

REDOGÖRELSE FÖR VISSA OLYCKOR OCH TILLBUD

Följande under år 1960 inträffade tillbud visar hur viktigt det är, att gällande säkerhetsföreskrifter följs och att slentrian och slarv ej tillåts smyga sig in i säkerhetstjänsten.

1. Sáo § 59:1. In- och klart-anmälan utan tkl order

9.8.1960

Tåg 4868 avgick försenat från Grythyttan och skulle förbigås av tåg 104 i Hällefors. Tåg 4868 intogs i Hällefors på sidospår och stoppades av tkl — innan hela tåget kommit innanför infartssignalen — mitt för stationshuset för ordergivning. Sedan ordern kviterats, skulle tåget dragas fram, men detta gick ej på grund av fastbromsning. Tkl gick då in på tågexpeditionen för att höra, var tåg 104 befann sig.

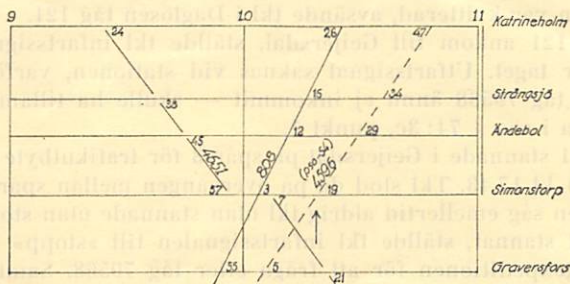
När tkl kom in på expeditionen, meddelade en tjänsteman, som var tjänstefri och skulle åka med tåg 104, att han lämnat in-anmälan för 4868 och klart för 104 till Hällefors. Han hade sett att tkl stoppat 4868, och hade fått den uppfattningen, att tåget var inne på stationen.

Tkl ringde omedelbart Grythyttan för att om möjligt återta klart-anmälan men fick efter en stund ut-anmälan för 104. Eftersom 4868 ej stod helt innanför infartssignalen, nödfrånkopplade tkl kontaktledningen.

Tåg 104 stannade på betryggande avstånd från 4868.

2. São § 36:2, § 36:4, § 59:1, § 65:1

22.9.1960



När tkl i Simonstorp hade tagit in tåg 4651 och fortfarande befann sig ute på bangården, öppnade en tjänsteman på tågexpeditionen fönstret och meddelade, att tåg 808 gått från Graversfors. Tkl antog, att det var då-klart för tåg 4651 till Graversfors, eftersom då-klart-anmälan i normala fall utväxlas för tåg 4651. Tkl kände visserligen till att tåg 4596 var anordnat enligt S5, men han hade ej observerat, att tåg 4651 skulle uppehållas och möta tåg 4596 i Simonstorp. Han avsände tåg 4651, så snart tåg 808 inkommit. När

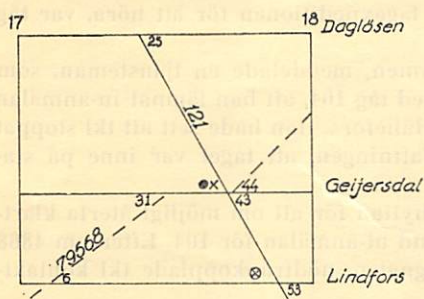
tåg 4651 passerade utfartssignalen, blev tkl uppmärksamgjord på mötet med 4596. Kontaktledningen nödfrånkopplades, och tåg 4651 backades tillbaka till Simonstorp.

Lokps på tåg 4651 hade ej erhållit order om möte med 4596 i Simonstorp och kunde därför ej kontrollera mötet med tåg 4596.

Orsaken till att lokps ej fått order var, att tklbiträdet i Norrköping C (transiteringsstation) glömt att delge ordergivningsstationen Katrineholm S5 om 4596 gång. Trots detta hade han till tl uppgett, att alla stationer kvitterat S5. Några stationsnamn hade därvid dock ej uppgetts.

3. Sjö § 49:5—6, § 74:3c

16.11.1960



Geijersdal är normalt obevakad för tåg 121. Denna dag var tåg 79568 anordnat enligt S4. Tågen skulle mötas i Geijersdal, varför stationen skulle vara bevakad.

I samband med att tkl Geijersdal lämnade klart till Geijersdal för tåg 121, frågade han, om 121 fått order att möta 79568 i Geijersdal. Tkl i

Daglösens (ordergivningsstation) svarade: »De får order». Tkl Geijersdal fick av svaret den uppfattningen, att ordergivningen var klar.

En av växlingspersonalen i Daglösens hade av tkl anmodats ge rälsbussföraren på tåg 121 ordern. Han glömde dock detta, och i tron att ordern var kvitterad, avsånde tkl i Daglösens tåg 121.

Innan 121 ankom till Geijersdal, ställde tkl infartssignalen till »kör» för tåget. Utfartssignal saknas vid stationen, varför tkl — eftersom tåg 79568 ännu ej inkommit — skulle ha tillämpat föreskrifterna i såo § 74: 3c, punkt 1.

Tåg 121 stannade i Geijersdal på spår 3 för trafikutbyte (behovsuppehåll) kl 17.43. Tkl stod då på övergången mellan spåren 1 och 2. Föraren såg emellertid aldrig tkl utan stannade utan stoppsignal. När tåget stannat, ställde tkl infartssignalen till »stopp» och gick in på tågexpeditionen för att fråga efter tåg 79568. Samtidigt såg han att tåg 121 avgick från stationen. Tkl lyckades ej stoppa tåget och ringde därför till Lindfors för att tkl där skulle kvarhålla tåg 79568. Tåget hade dock avgått kl 17.42, varför tkl i Lindfors nödfrånkopplade kontaktledningen. Tåg 121 kunde stanna framför tåg 79568, som stod strax utanför norra infartssignalen till Lindfors.

**MOTARBETA MED ALL KRAFT
SLENTRIAN OCH SLARV I SÄKERHETSTJÄNSTEN!**

ÄNDRINGSTRYCK 2 TILL SÄOK

(Detta blad skall förvaras sist i säok)

Omtryckta och helt nya sidor

Sidorna 27—28, 81—82, 97—98, 123—124, 125—126, 135—136, 139—140, 153—154, 159—160, 161—162, 189—190, 191—192, 193—194, 197—198, 201—202, 202a—202b, 202c—202d.

Bläckändringar

Följande ändringar skall göras med bläck- eller kulspetspenna:

Sid 59. I sista kantrubriken på sidan ändras »31:3» till »31:2».

Sid 83. I § 43:8 ändras på sista raden »str 400» till »str 113».

ÄNDRINGSTRYCK 4 TILL SÄOK

(Detta blad skall förvaras sist i säok)

Omtryckta och helt nya sidor

Sidorna 9—10, 23—24, 25—26, 45—46, 51—52, 53—54, 55—56, 57—58, 75—76, 77—78, 83—84, 91—92, 93—94, 99—100, 101—102, 113—114, 117—118, 149—150, 155—156, 157—158, 159—160, 161—162, 165—166, 179—180, 191—192, 198 a—198 b, 202 a—202 b.

Kontrollera att ändringstrycket omfattar dessa sidor!

Redogörelse för ändringar, som ej framgår av »nyhetsstreck»

- § 29. Anmärkningen i moment 10 har flyttats till moment 6 (jämför ändringstryck 2 till säo).
- § 47. I moment 4 har de två sista raderna utgått på grund av de ändrade föreskrifterna i fråga om nödförkoppling av kontaktledningen (jämför säok § 85:1 i ändringstrycket).
- § 48. Momenten 1 och 2 har omredigerats (jämför ändringstryck 2 till säo).
- Sid 165. Mönsterexemplet har anpassats till en ny S1.
- Sid 179. Mönsterexemplet har anpassats till den nya utgåva av S13, som skall användas fr o m 1.5.1961.

ÄNDRINGSTRYCK 5 TILL SÖK

(Detta blad skall förvaras sist i sök)

Omtryckta sidor

Sidorna 1—2, 7—8, 19—20, 25—26, 27—28, 29—30, 45—46, 47—48, 51—52, 53—54, 55—56, 57—58, 61—62, 63—64, 77—78, 79—80, 81—82, 83—84, 85—86, 99—100, 105—106, 109—110, 115—116, 121—122, 125—126, 127—128, 131—132, 133—134, 137—138, 139—140, 147—148, 151—152, 153—154, 155—156, 159—160, 161—162, 165—166, 167—168, 169—170, 171—172, 175—176, 177—178, 195—196, 197—198, 199—200, 201—202, 202 c—202 d.

Kontrollera att ändringstrycket omfattar dessa sidor!

Redogörelse för ändringar, som ej framgår av »nyhetsstreck»

- § 11: 2. Första stycket har utgått (beroende mellan signalinrättning och vägskyddsanordning skall ej längre anges i tdtboken del A).
- § 29: 4 c. Vid bdisp efter tåg behövs ej längre kontroll av att sista fordonet i tåget har verksam broms (jfr ändringstryck 3 till säo).
- § 29: 23. Momentet har utgått (jfr ändringstryck 3 till säo).
- § 40: 1. Första stycket har utgått (motsvarande finns i SJF 112, art 8).
- § 50: 2, anm. Andra stycket har utgått, vilket innebär att tåg — vid stationer med »fritt spårval» — får tagas in även på avkortad tågväg utan ordergivning eller signalering.
- § 52: 1. Andra stycket har utgått.
- § 70: 6. Sista stycket har utgått (jfr ändringstryck 3 till säo).

- § 71: 4 Första stycket har utgått (jfr ändringstryck 3 till säo).
(ursprung-
liga).
- § 81: 10. Sista stycket har utgått (jfr ändringstryck 3 till säo).
- Sid 165. Mönsterexemplet har anpassats till den nya utgåva av
S1, som är obligatorisk fr o m 26.5.1963.
- Sid 167. Mönsterexemplet har anpassats till en något omarbetad
S3.
- Sid 169. Mönsterexemplet har anpassats till en något omarbetad
S4, baksida.
- Sid 172. Mönsterexemplet har anpassats till en något omarbetad
S6.
- Sid 176. Mönsterexemplet har anpassats till den nya utgåva av
S10, som är obligatorisk fr o m 26.5.1963.
- Sid 177. Mönsterexemplet har anpassats till den nya utgåva av
S11, som är obligatorisk fr o m 26.5.1963.
- Sid 199. Mönsterexemplet har anpassats till den nya blankett,
som skall användas fr o m 26.5.1963 (se sid 196, punkt
1, anm, i ändringstrycket).
- Sid 200— Mönsterexemplet har anpassats till en något omarbetad
201. blankett.
- Sid 202 c. I anm g) har »om ordningsföljden medger detta» utgått.

ÄNDRINGSTRYCK 6 TILL SÄOK

(Detta blad skall förvaras sist i säk)

Omtryckta och helt nya sidor

Sidorna 1—2, 3—4, 13—14, 17—18, 27—28, 29—30, 31—32, 43—44, 49—50, 59—60, 61—62, 62a—62b, 62c—62d, 87—88, 89—90, 127—128, 129—130, 139—140, 153—154, 157—158, 159—160, 161—162, 179—180.

Kontrollera att ändringstrycket omfattar dessa sidor!

Redogörelse för ändringar, som ej framgår av »nyhetsstreck»

- § 5. Anvisningarna om åtgärder när lokps påträffar sådana knalldosor på linjen, varom underrättelse lämnats på tidigare station, har utgått (enl ändringstryck 4 till säo, § 83 och 85:4, skall tps — vid hinder e d — stoppsignalera med bansignaltavlor; knalldosor, som lagts ut enl säo § 27, förutsätts alltid bli borttagna, när hindret är undanröjt).
- § 45. Anvisningarna om varmgångsinspektion har utgått.

ÄNDRINGSTRYCK 7 TILL SÄK

(Detta blad skall förvaras sist i säk)

Omtryckta och helt nya sidor

Sidorna 3—4, 5—6, 7—8, 9—10, 11—12, 13—14, 19—20, 25—26, 39—40, 51—52, 53—54, 59—60, 62c—62d, 77—78, 78a—78b, 83—84, 85—86, 87—88, 105—106, 107—108, 113—114, 139—140, 143—144, 145—146, 153—154, 159—160, 161—162, 181—182, 183—184, 185—186, 187—188, 189—190.

Kontrollera att ändringstrycket omfattar dessa sidor!

Redogörelse för ändringar, som ej framgår av »nyhetsstreck»

- Sid 8. Redogörelsen för skillnaden mellan rälsbussar av klass A och B har utgått, eftersom rälsbussar av klass B har utgått ur fordonsparken (i ändringstryck 5 till säk har därför bilaga 4 slopats).
- Sid 113. F d punkten A 4) »S k spikad växel: lokal kontroll» har utgått, eftersom en modernare metod numera används i stället för »spikning» (se säk § 1:21, andra stycket, i detta ändringstryck; sådan växel skall kontrolleras enl punkt A 2) på sid 113).
- Sid 183 Mönsterexemplen till säpl har anpassats till den nya ut—189. gåva av säpl, som används sedan 30.5. 1965.

ÄNDRINGSTRYCK 8 TILL SÄOK

Gäller fr o m 1 mars 1968

1. Redogörelse för ändringar, som ej framgår av »nyhetsstreck»

sid	ändring
24, 26 och 88	Uppgifterna om tågattiralj har utgått.
47 (tidigare 46)	Anvisningarna till § 28: 4, första stycket, har utgått p g a ändringar i såo.
83	Anvisningarna till § 43: 8 har utgått p g a ändringar i såo.
93	Medgivandet att vissa nycklar under en övergångsperiod får jämsställas med K 16 har slopats. Föreskrifterna om »stf inspektion» har utgått ur såo, varför anvisningarna till § 47: 8 tagits bort.
177 och 179	Mönsterexemplen till S11 och S13 har anpassats till nya utgåvor av resp blankett.

2. Förteckning över de blad som skall finnas i sök, sedan detta ändringstryck rättats in

sid	ätr	sid	ätr	sid	ätr	sid	ätr
titelbladet	6	55 — 56	8	107 —108	7	161 —162	7
3 — 4	8	57 — 58	8	109 —110	5	163 —164	—
5 — 6	7	59 — 60	8	111 —112	—	165 —166	5
7 — 8	7	61 — 62	8	113 —114	7	167 —168	5
9 —10	7	62a— 62b	6	115 —116	5	169 —170	5
11 —12	7	62c— 62d	7	117 —118	4	171 —172	5
13 —14	7	63 — 64	8	119 —120	—	173 —174	—
15 —blank	—	65 — 66	—	121 —122	5	175 —176	5
17 —18	6	67 — 68	—	123 —124	2	177 —178	8
19 —20	8	69 — 70	—	125 —126	5	179 —180	8
21 —22	8	71 — 72	—	127 —128	8	181 —182	7
23 —24	8	73 — 74	—	129 —130	6	183 —184	7
25 —26	8	75 — 76	4	131 —132	5	185 —186	7
27 —28	8	77 — 78	7	133 —134	8	187 —188	7
28a—28b	8	78a— 78b	7	134a—134b	8	189 —190	7
29 —30	6	79 — 80	5	135 —136	2	191 —192	8
31 —32	6	81 — 82	5	137 —138	5	193 —194	2
33 —blank	—	83 — 84	8	139 —140	7	195 —196	5
35 —36	—	85 — 86	8	141 —142	—	197 —198	5
37 —blank	—	87 — 88	8	143 —144	7	198a—198b	4
39 —40	7	89 — 90	6	145 —146	7	199 —200	5
41 —42	1	91 — 92	4	147 —148	5	201 —202	5
43 —44	6	93 — 94	8	149 —150	4	202a—202b	4
45 —46	8	95 — 96	—	151 —152	5	202c—202d	5
46a—46b	8	97 — 98	2	153 —154	8	203 —204	—
47 —48	8	99 —100	5	154a—154b	8	205 —blank	—
49 —50	6	101 —102	4	155 —156	5	207 —208	3
51 —52	8	103 —blank	—	157 —158	6		
53 —54	8	105 —106	7	159 —160	7		

(Ett streck i kolumnen ätr innebär, att det ursprungliga bladet fortfarande gäller.)

Kontrollera att denna sök omfattar de uppräknade sidorna! Förvara detta blad sist i sök.

ÄNDRINGSTRYCK 9 TILL SÄÖK

Gäller fr o m 1 januari 1970

Omfattar 30 blad (inkl detta »kontrollblad»)

1. Redogörelse för ändringar, som ej framgår av »nyhetsstreck»

sid	ändring
86	Hänvisningen till SJF 615 (till § 43:15) har utgått.
134a	Anvisningarna om icke-automatisk linjeblockering har utgått.

2. Förteckning över de blad som skall finnas i sök, sedan detta ändringstryck rättats in

sid	ätr	sid	ätr	sid	ätr	sid	ätr
titelbladet	6	55 — 56	9	107 —108	7	161 —162	9
3 — 4	8	57 — 58	9	109 —110	9	163 —164	—
5 — 6	7	59 — 60	9	111 —112	—	165 —166	5
7 — 8	7	61 — 62	8	113 —114	7	167 —168	5
9 —10	7	62a— 62b	9	115 —116	5	169 —170	5
11 —12	7	62c— 62d	7	117 —118	4	171 —172	5
13 —14	9	63 — 64	9	119 —120	—	173 —174	—
15 —blank	—	65 — 66	9	121 —122	5	175 —176	9
17 —18	6	67 — 68	—	123 —124	2	177 —178	8
19 —20	8	69 — 70	—	125 —126	9	179 —180	9
21 —22	8	71 — 72	—	127 —128	8	180a—180b	9
23 —24	8	73 — 74	—	129 —130	6	181 —182	9
25 —26	8	75 — 76	4	131 —132	5	183 —184	7
27 —28	8	77 — 78	9	133 —134	9	185 —186	7
28a—28b	8	78a— 78b	7	134a—134b	9	187 —188	7
29 —30	6	79 — 80	5	135 —136	2	189 —190	7
31 —32	6	81 — 82	5	137 —138	5	191 —192	8
33 —blank	—	83 — 84	8	139 —140	9	193 —194	2
35 —36	—	85 — 86	9	141 —142	—	195 —196	5
37 —blank	—	87 — 88	8	143 —144	7	197 —198	9
39 —40	7	89 — 90	9	145 —146	7	198a—198b	4
41 —42	9	91 — 92	4	147 —148	5	199 —200	9
43 —44	6	93 — 94	9	149 —150	4	201 —202	9
45 —46	8	95 — 96	9	151 —152	5	202a—202b	9
46a—46b	8	97 — 98	2	153 —154	8	202c—202d	5
47 —48	8	99 —100	5	154a—154b	8	203 —204	9
49 —50	6	101 —102	4	155 —156	5	205 —blank	—
51 —52	8	103 —blank	—	157 —158	6	207 —208	3
53 —54	8	105 —106	7	159 —160	9		

(Ett streck i kolumnen ätr innebär, att det ursprungliga bladet fortfarande gäller.)

Kontrollera att denna sök omfattar de uppräknade sidorna! Förvara detta blad sist i sök.

Stockholm den 27. 11

Dnr DaD 00655
Sgr 181, 45

Vår referens
Brd Wennerberg 1057

Dc IV

Sf vid IV distriktet

Miö 1, 6, 21, 31

Skydd för personal, som arbetar i spår

Såsom ett komplement till föreskrifterna om skydd för personal, arbetar i spår eller i farlig närhet därav utan samband med A-ar (sao § 32 och styrelsens "Promemoria om skyddsföreskrifterna personal, som arbetar i spår, och anvisningar för bevakning") ska o m 1. 1. 1963 följande gälla på prov på IV distriktet.

Lystringsmärke (sao fig 49 a), kompletterat med en fyrkantig tillä tavla (50 x 50 cm, gult reflexmaterial med bokstaven "A" i sva skall efter bedömande av ledaren för arbetslaget sättas upp på ö sidor om arbetsplatsen. Märket skall som regel placeras på det stånd framför bevakarens - i förekommande fall ytterbevakarens - pehållsplats, som erhålls i meter, när banans sth multipliceras me d v s vid sth 90 km/tim $6 \times 90 = 540$ m framför bevakaren (ytterbeva ren). Kortare avstånd - dock minst motsvarande 4 x sth - får använd om ledaren för arbetslaget anser detta lämpligt med hänsyn till at lokala förhållandena (kurvor i bergskärning, kuperad terräng e d), göra signalen "tåg kommer" mindre hörbar. Om arbetsplatsen un ett arbetspass flyttas kortare sträcka, behöver lystringsmärken flyttas, om avståndet arbetsplatsen - lystringsmärket ej vid något t fälle är kortare än 4 x sth.

"Tåg kommer" skall ges, när tåg eller vut befinner sig omedelb framför lystringsmärket.

Med undantag för kortare uppehåll i arbetet, t ex i samband med n tidsrast, får lystringsmärket sitta uppe endast under tid, då arb pågår. Ledaren för arbetslaget svarar för att märket sätts upp och ges ned.

Någon ordergivning till lokps skall ej ske.

bör observeras att den signalering från tåg och vut, som nu in-
, ej får ersätta den bevakning, som är föreskriven som skydd för
ten av ovan nämnt slag.

kten är att samtidigt härmed prova lystringsmärken med reflex-
material, varför äldre märken ej bör användas i kombination med till-
stavla enligt denna skrivelse.

positioner av tilläggstavlor (fdnr 7010655) och flyttbara lystrings-
märken (fdnr 7010635) skall omgående sändas in.

lystringsmärkena bör användas stolpar av trä (fdnr 7010581).

na skrivelse skall tilldelas följande personal med tjänstgöring inom
distriktet:

elningsföreståndare (såo § 1:2),

ionsföreståndare,

je tjänsteman, som fungerar som ledare för arbetslag eller beva-
kare eller som utför arbete i spår eller i farlig närhet därav
utan att tillhöra arbetslag,

os.

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Mats Höglberg



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Sty

0: 35

På bansträckan Källeryd-Herrljunga urspårade i tåg 4739 den 26 maj 1965 en tjänstevagn (f d Osu-vagn med glidlager) lastad med cementrör från SJ cementgjuteri i Motala till buoc Svenshögen. Orsaken till urspåringen var axelbrott på grund av varmgång. Urspåringen orsakade stora materiella skador. Sålunda måste tre kontaktledningsstolpar och ca 1000 sliprar bytas ut. Nedspåret kunde åter trafikeras först efter omkring 13 timmar.

Tjänstevagnen saknade hastighetsmärkning och fick därför enligt säo § 43:16 (tabellen på sid 85) framföras med högst 40 km/tim. Trots detta hade vagnen både i Motala C och Hallsberg satts in i ett 70 km-tåg utan att lokpersonalen fick order om hastighetsnedsättning.

Vagnen hade erhållit mindre revision i oktober 1957. Enligt märkning skulle nästa revision utföras i oktober 1960. Revisionsfristen var sålunda överskriden med mer än 4 1/2 år. Med anledning av händelsen föreskrivs och påpekas härmed följande.

- 1) Tjänstevagnar, som saknar hastighetsmärkning, får lämnas ut för lastning endast om befodringssträckan är högst 100 km. Vagnarna får framföras endast i tjänstetåg med sth 40/km/tim eller — efter särskilt medgivande från tl — lokalgodståg (med erforderlig nedsättning).
- 2) Växlingsledare och den som kontrollerar tågs sammansättning (tkl eller annan tjänsteman enligt säp1) skall noggrant iaktta de föreskrifter som angetts ovan i punkt 1).
- 3) Vagnpersonalen skall vid syning av ankommande resp avgående vagnar enligt SJF 402 art 6 resp 8 kontrollera att revisionsintervallerna ej överskrids. Insändning till huvudverkstad skall göras i samråd med vederbörande bdx resp ddx.

Detta SJC skall tilldelas all personal på normalspår, som fått säo.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda (dadmv./2865)

36: 19

Antalet tågurspårningar, orsakade av helt lossnad hjulring, har under den senaste tiden ökat i oroväckande grad.

Skärpt
uppmärksamhet
betr
lossnade
hjulringar

Med anledning härav skall skärpt uppmärksamhet ägnas åt hjulringskontrollen vid vagnsyning på såväl utgångs- och slutstation som vid mellanstationssyning. Ekerhjul och hjul med tunna hjulringar skall därvid särskilt beaktas. Hjulring, som vid avsyning misstänkes vara helt eller delvis lossnad, skall alltid kontrolleras med hammarslag.

De åtgärder som skall vidtagas om vagn med lossnad hjulring upptäckts framgår av SJC 3:9/64.

I detta sammanhang erinras om vikten av att vagnsyning endast uppdrages åt personal med utbildning som vagnsynare enligt SJF 200 Ma:30 och med erforderlig praktik för att kunna bedöma en vagns trafikduglighet.

Detta SJC skall tilldelas konduktörs-, lok-, vagn och tågklararpersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Da (dalpt/2072)

6: 149

Rapport från tbfh/förare, Bl 683.13 (Dal 59 C), bl 50 har omarbetats. Äldre utgåvor skall förbrukas. Kolumnerna för resanderäkning har placerats på blankettens baksida där det även finns utrymme att användas vid mottagande av privattelegram. Anvisningarna har placerats på pärmens insida.

Omarbe-
tad blan-
kett

För att vid avrivning skydda viscardhålen i blankettens vänstra kant är blocken nu häftade och perforerade i den övre kanten.

Då blanketten skall användas för telegram bör den överlämnas till resenären för ifyllande. De kolumner i telegramhuvudet som inte är inramade med feta linjer ifylls av konduktörspersonalen. Om resenären önskar intyg på telegramavgiften, utskrivs blanketten med kopia. Önskar konduktörspersonalen i sin tur intyg, utskrivs blanketten i ytterligare ett exemplar, på vilket mottagande stationspersonal kvitterar avgiften med signatur.

Ledigt utrymme på blankettens baksida kan om behövt användas för anteckningar.

Detta cirkulär skall tilldelas all konduktörs- och lokpersonal.



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Cda (dadmv/1101)

3: 5

INTRÄFFAT OLYCKSFALL VID AVSTIGNING FRÅN SKADAD VAGN
(Tidigare meddelat i SJC 36: 18/67)

Under tjänsteutövning i augusti 1967 blev en SJ-anställd så svårt skadad, att båda benen måste amputeras.

Händelsen inträffade då tjänstemannen skulle stiga av en BF4-vagn, när tåget under sakta fart var på ingång till en station. På vagnen saknades nedre fotstegsbrädan, vilket troligen varit orsaken till olyckan.

Skadan på vagnen hade av vagnpersonalen upptäckts i ett tidigare skede. Det vita skadeanslaget, SJ bl 452.13, fanns påsatt, men av olika anledningar hade vagnen ändå tillåtits gå i trafik i över en månads tid, efter det att skadan hade blivit upptäckt.

Men hänsyn till skadans art på vagnen skulle denna omedelbart ha kortats med det *röda skadeanslaget*, SJ bl 452.12, vilket inneburit att vagnen ej fått gå i trafik förrän skadan blivit reparerad. (SJH 332.1 »TEKNISK VAGN-TJÄNST» avd vagnsyning 15: 10 samt 15: 22).

Med anledning av det inträffade påpekas, inte bara för vagnpersonal, utan även för all annan personal i säkerhetstjänst, hur synnerligen viktigt det är, att vagnar i alla avseenden är trafikdugliga före insättandet i tåg.

Detta SJC tilldelas all personal som tilldelats SJF 010 (säo).