåtit att verkställa tåg vägsinspektion.

Jönköping C den 20/7 1930.

Då tåg 1292 var på utgång från stationen, urspårade tågloket med samtliga hjulpar utom det första vid passerandet av en motväxel. Växeln var rätt lagd till spår 3.

Lokets främsta hjulpar hade löpt in på spår 2, varemot de övriga följde spår 3.

Sannolikt hade växeln vid ett föregående tillfälle blivit uppkörd och därvid fått ena tungan krökt.

Uddevalla S. J. den 21/11 1930.

Körsignal gavs till U. Y. H. J. tåg nr 14, utan att tåg vägen blivit klargjord eller inspekterad. En växel i tåg vägen intog felaktigt läge, så att tåget ingick å fel spår. Stationen saknar fullständigt genomförd växel- och signalsäkerhetsanläggning.

Signalvakten, som tillika var tåg vägsklargörare, påstod sig hava i telefon erhållit tillstånd att ställa infartssignalen till »kör». Dyligt tillstånd hade dock ej lämnats av tågklararen.

Med anledning härav har stationsföreståndaren föreskrivit, att vederbörande tjänstemäns namn skola uppgivas, när tillstånd lämnas till körsignals givande.

Annan försumlighet vid tåg expedition.

Lingbo den 31/1 1930.

Stationen, som i regel skulle vara obebakad för tåg 21, skulle denna dag, på grund av att tåg 6251 var anordnat, hava tåganmälningsskyldighet för tåg 21, varom tågpersonalen blivit underrättad i Bollnäs. Av förbiseende utväxlades dock icke tåg anmälan för tåg 21 mellan Holmsveden och Lingbo utan istället mellan förstnämnda station och Ockelbo. Vid tågs 21 ankomst till Lingbo stod infartssignalen till »kör», men avgångssignal erhöles ej, varför tåget stoppade å stationen. Tågklararen gav sedan avgångssignal till tåget utan att hava erhållit »klart»-anmälan från Ockelbo.

Älvsby den 16/3 1930.

Mötet mellan tågen 402 och 21 hade till följd av tågs 402 försening förlagts från Brännberg till Älvsby. Personalen å tåg 402 erhöll underrättelse om mötet i Älvsby («kvarhållningsorder»), först när tåget skulle avgå från Brännberg. Tågklararen 1 Älvsby hade avglömt ordern.

Björneborg den 27/5 1930.

Tåg 1413, som på anmodan av föraren å en från Strömtorp kommande större motordressin, skulle kvarhållas i Björneborg för möte med dressinen, avsändes innan dressinen inkommit. Sammanstötning förebyggdes genom att personalen å dressinen i god tid hann giva stoppsignal till tåget.

Åshammar den 3/10 1930.

Vid tågs 422 ankomst hade tågväg lagts till spår 4, för vilket gällde signalbilden 2 gröna sken, i stället för rätteligen till spår 3, signalbild ett grönt sken. Genom att en lykta i infartssignalen slocknat, kom körsignal att visas med endast ett grönt sken. Å spår 4 var möteståg 8301 uppställt. Föraren å tåg 422 observerade faran i så god tid, att han hann stoppa tåget på ett avstånd av 60 meter från 8301.

När tågs 8301 lok efter växling hade backat in på spår 4 för att tillsättas tåget, hade tågklararen låtit skiljeväxeln mellan spår 4 och 3 kvarligga i läge för infart å spår 4, varefter han vid tågs 422 ankomst omställt tågvägshävstången i orätt läge och omlagt signalveven åt fel håll.

Med anledning av detta och liknande tillbud har styrelsen genom bihangsorder 557 föreskrivit, att särskild kontroll skall utövas därå, att lyktorna i flervingad semafor äro tända samtidigt, då nattsignaler erfordras.

Alster den 29/11 1930.

Tåg 7602 stoppade utanför stationen, enär infartssignalen, som var ställd på »kör», var släckt och visade signalbilden tre vingar i stället för rätteligen två.

Tågklararen hade avglömt, att ställa signalen till »stopp» efter tåg 1428, som ankommit mer än en timme tidigare.

Försumlighet vid skyddssignalering ochjtågexpediering.

Stjärnhov-Sparreholm den 1/8 1930.

Tåg 197 avsändes från Stjärnhov, utan att stadgad tåganmälan för tåget utväxlats med Sparreholm och utan att för dylikt fall föreskriven ordergivning till tågpersonalen utförts. Tåget sammanstötte å linjen med vagnar, som avryckts från tåg 4041, och för vilka skyddssignalering ej anordnats. Vid sammanstötningen skadades föraren och lokbiträdet å tåg 197.

Händelseförloppet var följande. Då tåg 4041, som bestod av lok och 57 vagnar, befann sig c:a 3 km från Sparreholm, uppstod axelbrott på grund av varmgång å en lastad Is-vagn gående 24:de vagn från loket. När tåget framgått ungefär en km, urspårade vagnen och drog härvid med sig ytterligare 11 vagnar ur spår, vilka tornade upp sig i spåret eller kastades på sidan om banan. Efter dessa urspårade vagnar stodo 22 vagnar kvar å spåret. Vid urspåringen bromsades främre delen av tåget, men enär bromsen å 3 av de 23 vagnar, varav denna tågdel bestod, hade fränkopplats vid avgången från Tomtebodan till följd av fel å bromsinrättningarna, erfordrades för tågdelens bringande till stopp en bromsväg av 1 080 m. Sedan tågdelens stoppats, varvid loket befann sig c:a 250 m. från infartssignalen till Sparreholm, begav sig lokbiträdet mot aktern av tåget, försedd med slangkoppling och skruvnyckel i tanke att endast slangbrott föreläge. Härvid iakttog han, att sista delen av tåget sakna-

des. Efter att hava tillstängt tryckluftkranen å tågdelens sista vagn, återvände biträdet till loket och föreslog föraren, att stoppsignaler skulle utläggas vid de avryckta vagnarna. Detta förslag blev tyvärr icke utfört, utan överenskomts i stället att införa tågdelen till Sparreholm och där anmäla förhållandet, på det att Stjärnhovs station skulle kunna underrättas och banpersonal anmodas ombesörja stoppsignalers utsättande vid de avryckta vagnarna, om vars läge lokpersonalen ej hade kännedom. När vid ankomsten till Sparreholm försök gjordes att underrätta Stjärnhov, befanns det, att avbrott förelåg å såväl telegraf- som telefonledningarna, vilka äro förlagda i kabel. Denna hade nämligen vid urspårningen avslutits av en vaga, som borrar sig ned i banvallen. Förbindelse kunde dock telefonledes erhållas med en banvakt å berörda sträcka. Denne anmodades eftersöka de lossgångna vagnarna, men däremot ej att anordna stoppsignaler. Anledningen härtill vill synas hava varit missuppfattning av de meddelanden ang. anordnandet av stoppsignaleriug, som utväxlades mellan lokpersonalen och stationspersonalen i Sparreholm. Banvakten hade detta oavsett haft för avsikt att undersöka, om stoppsignaler anbringats åt Stjärnhovshållet, men i stället ägnat sig åt att släcka eld, som uppstått i de urspårade vagnarna. Tåg 197 körde på vagnarna, innan banvakten hann utsätta stoppsignaler.

I Stjärnhov hade tågklararen vid tiden för tågs 4041 beräknade ankomst till Sparreholm sökt komma i förbindelse med denna station för att erhålla »4041 in» och »klart 197». När tåg 197 sedan expedierades, hade tågklararen haft den tanken, att klart för tåget erhållits. Då tågklararen kom till insikt om att tåget avsänts, utan att »klart» erhållits, hade han förgäves försökt att underrätta omformstationen för elektriska strömmens brytande.

Med anledning av denna tilldragelse liava de av Kungl. Maj:t förordnade överrevisorerna för granskning av Statens Järnvägars räkenskaper och förvaltning framhållit, att händelsen enligt deras mening blottat betydande svagheter i säkerhetstjänsten och framförallt hos personalens förmåga att i ett kritiskt ögonblick tillämpa givna bestämmelser.

Styrelsen, som, vad personalens förhållande beträffar, visserligen hävdar, att vederbörande tjänstemäns försummelser i detta fall icke kunna tagas till intäkt för ett generellt påstående, att personalen vid Statens Järnvägar icke skulle vara sin uppgift vuxen, har dock, i anledning av vad som förekommit, ansett sig böra fästa personalens uppmärksamhet på nödvändigheten av att med yttersta noggrannhet efterleva givna säkerhetsföreskrifter.

Försumlighet vid tågexpediering och bristande uppmärksamhet å fast signal.

Almedal den 26/5 1930.

Yid tågs 7661 ankomst var tågvägen lagd för spår 4, signalbild 2 vingar, i stället för rätteligen spår 2, signalbild 1 vinge. Tåget infördes å stationen, oaktat föraren ej erhållit underrättelse om spårändringen. Något missöde uppstod ej, enär spår 4 var klart för tågs intagande.

Enligt tjänstetidtabellen skulle tåg 1515, som i Almedal hade spår 4, ankomma före tåg 7661. Genom förbiseende av den i ställverket i Göteborg tjänstgörande personalen hade tåg 7661 framläppts före tåg 1515 utan att order om ändring av tågens ordningsföljd givits.

Vårdslöst framförande av tåg.

Malmö godsbangård den 30/12 1929.

När tåg 7863 ankom till Lundavägen (Sjölundaviadukten) visade huvudsignalen körsignal till Malmö personbangård i stället för rätteligen till Fositeby. Föraren iakttog ej den felaktiga signalbilden, förrän fåget redan passerat skiljeväxeln.

Ställverksvakten hade missuppfattat en telefonorder från tågklararen å godsbangården och lagt tågväg för W1 36 i stället för 7863.

Lokpersonalen hade underlåtit att utväxla meddelande angående signalens ställning.

Falköping R. den 18/6 1930.

Tåg 28 infördes med för hög hastighet genom växelkurvan i stationens västra ände, vilket medförde svår krängning av vagnarna i tåget. Lokföraren hade ej kännedom om den i tidtabellsboken, del I, föreskrivna hastighetsbegränsningen.

Falköping R. den 18/8 1930.

Tåg 1311 infördes å stationen, oaktat infartssignalen intog stoppställning. Då tåget framgått c:a 300 meter, visades stoppsignal av ställverksvakten, varefter tåget stannade.

Infartssignalen hade bibehållits i stoppställning för att underrättelse skulle lämnas föraren att ingå med försiktighet mot vagnar. Föraren påstod sig hava fått den uppfattningen, att infartssignalen visat »kör». Personalen å loket hade underlåtit att utväxla meddelande angående den signal, som iakttagits från försignal och huvudsignal.

Karlberg den 23/8 1930.

Tåg 458 framfördes förbi infartssignalen, oaktat denna visade »stopp» på grund därav, att S. V. B. tåg 237, som strax förut avgått från stationen, ännu befann sig å framförliggande blocksträcka. Av tågklararen given stoppsignal med röd flagga observerades ej av lokpersonalen, varför en stationsskrivare, vilken som resande befann sig å stationsplattformen, med sin käpp krossade vindrutan å loket, när det passerade. Tåget stoppades då av föraren.

Bansträckan Stockholm C—Tomtebodavägen Övre, som är utrustad med linjeblockering, är avdelad i tre blocksträckor genom huvudsignaler vid blockposterna Sabbatsberg och Karlberg och dessa signaler äro försedda med försignaler. Tåg 458 framfördes på blockavstånd efter tåg 237. Innan tåg 458 framkommit till huvudsignalen vid Sabbatsberg, hade lokföraren fått den uppfattningen, att försignalen till Karlberg utvisat, att tillhörande huvudsignal intagit körställning. Om så varit fallet, gällde körsignalen tåg 237 och huvudsignalen vid Sabbatsberg måste då hava intagit stoppställning för tåg 458. När tåg 458 passerade Sabbatsberg hade huvudsignalen därstädes visat »kör», varom föraren och biträdet utväxlat meddelande. Varken föraren eller biträdet hade sedan aktgivit på försignalen till Karlberg och huvudsignalen hade vid passerandet icke iakttagits av föraren på grund av — enligt uppgift — rök och ånga från loket. Biträdet hade varit sysselsatt med fyren.

Vårdslöst framförande av tåglok från stall.

Krylbo den 20/11 1930.

Då tåg 4352 på ingående å stationen passerat infartssignalen, som stod till »kör», och kommit fram till en medväxel (nr 45), vilken ledde från tågspåret till lokstalls-spåret, påkördes tåget från sidan av ett backgående B-lok, som från lokstallet var på väg in på bangården för att framföra tåg 601. B-loket urspårade och dess tender lösslets och sköts framför tåget c:a 75 meter. Jämväl tågs 4352 lok (litt Gb) och

femton vagnar i tåget skadades. Föraren a B-loket ävensom en förare, som från lokstallet åkt med å loket, erhöilo lindrigare skador.

Gränsen mellan lokstallsområdet och bangårdsområdet utgöres av hinderpålen vid växel 45. Lok, som framföres från lokstallet, får icke föras förbi sagda hinderpåle, utan att signal därtill erhållits från stationspersonalen. Oaktat dylik signal icke givits och växellyktan vid växel 45 angivit, att växeln icke låg i läge för gång från lokstallet, hade föraren framfört B-loket förbi hinderpålen. Tåg 4352, som varit c:a 15 min. försenat ifrågavarande dag, hade haft en hastighet av 35 km/tim. och B-loket en hastighet av c:a 25 km/tim.

Vårdslöshet vid bromsprov; otillräcklig bromskraft å tågdel som kvarlämnats å linjen.

Bastuträsk-Röjnoret den 14/3 1930.

När tåg 8671 befann sig å linjen Bastuträsk—Röjnoret, sjönk bromssystemets ledningstryck med c:a 1 kg, varvid tåget fastbromsades. Sedan lokbitrådet efter verkställd undersökning, som dock endast berört tågets främre del, till föraren anmält, att inga läckor funnos i bromsledningen, försökte föraren att åter igångsätta tåget. Enligt förarens uppgift hade trycket då varit 5 kg. Vid igångsättningen avrycktes en dragstång å femtonde vagnen från loket. Sedan tågbefälhavaren tillsatt en skrubroms i sista tågdel, som bestod av 14 vagnar, kvarlämnades denna tågdel å linjen. Den främre tågdel, varå tågbefälhavaren medföljt, framfördes till närmaste banvaktsstuga, varifrån tågbefälhavaren telefonledes anmälde förhållandet till Bastuträsk station. Omedelbart därefter meddelades från Bastuträsk, att den å linjen kvarlämnade tågdel kommit i drift och rullat tillbaka in till Bastuträsk, där en stoppbock sönderkörts och fem av vagnarna ursparat; av dessa ställde sig en tvärs över huvudspåret mot Kusfors.

Bromsprovet, som företagits i Bastuträsk före tågets avgång därifrån, hade icke utförts med tillbörlig omsorg, varför i ledningen befintliga läckor ej upptäckts och tåget avgått med för lågt ledningstryck. Bromsprovaren hade ej undersökt ledningstrycket. Föraren hade även underlåtit att företaga särskilda trycksänkningar och losstötter, som skulle skett med anledning av den starka kylan (— 26°). När tåget avryckts vid igångsättningen å linjen, hade manometern sannolikt endast för en mindre losstöt tillfälligt visat 5 kg tryck. Tågbefälhavaren hade underlåtit att kvarstanna vid de kvarlämnade vagnarna och att tillsätta skrubromsar å tillräckligt antal vagnar samt att anordna skyddssignalering.

Obehörigt givande av avgångssignal.

Vittinge den 11/11 1930.

Tåg 438, som denna dag skulle möta försenade tåg 401 i Morgongåva, stoppades i Vittinge, enär underrättelse ingått om att bromsarna å sista vagnen i tåget sutto till. Sedan tåget stoppats å stationen, anmälde tågklararen förhållandet till tågledaren, vilken anmodade tågklararen att omedelbart i telefon mottaga order om mötets förläggande från Morgongåva till Vittinge. Medan denna order mottogs å expeditionen av tågklararen, hörde denne ett svagt buller, som tydde på att tåget satts i rörelse. Felet å bromsinrättningen hade under tiden avhjälpats, var- efter tågbefälhavaren — då tågklararen ej syntes till — själv givit avgångssignal till tåget, som på denna signal framfördes till Morgongåva.

Tågbefälhavaren handlade givetvis emot säkerhetsordningens föreskrifter, men tilldragelsen visar i synnerhet vikten av att verkställighetsorder ej avsändes, förrän underrättelse om mötesändringen lämnats till det tåg, som skall kvarhållas, om detta tåg redan inkommit å stationen (såo § 77, mom. 2).

Missuppfattning av signal på grund av närsynthet.

Bollnäs den 13/3 1930.

Tåg 4202 avgick från stationen utan att avgångssignal givits. Som allt var klart för tågets avsändande, gjordes icke något försök att stoppa detsamma.

Av verkställd utredning har framgått, att lokbiträdet uppfattat en med armen given backsignal såsom avgångssignal. Vid undersökning företagen av järnvägs-läkaren befanns, att lokbiträdet var så närsynt, att han icke fick användas i loktjänst.

Försumlighet vid vagnuttagning.

Partille den 2/6 1930.

När ett sätt grusvagnar efter avslutad bandisposition av uppspåret mellan Partille och Jonsered inbackades å spår 4 å Partille bangård, påkördes en med passagerare besatt personomnibuss vid vägövergången i stationens östra ände. Omnibussen kastades åt sidan, dock utan att stjälpas. Ingen person skadades och endast obetydliga skador hade uppstått å omnibussen. Vägbombarna hade icke varit fällda.

Tillsyningsmannen hade vid vagnarnas utförande erhållit stationsföreståndarens tillstånd att återinföra vagnsättet å stationen utan att klartsignal gäves, därest växlarna vore lagda för gång in på spår 4. En i ställverket tjänstgörande stationskarl, som hade till åliggande att manövrera vägbombarna, hade avlägsnat sig utan att sätta annan i sitt ställe.

I anledning härav föreskrevs av trafikinspektören, att tillstånd för fordons införande å driftplats vid vagnuttagning icke finge länmas i förväg utan skulle givas omedelbart före vagnarnas införande.

Bristfälligt samarbete personalen emellan.

Halmstad C den 25/5 1930.

Då tåg 5152 efter avgång från Halmstad rangerbangård var på ingång å stationen, låg en växel i tågvägen fel, så att tåget ingick å ett sidospår, vara vagnar voro uppställda. Tåget bringades till stopp omkring 100 meter före ankomsten till dessa vagnar.

Efter av tågvägsinspektören verkställd inspektion och avlåten anmälan härom till tågklararen hade en i växellaget tjänstgörande stationskarl låst upp och om-lagt växeln och härvid förbisett att tåg 5152 ej framgått.

Observera bestämmelserna i säo § 54, mom. 3, noten, § 55 mom. 11 och § 56 mom. 3.

Försumlighet vid växling.

Kävlinge den 8/1 1930.[^]

Då tåg 3343 var på utgång från stationen, urspårade näst sista vagnen, en G-vagn, i en korsning.

" Under tågets sammanväxling hade en bromssko blivit utlagd i tågspåret och kvarglömd. Vid tågets avgång släpades bromsskon med till närmaste korsning, där den fastnade. Åtta vagnar hade gått över den utan att urspåras.

Malmö C den 19/8 1930.

Sedan tåg 37 erhållit avgångssignal och satt sig i rörelse, stoppades det av föraren, enär en boggivagn från ett sidospår rullade in mot tågvägen. Tåget bringades till stopp hinderfritt framför växeln.

Växling företogs å ett spår, som mynnade ut i tågvägen, samtidigt med att tåget var på utfart. När växelsättet efter backningsrörelse stoppades framför en dvärgsignal, fortsatte främsta vagnen, vilken avkopplats utan växlingspersonalens vet-skap. Växlingsledaren hade ej undersökt kopplingen, innan rörelsen företogs.

Vagnar i drift å linjen mot tåg.

Ånge den 19/7 1930.

Under backningsrörelse för iordningväxling av vagnar till tåg 5932 skedde själv-avkoppling mellan vagnar genom att en koppelbygel hoppade ur koppelkroken. Ett vagnsätt om 25 st. med kol lastade vagnar och med en vikt av c:a 400 ton kommo härigenom och till följd av bangårdens lutning i drift och rullade ut på linjen mot Erikslund, varifrån persontåg 2322 avsänts mot Ånge. Ett trafikbiträde samt en vagn- och stallkarl, som vid växlingen åkte å en av de vagnar vilka förblevo tillkopplade vid loket, hoppade av och sprungo upp på sista vagnen å växelsättet, som var i drift. Med fara för eget liv kröpo de från vagn till vagn och satte till bromsarna, varigenom växelsättet stoppades c:a 2 kilometer från Ånge station. Tågklareren, som av växlingsledaren omedelbart underrättats om faran för sammanstötning med tåg 2322, hade under tiden lyckats komma i förbindelse med platsvakten vid Parteboda och anmodat denne att kvarhålla tåg 2322 och underrätta tågpersonalen om att vagnar voro i drift mot hållplatsen.

För visad rådighet tilldelades trafikbiträdet samt vagn- och stallkarlen en gratifikation.

Banvallsras.

Storuman—Sorsele den 27 och 28/5 1930.

I järnvägsbanken vid Rankbäcken — 2 km söder om Sorsele — inträffade ras på en sträcka av 65 m på grund av högflood. Banan blev åter i trafikdugligt skick den 3/6. Under tiden befordrades resande, ilgods och post till Sorsele med bil.

Jönköping C—Tenhult den 20/7 1930.

Till följd av ett skyfallsartat regn, som föll nästan oavbrutet under 3 % tim. tid, genomskars järnvägsbanken å ett flertal ställen. Värst blev banvallen skadad vid km. 78 + 425, där banken bortspolades till 5 å 6 meters djup, så att spåret på en skenlängd hängde i luften. Urskärningen, som här förorsakades av uppdämning i mynningen till en trumma, observerades av den banvakt, på vars sträcka rasplatsen låg. Oaktat denne åtnjöt frisöndag och bevakningen ålåg annan vakt, företog han på eget initiativ en extra inspektion och upptäckte därvid raset. Tåg 1205, som redan avgått från Jönköping C, stoppades av banvakten på ett avstånd av 2 km från raset.

För nit, omtanke och visad rådighet tilldelades banvakten en gratifikation av järnvägsstyrelsen.

Knivsta—Bergsbrunna den 9/8 1930.

På grund av särskilt stark nederbörd översvämmades linjen på en sträcka av c:a 200 meter. På djupaste stället stod vattnet c:a 0,5 m över rälen. När vattenfloden bröt igenom, bortspolades ballasten på sina ställen ända till 0,6 m djup under rälen. Tåg 4202, som stoppats å linjen av en banvakt, måste backa tillbaka till Knivsta. Resande befordrades under den tid trafiken var avbruten med omnibussar och bilar Knivsta—Alsike—Uppsala C.

Frändtorp—Olskroken den 14/8 1930.

På grund av skyfallsliknande nederbörd blev ballasten bortspolad på en sträcka av 8 m:s längd och 0,6 m:s djup, så att tåg ej kunde framföras. Tågen mellan Frändtorp och Olskroken framfördes över Sävenäs rangerbangård och genom lokstallsområdet.

Axelbrott.

Åshammar—Storvik den 4/2 1930.

I tåg 4203 brast en axeltapp å 7:de vagnen från slutet, varvid vagnen, som var lastad med träkol, urspårade. Vid passerandet av infartsväxlarna i Storvik leddes vagnen åt sidan och ställde sig tvärsför samt lyftes upp med aktersta gaveln å efterföljande vagns bromskur.

Almedal den 8/2 1930.

Främre hjulaxeln å femte vagnen från slutet i tåg 7663 brast, när tåget var på ingång å stationen. Ena hjulet föll därvid ut från spåret, och det andra jämte vid-sittande axel föll ned i mitten av spåret och inkilades bland bromsstagen å den näst sista vagnen i tåget. Den förstnämnda vagnen släpade på främre delen av underredet med i tåget, tills detta stoppades å stationen. Å den brustna hjulaxeln förefanns en gammal bräcka.

Bergfors—Torneträsk den 18/2 1930.

I tåg 44 uppstod axelbrott å en lastad malmvagn. Vagnen avkopplades i Torneträsk.

Pålsboda—Hallsberg den 20—21/3 1930.

I tåg 4043, som bestod av 82 axlar, urspårade sista vagnen till följd av en genom varmgång brusten axeltapp. De två sista vagnarna kvarlämnades å linjen och infördes sedan med hjälptåg till Hallsberg. Ingen nämnvärd skada uppstod å banan.

Kopparåsen—Vassijaure den 23/3 1930.

Axelbrott uppstod å 6:te vagnen från slutet i tåg 24. Tåget framfördes till Vassijaure, där vagnen avkopplades före ankomsten till yttersta växeln.

Bagunda—Bispgården den 24/3 1930.

Å en kalklastad Is-vagn, som gick 13:de vagnen från slutet av tåg 4354, brast högra bakre axeltappen på grund av varmgång med påföljd att vagnen i en högerkurva å linjen mellan Bagunda och bron över Indalsälven urspårade med bakre hjulparet, så att högra bakre hörnet av vagnen släpade på banvallen. Strax före ankomsten till bron brast i en vänsterkurva kopplet mellan den urspårade vagnen och efterföljande vagn, så att de 12 sista vagnarna blevo stående fastbromsade å linjen. Främre delen av tåget med den urspårade vagnen sist fortsatte över bron, utan att någon bromsning i tåget förmärktes. Enär tåget gick tungt och farten avsakades, stoppade föraren tåget. Vid undersökning befanns, att sista vagnen urspårat, men däremot undersöktes ej huruvida slutsignaler funnos å denna vagn, varför lokpersonalen sålunda ej observerade, att en del av tåget saknades. Sedan förhållandet telefonledes anmälts, avkopplades den urspårade vagnen och främre delen av tåget infördes till Bispgården.

Att tåget kunde fortsätta efter sönderryckningen måste berott därpå, att dessförinnan bakre kopplingskranen på Is-vagnen på ett eller annat sätt blivit stängd. Att den förut varit öppen framgår därav, att bromsen satt till på en del av de 12 vagnar, som kvarstodo å linjen. Sannolikt har Is-vagnens koppel, då det brast (brottet i koppelbygeln rundning), slagit till kopplingskranens handtag underifrån och stängt kranen. Kopplet å den urspårade vagnen befanns också uppkastat utefter vagnsgaveln med bygeln uppåt, och kopplet hade under tågets gång mellan urspåringsstället och den plats, där det brast, varit draget starkt över åt vänster, eller den sida, där den stängda kranen satt. Det kan också tänkas, att något föremål från banan kastats upp mot kranhandtaget, då vagnen släpade på banvallen.

Falköping R.—Valtorp den 28/3 1930.

Då tåg 4046 passerade växelkorsningen vid Tomtens lastplats brast å 12:te vagnen från slutet främre axeln omedelbart innanför vänstra hjulnavet. Vagnen urspårade och släpades med i tåget. När tåget framgått c:a 100 meter, brast axeln även intill det högra hjulnavet och efter ytterligare 800 meter stannade tåget på grund av slangbrott. Ett stort antal sliprar skadades och måste utbytas. Förutom å den urspårade vagnen uppstodo skador å två vagnar i tåget.

Brottet vid vänstra hjulnavet företedde två gamla ytbräckor. Det andra brottet hade fullt frisk brottyta. Å den urspårade vagnen, som senast reviderats den 25/2 1927, hade lasten varit jämnt fördelad.

Abisko—Björkliden den 4/4 1930,

Axelbrott uppstod å en lastad malmvagn i tåg 32.] Vagnen sattes i Björkliden.

Ulvåker—Skövde den 9/5 1930.

I tåg 4041 brast en axeltapp å en Or-vagn, då tåget befann sig sex kilometer från Skövde. Vagnen, som var lastad med bräder, gick som tredje vagn från slutet av tåget. Vagnskorgen sjönk så, att långbalken vilade mot den del av axeltappen, som fanns kvar, vilken styrdes av lagergaffeln. Missödet observerades icke förrän vid passerandet av Skövde station. En vagn- och stallkarl gjorde då tågklararen uppmärksam på förhållandet och som givna stoppsignaler ej observerades av lokpersonalen, anmodade tågklararen omformarestationen i Moholm att bryta den elektriska strömmen. Tåget stoppade 500 meter söder om stationen. Å banan förstördes en del spik och bult samt körbanorna å vägövergångarna på en sträcka av 6 km.

Valla—Katrineholm den 24/5 1930.

Å en lokomotor, som framfördes under form av tågrörelse, brast den främre hjulaxeln, så att lokomotorn urspårade strax söder om Valla station

Ulvåker—Skövde den 10—11/7 1930.

Tåg 4075 stoppade till följd av att 14:de vagnen från slutet urspårat på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång.

Mörsil—Järpen den 30/8 1930.

I tåg 2348 uppstod axelbrott å 7:de vagnen från lok. Missödet observerades av lokpersonalen därigenom, att eld uppstått i vagnsgolvet på grund av friktion mot vagnshjulet. Tåget framfördes med försiktighet till Järpens station, där tåget stannade så, att vagnen kunde avkopplas före ankomsten till yttersta växeln. En del räls-spik skadades å linjen av ena lagergaffeln, som nedfallit och släpat å banan.

Fjäderbrott.

Valtorp—Falköping R. den 18/3 1930.

I tåg 4075 urspårade bakre hjulparet å 12:te vagnen från slutet. Efter urspårningen fortsatte tåget 2 800 meter, då det på grund av självbromsning stoppade c:a 200 meter utanför infartssignalen till Falköping R. Vagnen hade upprivit räls-spiken på kortare sträckor av första kilometern å urspåringssträckan och skadat en del sliprar. Tåg 3 försenades 62 minuter.

Vid undersökning av skadorna å vagnen konstaterades, att högra fjädern å bakre hjulparet skadats samt att högra fjädern å främre hjulparet fallit bort.

Källeryd den 16/4 1930-

Tåg 7451 stoppades vid ingång å stationen, enär vagnskorgen å en med tegel lastad Im-vagn hängde över åt ena sidan på ett sätt, som tydde på att vagnen var behäftad med något fel, som kunde medföra fara för urspårning.

Vid undersökning befanns, att vänstra bakre bärfjäders främre bult lossnat. Vagnen var senast reviderad den 7/9 1929.

Östersund—Ope den 31/7 1930.

Å sista vagnen i tåg 23 — en G-vagn lastad med färsk fisk — uppstod fjäderbrott med påföljd, att vagnen urspårade med främre hjulparet. Missödet observerades först vid tågets ankomst till Ope.

Avryckt dragstång eller vagnskoppel.

Älvsjö—Stockholm S den 18/8 1930.

I tåg 278 brast en dragstång å 12:te vagnen från lok räknat — en S. J. C₃-vagn — då bromsning företogs å Årstabron före passerandet av lyftspannet. Sedan främre delen av tåget införts till Stockholm S:a, utsändes därifrån ånglok, som införde de å linjen kvarlämnade vagnarna till nämnda station,

Eslöv den 3/11 1930.

När Ö. S. J-tåg 140 efter avgången från stationen beiann sig å linjen, brast ett vagnskoppel, så att tåget delades i två delar. Den bakre tågdelen, som bestod av tågfinkan och nio lastade vagnar, rullade med god fart tillbaka in på stationen å ett spår, där vagnar voro uppställda. Genom stationspersonalens snabba och råddiga ingripande bragtes de lossgångna vagnarna att stanna, varigenom vidare missöde förebyggdes.

Bristande tillsyn av lok.

Himle—Varberg den 16/4 1930.

Tåg 1482 stannade å linjen på grund av självbromsning. Vid undersökning befanns, att ett spett, som varit placerat å loktendern (lok litt. B), fallit av och borrar sig ned i banan i upprättstående ställning samt slagit sönder delar av bromsledningen å de tre närmast loket gående vagnarna.

Kollision vid vägövergång.

Töreboda—Moholm den 31/5 1930.

Vid Rotkilens vägövergång, som är skyddad av ljud- och ljussignaler, vilka vid tillfället fungerade utan anmärkning, fördes en bil upp och stoppades mitt i järnvägsspåret, då tåg 27 skulle passera. Bilen förstördes fullständigt och dess fem passagerare dödades. Loket skadades obetydligt.

Lörstrand den 18/7 1930.

Tåg 421 påkörde vid ingåendet å stationen en traktor, som till följd av motorstopp blivit stående i spåret. Traktorn förstördes och loket skadades så, att annat lok måste framföra tåget från Karsjö.

Kungsbacka den 29/7 1930.

När tåg 43 på ingång passerade norra vägövergången, kördes en lastbil genom de fällda vägbommarna in på banan. Vid kollisionen spolierades bilen fullständigt

och en person, som åkte såsom passagerare i bilens förarhytt, dödades. Å loket bortsläts en luftslang, varjämte främre signallykterna krossades och ett fotsteg kröktes. Bromsanordningarna å bilen hade varit i olag.

Skåre—Kil den 7/10 1930.

Tåg 52 påkörde vid en vägövergång en bil, som på grund av motorstopp blivit stående mitt i spåret. Bilen förstördes fullständigt. Smärre skador uppstodo å lok och vagnar.

Outredd anledning.

Barsebäcksby den 18/1 1930.

Vid tågs 3343 avgång urspårade sista vagnen i tåget.

Herrljunga—Remmenedal den 11/3 1930.

S. J. vagn litt Gmh nr 8701 med ett axelavstånd av 3,76 m. och tillkopplad sist i tåg 1047 urspårade i en vänsterkurva med främre hjulparet. När tåget framgått c:a 900 meter, urspårade även vagnens bakre hjulpar, varefter tåget framfördes ytterligare 700 meter, innan missödet upptäcktes av en banvakt, som gav stoppsignal till tåget. Genom urspårningen förstördes 1 400 st. sliprar och en del räls-skarvbultar. Tåg 154 kunde ej framföras över olycksplatsen, varför resandena måste forslas med bil från Remmenedal till Herrljunga, varifrån särskilt tåg utrustades.

Någon felaktighet å vagnen eller å banan, som kunnat förorsaka urspårningen, förefanns ej. Den mest sannolika förklaringen till missödet torde vara, att i den lätt lastade vagnen — lastens vikt utgjorde 3 700 kg — den tyngsta delen av lasten varit placerad i vänstra bakre hörnet, varigenom hjultrycket å det högra främre hjulet blivit relativt litet, vilket gjort att vagnen vid passerandet av den vänsterkurva, där urspårningen skedde, kommit i svängning och därvid pressats ut åt höger sida i farriktningen.

Observera föreskriften att när två- eller treaxlig vagn framföres sist i snabbgående tåg, tågbefälhavaren och tågklararen skola ägna särskild uppmärksamhet åt att kopplet blir hårt åtdraget.

Stjärnhov den 28/9 1930.

När tågvägen skulle klargöras för tåg 2, kunde en växel i tågvägen icke omläggas från ställverket. Vid verkställd undersökning befanns det, att en sten om % kg:s vikt var placerad mellan växeltungan och rälen. Vid inspektion, som jämlikt S.ä. § 55 mom. 6, näst sista stycket, företagits c:a 1 % timme före tågets ankomst, hade stenen icke observerats. Då anledning förefanns att misstänka, att stenen blivit ditlagd avsiktligt, anmäldes förhållandet för ortens polismyndighet.

Krylbo den 7/10 1930.

Tåg S. D. J. nr 30 på utgång från stationen påsköts av ett backgående S. D. J. tillhörigt tenderlok. Under påskjutningen urspårade påskjutningsloket å rakspår.

Sannolikt hade en buffert mellan loket och tendern vid gång i kurva tryckts förbi motsvarande buffertplatta och bänt tendern ur spår.