



Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

Da

0:7

Under år 1963 har flera olyckor inträffat, som berott på obetänksamhet, glömska eller som haft sin grund i att föreskrifter ej följts. Här nedan lämnas en redogörelse för några sådana olyckor.

Olyckor i
säkerhets-
tjänst

1. Växling

Kristinehamn 7 oktober. Växlingssätt, som bestod av lok och 5 vagnar, backades mot ett spår för att kopplas till 23 uppställda vagnar. De uppställda vagnarna hade förstängts med en bromssko under ett hjul på vagnen närmast det backande växlingssättet. Någon annan förstängning fanns ej. Vagnarna stod i lutning. Vid kopplingen skulle kopplet på en av de uppställda vagnarna användas. Kopplingen misslyckades emellertid på grund av att kopplet ej var tillräckligt utskruvat. Vid hopbackningen gick det förstängda hjulet över bromsskon, och de 23 vagnarna kom i rullning. Ett nytt försök till koppling gjordes, men även detta misslyckades, och ungefär samtidigt gick även vagnens andra hjul över bromsskon. Vagnarnas hastighet ökade på grund av spårets lutning. De fortsatte ca 700 m och törnade mot en vagn, uppställd framför en stoppbock. Rörelsen fortsatte över en gata och genom ett stängsel till ett privat förråd. Fyra vagnar urspårade; en av vagnarna förstördes fullständigt. Skador uppstod även på spåret, på en stoppbock, på gatan samt på en förrådsbod och en oljecistern inom förrådet.

I det relaterade fallet har de uppställda vagnarna varit för dåligt förstängda med hänsyn till lutningen. Dessutom har den som skulle koppla ej i förväg förvissat sig om att kopplet varit tillräckligt utskruvat.

Det inträffar alltför många missöden i växlingstjänst, varav de flesta har sin grund i obetänksamhet eller nonchalans mot utfärdade föreskrifter. Bland fel som orsakat olyckor, kan följande nämnas:

tillfredsställande uppsikt framåt har ej hållits, varvid sammanstötning inträffat med annan rörelse (uppställda fordon) eller spårspärr påkörts, kontakten mellan växlingspersonal och lokps har varit ofullständig, växel har lagts om under fordon i rörelse,

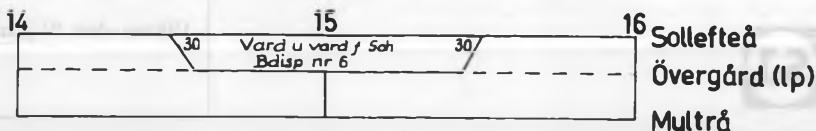
växeltona har ej slutit på grund av att växeln tidigare körts upp eller på grund av ofullständig växelomläggning,

bromssko (bromssläde), som lagts ut under uppställda vagnar, har ej tagits bort före växling med vagnarna,

vid backning har »sakta» och »stopp» visats för sent.

Det är viktigt att växlingsinstruktionens föreskrifter följs. Nonchalans av föreskrifterna kan leda till inte enbart materiella skador utan även svåra personskador.

2. Flera bdisp på samma sträcka



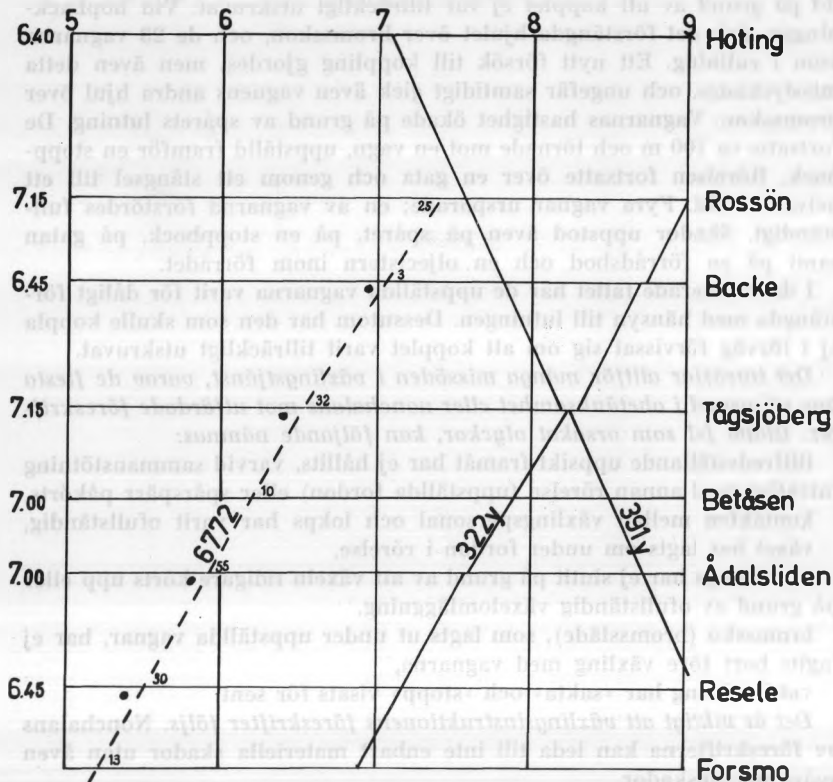
Övergård måndagen 25 februari. A-fordonsfärd var anordnad Sollefteå—Multrä kl 14.10—16.00. A-fordonsföraren var huvudtsm för A-fordonsfärden och bdisp nr 6 (vut!).

A-fordonet gick ut från Sollefteå ca 30 min före vut och stannade i Övergård för lastning av rör. När lastningen höll på att avslutas, påkördes A-fordonet av vut.

A-fordonsföraren hade i förväg underrättat tsm på vut om att A-fordonet skulle stanna i Övergård. Tsm på vut glömde dock att orientera lokföraren om att A-fordon samtidigt fanns på bdispsträckan. Vut, som bestod av lokomotor och en Grh-vagn, backades från Sollefteå. Tsm befann sig ej på främsta fordonet utan i lokomotorns förarhytt.

Finns flera bdisp samtidigt på samma sträcka gäller, utöver föreskrifterna för enstaka bdisp, även såo § 29: 7, § 29: 10, punkt 5 (orientering till förare på vut), och § 29: 11 (sth).

3. Småfordonsfärder



Bstr Backe—Tågsjöberg 19 oktober. Vid personaltransport sammanstötte ett B-fordon med extratåg 6772, som anordnats sträckan Långsele—Rossön på S4. Vid sammanstötningen dödades en banarbetare och skadades en annan svårt.

Bevakningsförhållanden m m. Tkl Backe och Resele hade ej erhållit S4 för 6772, eftersom stationerna var obevakade, när denna telefonerades ut den 18 oktober.

Tkl finns ej i Forsmo; dennes funktioner vid underrättelser till personal på linjen, tåganmälan m m åvilar fjärrtågklararen (fjtkl) i Vännäs.

Den normala tidpunkten (enligt sektionsorder) för återupptagandet av bevakningen på resp stationer har angetts i vänstra kanten på figuren. Tkl Ådalsliden var dock i tjänst redan kl 6.00 och Betåsen var bevakad för tåg 6772.

Återupptagandet av bevakningen i Ådalsliden och Resele tillgick på följande sätt.

Ådalsliden fick av Betåsen »6772 in i Betåsen» och anmälde »fri genomfart i Ådalsliden återkallas» strax före kl 6.40. Tkl anmälde där- efter felaktigt till fjtkl »klart 322 till Ådalsliden». Klart-anmälan återkallades dock, när Resele blivit bevakad.

Resele ringde kl 6.40 till fjtkl och frågade om tåg 321 (normalt det sista tåg, för vilket Resele är obevakad) inkommit till Forsmo, och fick detta bekräftat. Resele skulle enligt säo § 48: 5, första stycket, i stället ha frågat hur tågläget var. Resele anmälde därefter till fjtkl »fri genomfart i Resele återkallas» och »klart 322 till Resele». I samband härmed meddelade fjtkl, att tkl Ådalsliden felaktigt lämnat klart-anmälan för tåg 322 till Ådalsliden. Efter samtalet med fjtkl ställde tkl Resele infartssignalerna till »stopp». Den föreskrivna ordningsföljden enligt säo § 48: 5 hade alltså ej följts av tkl Resele. Omkring kl 7.00 anmälde tkl Resele »fri genomfart i Resele återkallas» till tkl Ådalsliden.

Reseles förfrågan om tåg 321 inkommit i Forsmo, uppfattades av fjtkl ej som en förfrågan om tågläget enligt säo § 48: 5, första stycket. Fjtkl förutsatte, att Resele kände till tåg 6772 och av Ådalsliden fått »6772 in i Betåsen».

Anmälan av B-fordonsfärden. B-fordonsföraren ringde omkring kl 6.40 från en dressinbod i Backe upprepade gånger till Hoting utan att få svar. Utanför dressinboden mötte han den blivande tkl i Backe, som var på väg till stationshuset. Han nämnde den planerade färden, dock utan att avse detta som en anmälan enligt säo § 33: 2. Han fick ej heller något svar, som kunde uppfattas som en mottagen anmälan. B-fordonsföraren ringde därefter (kl 6.44) till tkl Resele och anmälde B-fordonsfärd Backe—Betåsen kl 6.40—7.00. Han fick underrättelsen »Intet». B-fordonsförarens anmälan till Resele kom efter tkl Resele samtal med fjtkl; tkl Resele hade dock ännu ej ställt båda infartssignalerna till »stopp» och hade ej anmält »fri genomfart i Resele återkallas» till tkl Ådalsliden. B-fordonsföraren försökte efter samtalet med tkl Resele ej nå vare sig tkl Hoting eller Backe för anmälan.

Av vikt är att småfordonsfärd anmäls enligt säo föreskrifter. B-fordonsfärd skall anmälas till tkl på båda gränsstationerna. Om B-fordons-

förare ej gör detta, kan det få ödesdigra konsekvenser, vilket ovan nämnda händelse visar.

När bevakningen tages upp på en station, som varit obebakad för tåg, skall den i såo § 48:5 angivna ordningsföljden iakttagas. Först sedan samtliga föreskrivna åtgärder vidtagits, är stationen åter bevakad. Att tkl skall ta reda på tågläget (de två första raderna i § 48:5) innebär ej att tkl skall fråga efter ett visst tåg, utan frågan skall i stället lyda »Hur är tågläget?».

4. Tågvägsklargöring och tågvägsinspektion

Tidigare har i bl a cirkulär Ta 79/63 redogjorts för tågurspårningar orsakade av att växel i tågväg legat fel. Sedan detta cirkulär kom ut har i ytterligare fjorton fall motorvagnståg litt Y urspårat av samma orsak.

Två av urspårningarna har inträffat i infartsväxlarna på station, där tågvägsväxlarna läggs lokalt på bangården. I det ena fallet gav tkl signalvakten order om att ställa infartssignalen till »kör», trots att han ej fått besked om att tågvägsinspektionen var klar. I det andra fallet lades fel växel om av tågvägsklargöraren, som anmälde tågvägen klar till tkl (= tågvägsinspektören). Någon tågvägsinspektion gjordes dock ej.

Övriga tolv urspårningar har inträffat vid tågs utfart från station.

Bland de fel, som gjorts i samband med tågs utfart, och som i liknande situationer måste undvikas, kan följande nämnas.

Växel har — såväl i samband med ordinarie tågmöte som ändrat möte — ej lagts om sedan mötande tåg kommit in (detta är den vanligaste orsaken).

Tkl har för att minska tågförsening gett »avgång» innan utfartsväxel lagts rätt med avsikt att lägga om växeln, innan tåget nådde denna.

Tkl har hos ställverksvakt begärt utfart mot en station utan att ange tågnummer eller tågspår, varvid ställverksvakten förbisett den rätta tågföljden och lagt utfartstågväg för annat tåg, än det tkl avsett. Tkl har kontrollerat, att tågväg lagts mot rätt station genom att iaktta blockfönstret i blockapparat men ej kontrollerat, att tågväg lagts från rätt spår.

Tkl har förbisett, att ett utgångståg skulle avgå från annat tågspår än det som tågordningen angav.

Tkl har distraherats av biljettförsäljning, upplysningar till resande etc och härigenom glömt bort att lägga utfartsväxel i rätt läge.

Tågklarare, tågvägsklargörare och tågvägsinspektörer måste ovillkorligen vinnlägga sig om att tågväg blir rätt lagd och rätt inspekterad. Särskild uppmärksamhet krävs av personalen på stationer med ofullständigt utbyggda säkerhetsanläggningar, d v s på stationer, där växlarna måste läggas och inspekteras lokalt på bangården och på stationer, som har ställverk för central omläggning av växlar, men saknar utfartssignal framför utfartsväxlarna.

Detta SJC skall tilldelas all personal, som fått såo (SJF 010).