

IV. Säkerhetstjänsten.

1. Översikt.

Befattningen såsom överinspektör för säkerhetstjänsten har varit tillsatt på förordnande.

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

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

- att vevapparater saknat skydd, varför de översnöats och nedisats,
- att uppehållsmärken av andra än i säkerhetsordningen beskrivna typer använts,
- att tågattiraljen varit ofullständig,
- att växelklot varit felmålad,
- att tågattiraljskåp icke varit plomberat,
- att förbandslåda icke varit plomberad,
- att reservnyckel till kontrollås icke varit plomberad,
- att sträckvakterna försummat att vara tillstädes vid de dagliga påringningarna och att de efteråt uraktlåtit att efterhöra tågläget,
- att vid tralluttagning banpersonalen ej begagnat sig av möjligheten att få skydds-signaleringen ombestyrd av stationerna,
- att inom verkstads- och förrådsområden växling verkstälts av personal, som icke instruerats i växlingstjänst,
- att tryckluftslangarna ej varit uppkopplade på uppställda vagnar,
- att felaktig skjutssignal givits,
- att uppgift om, när tågvägsinspektion i visst fall tidigast får påbörjas ej intagits i »Plan för säkerhetstjänsten»),
- att original till pr telefon mottagna bandispositionsorder bortkastats i stället för att förvaras i likhet med mottagna telegram,
- att om uppehållet för tåg vid något tillfälle varit obehövt, avgångssignal givits utan att föregås av i säkerhetsordningens § 72, mom. 9 föreskriven stoppsignal,
- att avgångssignal givits för tidigt åt uppehållståg,
- att avgångssignal givits väl sent åt genomfartståg,
- att tågklarerare icke postat vid tågs ankomst,
- att tågklarerare icke tecknat sin signatur i tågtidjournalens kolumner 5 och 11,
- att tågklarerare icke tecknat sin signatur i överlämningsboken,
- att »då klart» icke antecknats i tågtidjournalen,
- att »O ut» utväxlats i förväg,
- att tågklarerare ej själv manövrerat vevapparat, där så bort ske,
- att tågklarerare ej vetat var stationens knalldosor förvarats.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 128 och instruktioner till 54.

4. Ändring av 1924 års säkerhetsordning.

Genom bihangsorder 205/1929 (14/3) fastställdes ny bromstabell för tillämpning från och med den 15 maj, innebärande höjda bromstal för nästan alla lutningar och hastigheter till och med 60 km/tim.

Högsta antalet axlar i tåg av bromsgrupp I bestämdes att utgöra 60 för hastigheterna 81—90 km/tim. Ändringen kungjord genom bihangsorder 297/1929 (5/6).

5. Ny säkerhetsordning.

Den 12/6, bihangsorder 392/1929, fastställdes ny upplaga av säkerhetsordningen för tillämpning från och med den 1 oktober. I denna upplaga inarbetades bestämmelserna för elektrisk drift, vilka tidigare varit intagna i särskilda tillägg, A och B.

I anslutning till den nya säkerhetsordningen fastställdes den 20/8 genom bihangsorder 393/1929, tillägg A till säkerhetsordningen, innehållande bestämmelser för den å Malmbanan tillämpade förenklade tågledningen.

Genom bihangsorder 413 (21/9) bestämdes, att i och för överföring medelst telegraf eller telefon av tillfällig och ändrad tidtabell m. m. trafiksektionerna finge uppdelas i flera transiteringssträckor.

6. Trafikering av S. J. tillhöriga föreningsstationer med enskilda järnvägars tåg.

I vad mån expediering av enskilda järnvägars tåg berördes genom tillkomsten av ny säkerhetsordning har klarlagts i bihangsorder 413/1929 (21/9).

7. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Skrivelse den 9/1: Tidaholms järnvägsaktiebolag erhöll tillstånd att å linjen Vartofta—Falköping-R låta framföra en bolaget tillhörig dieselektrisk motorvagn bemannad med endast förare.

Skrivelse den 14/2: Tillstånd för stationsföreståndaren i Särna att vid behov bevilja bandisposition för snöröjning å linjen Särna—Sörsjön.

Skrivelse den 12/4: Vagnomsättningen vid Tomten (Torbjörntorp) och Berga å linjen Falköping R—Valtorp får utföras under form av vagnuttagnig.

Skrivelse den 24/4: Medgivande under innevarande tidtabellperiod att betrakta tågen 2342 och 2314 å linjen Östersund C—Östersund västra såsom vagnuttagnig, varvid dock särskild skyddssignalering ej skulle förekomma.

Skrivelse den 8/5: Rörelserna å triangelspåret Malmö C—Lundavägen—Malmö godsbangård—Malmö C skulle anses vara växlingsrörelser.

Skrivelse den 11/5: För bispårstågen mellan Tomteboda och Stockholm C bestämdes, att de gamla bromstalen skulle tillämpas efter den 15 maj.

Skrivelse den 17/5: I från Hallsberg utgående fjärrgodståg, som framföras utan särskild tågbefälhavare, få samtliga tillgängliga bromsar inkopplas under förutsättning, att bromskraften ej överstiger halva vagnvikten.

Skrivelse den 21/5: Ändrade bestämmelser om tågattiralj i tåg, som framföres utan konduktörspersonal och som icke medför resande.

Skrivelse den 6/7: Tillstånd att vid Linköping C. framföra tåg söderifrån förbi infartssignalen i stoppställning, om lokföraren medelst den vid signalmasten anbragta telefonen dessförinnan inhämtat tågklararens tillstånd härtill.

Skrivelse den 9/9: Bestämmelserna om befogenhet för tågklarare å vissa bansträckor att i viss utsträckning ändra ordningsföljden mellan tåg har utbrutits ur säkerhetsordningen och i skrivelseform delgivits berörda tjonställen.

Skrivelse den 21/9: innehållande bestämmelser för enmansbemanning av lok litt. Y å linjen Jämtlands Sikås—Hammerdal.

Skrivelse den 25/9: Tillstånd att å linjerna Orsa—Brunflo och Östersund—Hoting tillämpa samma undantagsbestämmelser från säkerhetsordningen, som äro medgivna för bland andra sträckan Vilhelmina—Storuman.

Skrivelse den 25/10: Bestämdes att slutsignaler icke skola anbringas å vagnar, som enligt särskilt medgivande från linjen införas till driftplats medelst tåg.

Skrivelse den 9/12 Bestämdes att säkerhetsordningens föreskrift (§ 41:6) om begränsning av tåghastigheten vid koppling av överksamt lok i tåg ej skulle tillämpas för icke nedkopplat överksamt elektrolok.

8. Befogenhet för linjebefäl att medgiva visst undantag från säkerhetsordningens bestämmelser.

Skrivelse den 26/4: Bemyndigande för distriktschefen vid andra distriktet att för bandelen Sörsjön—Torgåsmon utfärda undantagsbestämmelser avseende tillstånd att avsända tåg, innan tåganmälningsträcka är hinderfri och att frigiva del av tåganmälningsträcka.

Skrivelse den 11/12 Bemyndigande för distriktschefen vid II distriktet att för linjen Sörsjön—Särna utfärda enahanda undantagsbestämmelser som för linjen Sörsjön—Torgåsmon.

9. Bestämmelser för gemensamt trafikerade bandelar.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt ändrade bestämmelser för framförande av överföringsvagnar å Nordmark—Klarälvens järnvägar har styrelsen i skrivelse den 15/1 1929 bestämt, att dessa föreskrifter jämväl skola gälla å den med Karlstad—Skoghalls järnväg gemensamt trafikerade bandelen Karlstad Ö—Sjötullen.

Tillstånd har den 6/3 beviljats för Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag att framföra å linjen Älvsjö—Stockholm C en bolaget tillhörig motorvagn. Motorvagnen får under vissa villkor vara bemannad med endast en man. Den får dessutom järnte vagnar till ett axelantal av högst 8 kopplas sist i S. J. tåg för att framföras av detta.

10. Hjälpberedskap.

Genom skrivelse den 14/2 har bestämts placeringsorten för ambulans- och hjälpvagnar.

Den 29/5 (bihangsorder 291) fastställdes en ny, helt omarbetad upplaga av särtryck 166. »Bestämmelser angående hjälpberedskapen».

11. Nya formulär.

För att underlätta upprättandet av tågrapporten för tåg, som framföres utan konduktörspersonal, har styrelsen den 14/6 fastställt formulär 359 e »Uppgift till förare å tåg utan konduktörspersonal» (Bihangsorder 316/1929).

12. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst. Försummad eller bristfällig tågvägsinspektion.

Tomtebodå den 23/2 1929.

Bispårståg 7187 ingick å orätt spår till följd av felaktigt låge å en till tågvågen hõrande växel. Tåget sammanstõtte med två tomvagnar, varvid den ena urspårade.

Tågklareren hade uraktlåtitt att med noggrannhet inspektera tågvågen i hela dess långd, innan han stålde infartssignalen till »kõr». Han hade på avstånd iakttagitt växelklotets stålning, varvid det synts honom, som om växeln låge för rätt spår.

Õstersund C. den 21/3 1929.

Tåg 8122 stannade på utgående, emedan 5 vagnar, som invåxlats å bredvidliggande spår, rullat tillbaka utanför hinderpålen, så att tågvågen ej var hinderfri.

Såväl tågvågsklargõreren som tågklareren vid sin inspektion hade försummat förvissa sig om att tågvågen var fullt betryggad.

Stockholm C den 12/6 1929.

På grund av bristfällig tågvågsinspektion kom tåg 2 T vid avgång från stationen att ingå å fel spår. Tåget stoppades och backades tillbaka, varefter det avgick på nytt, sedan rätt tågvåg lagts. Ingen skada uppkom.

Råmmen den 14/6 1929.

Tåg 1652 ingick å spår 2 i stället för å spår 1 och sammanstõtte där med tåg 7755. Tågklareren hade underlåtitt att klargõra och inspektera tågvågen för 1652, innan han stålde till »kõr» för tåget.

Bastutråsk den 25/6 1929.

Sedan tåg 2793 erhållitt avgångssignal och satt sig i rörelse, observerade lokfõreren, att ett växellock i bangårdens södra ånde ej stod hinderfritt. Påkõrning avvårjdes genom att tåget saktade farten, vilket medfõrde, att tid vanns för växellockets personal att backa hinderklart, innan tåget nådde fram till växeln.

Enår växellocket med tillkopplade vagnar stått uppstållt å sidospåret på sådant sätt, att en del av loket stått utanför hinderpålen, hade den till sidospåret hõrande spårspåren icke kunnat påläggas och fõrreglingen således varit ur funktion. Sårskild tågvågsinspektõr hade icke beordrats för tåg 2793 och tågklareren hade icke heller sjålv förvissat sig om, att tågvågen var hinderfri, innan avgångssignal givits.

Långås den 29/6 1929.

En växel i tågs 1452 utfartstågväg låg fel och uppkördes av tåget och skadades. Tågklararen hade uraktlåtitt att genom granskning av apparaterna i ställverket förvissa sig om, att tågvägen var rätt lagd.

Viskan den 8/7 1929.

Tåg 2444 på utgående stötte med högra cylindern emot sista vagnen, en ogrärensare, i tåg 8241. Ogrärensaren urspårade och lokets cylinder och slid skadades. Mötetståget 8241 hade enligt tågklararens uppgift stannat hinderfritt. Vid lossände av bromsen för verkställande av växling i främre änden hade antagligen tåg-sättet rullat tillbaka några meter.

Duved den 27/8 1929.

Tåg 3428 uppkörde utfartsväxeln, varvid lås och låsegment skadades. Växeln hade av glömska ej omlagts efter närmast föregående tågs avgång, vilket tåg framgått å annat spår. Lokföraren å tåg 3128 observerade ej i tid, att växeln intog orätt läge.

Skebokvarn den 2/12 1929.

På ingående påkörde Ml. Sl. J. tåg 85 stationens godsflyttningstralla. Trallan ramponerades fullständigt. Å motorvagnen blev ett gardjärn krökt och golvet i 2 klass-avdelningen skadat.

Tågklararen hade försummat verkställa tågvägsinspektion.

Hudiksvall den 23/12 1929.

Vid tågs O. K. B. 5 infart å stationen påkörde detsamma å spåret kvarstående godsvagnar. Tågloket urspårade och en vagn i godsvagnssättet skadades.

Tågklararen hade vid sin inspektion ej observerat, att vagnar kvarstodo å spåret.

Annan försumlighet vid tågexpediering.

Stuvsta den 19/1 1929.

Sedan tåg 320 passerat försignalen till Älvsjö station iakttog lokföraren en stoppsignal. Då tåget kommit närmare, befanns det vara slutsignalerna å tåg 4046. Tåget stannades fortast möjligt. Påkörning ägde icke rum.

Tågklararen i Stuvsta hade avsänt tåg 320 utan att avvakta anmälan från Älvsjö, att föregående tåg dit inkommit.

Järna den 25/1 1929.

Vid tågs 1 ankomst visade infartssignalen oriktig signalbild. Lokföraren nödbromsade och tåget stannade, sedan loket passerat signalmasten. Här erhöll lokföraren underrättelse, att tåget skulle ingå å spår två, signalbild två sken.

Stationen är utrustad med elektrisk växel- och signalsäkerhetsanläggning. Vid ifrågavarande tillfälle hade uppstått sådan felaktighet å en växel, att kontroll å dennas ställning erhöles endast i ena läget. I anledning härav skulle tåget intagas å sidotågväg, spår två, signalbild två sken, i stället för tidtabellenligt å spår 1. Vid förreglingen av tågvägen till spår två förde tågklararen signalställaren för långt, så att körsignalbild oavsiktligt visades. Enär tåget efter underrättelse skulle ingå på den givna signalbilden och det redan inkommit å den isolerade spårsträckan, lät tågklararen signalen kvarstå till »kör».

Fosieby den 14/2 1929.

Tåg 1944 hade stannat utanför stationen, emedan infartssignalen visade »stopp». Sedan en från stationen utsänd växelvakt underrättat lokföraren, att semaforen ej

kunde ställas till »kör», fortsatte tåget men stannade ånyo, emedan lokföraren observerade, att infartsväxeln ej slöt.

Ifrågavarande dag rådde intensiv snöyra. Växlarna för tågs 1944 infartstågväg hade emellertid utan alltför stora svårigheter kunnat rättläggas från ställverket. Däremot gick det ej att ställa semaforen till »kör». Tåget måste därför intagas med signal till växlingsrörelse. I strid mot då gällande säkerhetsordnings § 59, mom. 11 skedde detta utan att föregås av lokal inspektion av växlarna.

Anledningen till att växelven kunde helt omläggas, oaktat växeltungan ej slöt tätt intill sin stödräl, visade sig bero därpå, att ledningslinan hoppat ur ett vinkelhjul.

Rotebro den 1/3 1929.

Enkelspårdrift var anordnad å linjen Ulriksdal—Rotebro. Enligt den vid tillfället gällande planen för enkelspårdrift skulle tåg 433 möta tåg 518 i Rotebro. Tågklararen visade emellertid avgångssignal till tåg 433, som i vanliga fall skall passera stationen, innan tåg 518 inkommit. Lokföraren å tåg 433 efterkom dock ej avgångssignalen utan stannade tåget.

Kil den 5/5 1929.

I anledning av att tågklararen i Arvika försovit sig, kunde stadgad tåganmälan ej utväxlas för tåg 32. I strid mot säkerhetsordningens föreskrifter i § 67, mom. 9, avsändes tåget utan att tågbefälhavaren eller lokföraren erhållit skriftligt meddelande om, att tåganmälan ej kunnat utväxlas.

Försumlighet vid tågexpediering och vid framförande av tåg.

Are den 16/9 1929.

Tåg 2321 stannade utanför infartssignalen, enär denna visade signalbild till fel spår. Lokföraren fortsatte in på stationen efter erhållen framåtsignal av tågklararen.

Då tågklararen kom ut på plattformen för att lägga tågvägen, varseblev han tåget i omedelbar närhet av stationen. Han ansåg sig ej medhinna klargörandet av den bestämda tågvägen utan att försena tåget och tillät sig därför att med berätt mod ställa infartssignalen till »kör» för den tågväg, till vilken växlarna redan voro lagda. Han leddes därvid av den tanken, att lokföraren komme att införa tåget å stationen, blott han erhöle körsignal, alltså oberoende av, med vilket antal vingar denna signal visades.

Lokföraren hade förfarit oriktigt i så måtto, att han framfört tåget på växlings-signal i stället för att avvakta muntlig order om den vidtagna spårändringen.

Strångsjö den 8/10 1929.

Tåg 1 erhöil avgångssignal i vanlig ordning men stannades av lokföraren, emedan möteståget 808 ej inkommit. Tåget fortsatte, sedan lokföraren muntligen upplysts om att mötet förlagts till Simonstorp.

Tågklararen i Strångsjö hade från Katrineholm erhållit besked, att tågs 1 personal därstädes erhållit avskrift av verkställighetsordern. Dylig order hade dock ej lämnats. Anledningen härtill och till det oriktiga meddelandet till tågklararen var följande.

I Katrineholm hade samtidigt mottagits två verkställighetsorder: rörande tåg 1 å ena sidan och tågen 4002 och 808 å den andra. I brådskan observerade tågklararen endast den order, som rörde ändringen av mötet med 4002 och följaktligen blev endast denna delgiven tåg 1. Strax efter tågs 1 avgång kom telegrafvakten ut

å plattformen och riktade till tågklararen en fråga, som av denne uppfattades sålunda: »!:an har väl fått verkställighetsorder.» Tågklararen besvarade frågan jakande med tanke på att därmed avsågs den order han nyss lämnat.

Jämlikt säkerhetsordningens §§ 67, mom. 10 och 77, mom. 3, hade lokföraren ej rätt att avgå med tåget från Strångsjö och därvarande tågklarare ej rätt att avsända detta, förrän skriftlig order erhållits resp. lämnats om mötesändringen. Av dessa båda funktionärer begångna brott mot säkerhetsordningens bestämmelser voro en följd »v det vid Katrineholm förda otillfredsställande tjänstesamtalet. Det kan ej ofta nog påpekas vikten av att frågor och svar rörande säkerhetstjänsten bliva så tydliga, att missuppfattning uteslutes.

Missuppfattning av signal.

Stockholm C den 22/6 1929,

Tågklararens avgångssignal till tåg 432 åtlöddes även av lokföraren å S. W. B. J. tåg 5. Tågen, som stodo uppställda på var sin sida om samma plattform, satte sig i rörelse samtidigt i samma riktning. Tåg 432, som enligt tidtabellen skulle gå före S. W. B. J. tåg 5, var försenat, så att avgångstiden för S. W. B. J. tåg 5 även var överskriden. Tågklararen sprang genast fram mot loken visande stoppsignal, som också uppfattades av lokpersonalen å båda tågen.

Gällivare den 12/10 1929.

Tåg 103 avgick utan att hava erhållit avgångssignal.

Tåg 103 stod å spår 8. Å spår 6 och 7 stodo en del vagnar uppställda, vilka delvis skymde utsikten mot tågklararens postställe. Omedelbart innan tåg 103 hade satt sig i rörelse, framgick tåg 100 å spår 5. Troligen har ena slutsignalen å detta tåg blinkat till i någon öppning mellan vagnarna och denna blinkning uppfattats av lokföraren som avgångssignal.

Försumlighet vid handhavande av blockapparat.

Östersund C den 10/3 1929.

Yid lämnande av medgivande å stationsblockapparaten för intagande av ett tåg från Brunflo råkade tågklararen nedtrycka orätt blocktryckknapp. Enär ingen för tillfället tjänstgjorde i det korresponderande ställverket måste plomben brytas och blockfältet återställas för hand, för att rätt tågväg skulle kunna läggas. Tågklararen avglömde därefter att vidtaga åtgärder, så att det felaktigt givna medgivandet till ställverket återlämnades. När därför en stund senare tåg skulle intagas å den mot det i ställverket lämnade medgivandet motsvarande tågvägen, ställdes signalen till »kör» utan tågklararens vetskap.

Björna den 11/8 1929.

Infartsväxeln omlades från ställverket, medan tåg 4352 befann sig på ingående, med påföljd, att femte vagnen från loket räknat urspårade. Inga skador uppstodo å vagn eller förreglingsanläggning. Sedan vagnen lyfts, kunde den fortsätta med samma tåg. Tåget försenades 35 minuter genom missödet.

Händelseförloppet var följande.

Försignalen visade »klart», varför tågets hastighet bibehölls oförändrad. Då huvudsignalen kom i sikte för lokföraren, visade det sig, att signalbilden angav oriktig tågväg. Tåget inbromsades med fullbroms men kunde ej stanna, förrän 4 vagnar passerat infartsväxeln.

Vid den signal, lokföraren gav i anledning av den felaktiga tågvägen för att väcka

stationspersonalens uppmärksamhet, skyndade tågklareraren ut för att granska apparaterna i ställverket. Då han därvid upptäckte, att han lagt fel tågväg, tog han sig före att ändra den utan att förvissa sig om att så utan fara för trafiksäkerheten kunde ske. Han handlade sålunda i strid mot bestämmelsen i då gällande säkerhetsordning⁰ 55, mom. 7.

Oförstånd vid utväxling av telefonmeddelande.

Söderhamn C den 12/6 1929.

Två motordressiner utklarerades från Söderhamn C mot Stugsund, ehuru linjen ej var klar. Hunna ett stycke ut på linjen, måste dressinerna vända, enär ett tåg nr 8352 var i annalkande.

Anledningen till olyckstillbudet berodde på missuppfattning vid ett telefonsamtal mellan tågklareraren och den växelvakt, som inväxlat dressinerna vid dessas ankomst till stationen.

Vid ifrågavarande tillfälle var 8352 försenat och skulle enligt tågledarens order gå efter 8354. Sedan 8354 inkommit, efterhörde växelvakten pr telefon, huruvida dressinerna kunde fortsätta till Stugsund. Det svar tågklareraren härvid gav var så otydligt formulerat, att växelvakten erhöll den uppfattningen, att tåg 8352 skulle kvarhållas i Stugsund i väntan på motordressinerna. Tågklareraren hade i själva verket menat, att dressinerna skulle invänta tåget. Han hade uraktlåtit att förvissa sig om, huruvida växelvakten rätt förstått hans svar.

Fel vid växling.

Tomteboda den 3/8 1929.

Då tåg 4001 var på utgång, påkördes det från sidan av ett växelsätt, som skjutsades. Vid sammanstötningen urspårade 3 vagnar.

Missödet hade sin orsak däri, att växlingsledaren av misstag omlade fel växel.

Herrljunga den 4/10 1929.

B. H. J. tåg nr 8, som erhållit körsignal, måste stoppas på ingående till stationen, enär växling pågick i tågvägen.

Med anledning av vissa militärtågs gång hade tåget erhållit ändrat tågspår. Ordern härom hade delgivits växlingsledaren men bortglömts av denne.

Uraktlåtenhet att förstänga vagnar.

Horndal den 15/1 1929.

En stillastående järnlastad vagn erhöll törn av ett backande växelsätt med påföljd, att vagnen satte sig i rörelse och rullade ut å Ns. H. J. linje. Vagnen passerade Horndals bruks station och sammanstötte å linjen mellan Horndals bruk och Västanhede med Ns. H. J. tåg nr 2. Lokföraren å detta tåg observerade vagnen och stannade och lyckades även backa tåget, varigenom kollisionen mildrades. Vagnen och loket erhöles mindre skador.

Försumlighet vid bandisposition för vagnuttagning.

Skinnskatteberg-Krampen den 7/3 1929.

Tågs 7252 lok, som utgick å linjen för införande av lastade vagnar, sammanstötte med dessa. Ingen skada uppkom likväl.

Enligt tågledarens order skulle tågs 7252 lok utgå från Skinnskatteberg för att

vid km 223 + 500 införa 2 ba vagnar. Vid en punkt cirka 2 km tidigare än den i ordern angivna platsen visades stoppsignal mot loket. Avståndet från vagnarna till det ställe, där stoppsignalen blev synlig från loket, omkring 150 meter, var för kort för att bringa loket till stillastående.

Vagnarna hade lastats å två ställen. Den order lokföraren erhållit var felaktig i så mån, att den angav den plats, dit vagnarna utförts, men ej varifrån de skulle avhämtas. Att tillsyningsmannen ej visade stoppsignal å reglementsenligt avstånd från det annalkande loket hade sin grund däri, att han vid samtal med tågklareraren i Skinnskatteberg erhållit den uppfattningen, att avhämtningen komme att ske senare än vad ordern angäve.

Bristande uppmärksamhet å signal.

Mora den 28/4 1929.

Vid tågs 2608 avgång till Orsa var tågväg lagd för gång till Mora-Noret. Stationen är försedd med växelförregling och ljussignaler. Varken tågklareraren eller lokpersonalen iakttago, att fel signalbild visades för tåget.

Hallsberg den 12/6 1929.

Tåg 622 stannade på utgående, emedan ett växelsätt drogs ut från ett sidospår mot tågvägen. Innan växelsättet hann stanna, hade det gått förbi hinderpålen mellan sidospåret och tågvägen med loket och en halv vagnslängd. Sedan växelsättet backat, fortsatte tåget, obetydligt försenat.

Anledningen till detta olyckstillbud var, att lokföraren ej aktgivit på de »sakta-» och »stopp»-signaler, som i god tid givits av såväl växlingsledaren som tågvägs-klargöraren och tågvägsinspektören.

Bristfälligt samarbete personalen emellan.

Stockholm C den 15/2 1929.

Då tåg 151 T var på ingång, blev en oförreglad växel i tågvägen omlagd, efter det tågvägen inspekterats, varför tåget ingick å spår 11 i stället för å spår 10. Båda spåren voro dock fria. Tågvägsinspektören, som även hade till åliggande att bevaka växeln, blev upptagen av ett telefonsamtal med tågklareraren, varför han ej observerade, att en banarbetare, som var sysselsatt med växelrengöring å bangården, omlade växeln ifråga.

Lund C den 11/6 1929.

Tåg 7 avgick från Lund C med bromsledningen mellan loket och det övriga tåget avstängd. På anmodan från Lund C anordnades stoppsignal vid Uppåkra. Tåget kunde dock ej stanna, förrän det hunnit 1 km bortom stationen, förklarligt nog, då endast lokets bromskraft stod till förfogande.

Händelseförloppet var följande.

Tåg 7 skulle skruvbromsas från Lund C, enär luftpumpen var i olag. Efter medgivande av lokföraren tömde en vagnkarl bromssystemet, därvid han förfor på sätt, att ledningskranen mellan loket och det övriga tåget först stängdes. Luftpumpen började emellertid så småningom åter att fungera. Tågklareraren och tågbefälhavaren men ej vagnkarlen underrättades härom av lokföraren. Efter det erforderligt tryck erhållits, avsändes tåget. Bromsprov företogs ej. När tåget avgått, uppsökte vagnkarlen tågklareraren och delgav denne sina farhågor för, att tåget avgått utan tillkopplad broms, varefter, som nämnts, åtgärder vidtogos för att stoppa tåget.

För anordnande av skruvbromsning är det likgiltigt, om huvudledningen avstänges eller ej. Men har huvudledningen avstängts under förevarande omständigheter, skulle bromsprov hava företagits, innan tåget fick avsändas.

Ehuruväl detta allvarliga olyckstillbud uppstått till följd av en rad sammanträffande omständigheter, torde det väl till övervägande delen härröra av det bristfälliga samarbetet personalen emellan, vilket tog sig uttryck i att vagnkarlen, som tagit aktiv del i göromålen för anordnandet av skruvbromsning av tåget, ej under rättades om att ordern om skruvbromsningen förfallit. En stor del av ansvaret vilar givetvis på lokföraren. Det är hans skyldighet att ansvara för all koppling mellan loket och första vagnen. I ett fall som detta, där ej överenskommit, huru tömning av bromssystemet skulle ske, måste han förutsätta, att avstängningskranarna blivit stängda.

Föremål i växeln.

Stockholm C den 18/1 1929.

Då S. W. B. J. tåg 270 var på ingående, urspårade loket och två närmast efterföljande C-vagnar i en växel. Å växeln och den rullande materielien uppkommo mindre skador.

Växeln, vari urspårningen ägde rum, är försedd med hakväxellås och kontrollförrglas. Vid ifrågavarande tillfälle rådde intensiv snöyra. Under det att en banarbetare var sysselsatt med rengöring av växeln, blev hans viska fastklämd, då växeln omlades från ställverket för tågvägens klargörande. Det torde likväl med sannolikhet kunna antagas, att urspårningen förorsakats av att sopviskan, som var av stål, bringat vagnen att lyftas och löpa ur spåret.

Överskriden lastprofil.

Stångby-Lund den 18/6 1929.

På grund av en utav överbanmästaren i Hässleholm utfärdad förpassning avsändes en lastprofilen överskjutande kranvagn i tåg nr 7801 från Hässleholm till Lund med påföljd, att kranen vid vägbron strax norr om Lund C slog emot brokanten och urspårade, därvid såväl kran som vägbron skadades.

Felmanövrering av spårrensare.

Duved den 20/12 1929.

Vid tågs 8122 infart stoppades tåget från den till tåget tillkopplade tryckluftsreglerade spårrensaren, emedan spårrensaren släpptes ned framför en växel, därvid den högg tag i ett stag. Spårrensaren erhöll mindre skador.

Uraktlåtenhet att taga del av given order.

Linjen Almedal—Bs Göteborg den 7/1 1929.

Denna dag hade en provisorisk bro över Örgryte vägport inkopplats. Tågshastigheten över bron hade nedsatts till 10 km. Hastighetsnedsättningen hade delgivits tågpersonalen å tåg 42 genom tillägg till tidtabellsboken. Varsamhetsorder å form. 381 d hade däremot icke utfärdats. Nyssnämnda tillägg till tidtabellsboken hade utlämnats till både lokföraren och lokeldaren såväl dagen förut vid deras utresa från Göteborg som före tågs 42 avgång från Halmstad, men ingen av dem hade tillräckligt noga studerat tillägget eller med ledning av detsamma ändrat

tidtabellsbokens hastighetsuppgifter. Vid ankomsten till den provisoriska bron och en framför densamma befintlig nytillkommen ganska skarp kurva, hade tåget en hastighet, som avsevärt översteg den tillåtna, varigenom stor fara för tågets urspårning uppkommit.

Ovarsamt förande av tåg.

Gällivare—Porjus den 4/2 1929.

Tåg 3792 sammanstötte 9 km söder om Gällivare med å linjen lastade 5 timmervagnar, vilka av tåget skulle inskjutas till Gällivare. Några resande skadades, men ingen allvarligt. Timret å närmaste vagnen trängde in i lokets sotskåp. Nästföljande timmervagn urspårade.

Vid tillfället rådde stark snöstorm, så att sikten var dålig. Lokföraren, som var väl orienterad å banan och visste, var vagnarna placerats, synes hava framfört tåget med under för handen varande omständigheter alltför hög hastighet.

Uraktlåtenhet att avvakta föreskriven avgångssignal.

Jörlanda den 11/1 1929.

Tåg 1585 avgick utan erhållen avgångssignal och utan att tågchefhavaren medföljde.

Efter en med tåget företagen växlingsrörelse visade tågklararen framåt-signal och tillropade lokföraren samtidigt, att gå fram till vattentornet för vattentagning. Sedan vattentagningen slutförts, rapporterade lokeldaren till lokföraren »klart här», varmed han avsåg vattentagningen. Denna rapport uppfattades av lokföraren som meddelande om, att avgångssignal erhållits, varför han avgick med tåget.

Fångsjöbacken den 2/2 1929.

Efter slutad vattentagning avgick tåg 6053 utan att avvakta tågklararens avgångssignal och utan att invänta mötestågets 8222 ankomst. Tågvägen var rättlagd för tåg 8222 och infartssignalen hade ställts till »kör». Då tåg 6053 nådde fram till utfartsväxeln och uppkörde denna, erinrade sig lokomotivföraren misstaget och stannade. Tågklararen hade ungefär samtidigt med att tåget satte sig i rörelse kommit ut från expeditionen och visat stoppsignal efter tåget. Körsignalen för tåg 8222 hann återtagas så tidigt, att detta tåg kunde stanna utanför stationen.

Tåg 6053 framfördes utan särskild tågchefhavare.

Bristfällighet å den rullande materielen.

Båstad—Grevie den 24/9 1929.

Näst sista vagnen i tåg 5151 urspårade cirka 120 meter söder om Båstad. Vagnen fortsatte på sliparna 170 m. Vid urspårningen hoppade kopplet till sista vagnen av, varvid slangkopplingen bröts och tåget självbromsade. Den lossgångna vagnen stannade 20 m. från det övriga tåget. Inga nämnvärda skador uppkommo å bananläggningen, däremot skadades den urspårade vagnen ganska avsevärt. Tåget framfördes utan särskild tågchefhavare.

Anledningen till urspårningen var den, att bultarna till ena lagergaffeln till den urspårade vagnen med all sannolikhet varit lösa. Vagnen hade visserligen så nyligen som den 9/1 1929 undergått revision men därunder torde näppeligen tillsyn ägnats åt ifrågavarande bultar. En märktavla och en skyddslåda för den elektriska uppvärmningsanordningen, anbragta å långbalken framför bultarna, försvårar avsynningen i denna detalj.

Kilsmo den 16/10 1929.

Tåg 4043 stoppades för varmgång av 2 vagnar. Å den ena av dessa hade därjämte en av fjäderbultarna fallit av, varvid vagnen kommit att luta. Då vagnen passerade växlarna, skadades ena växelspärrenskenan av det nedtryckta gaffeljärnet.

Stockaryd—Körvik den 3/2 1929.

Sista vagnen i tåg 11 urspårade vid norra försignalen i Rörvik på grund av genom varmgång avskuren axeltapp. Vagnen välte i korsningen vid ingångsväxeln och föll på sidan ned i diket. Dragstången å närmast föregående vagn avrycktes samtidigt och tåget nedbromsades. Inga nämnvärda skador uppkommo å banan.

Axelbrott.

Edsbyn—Ovanåker den 9/2 1929.

På grund av axelbrott urspårade loktendern i tåg 2606.

Stockaryd—Rörvik den 28/2 1929.

Andra vagnen i tåg 4351 urspårade på grund av brott på främre axeln. Vagnen släpade med två km, innan tåget stannade, å vilken sträcka bulten å så gott som varje skenskarv avslagits å högre rälssträngen. I övrigt uppstodo inga skador å bananläggningen.

Baggetorp—Vingåker den 10/3 1929.

Omkring 4 km norr om Vingåker urspårade den näst sista vagnen i tåg 4043 och, innan tåget hann stanna, även den sista F-vagnen, i vilken tågchefhavaren åkte. Tågchefhavaren nödbromsade tåget, då han märkte att framför gående vagn hade urspårat.

Anledningen till olyckan var axelbrott å näst sista vagnen.

Skövde—Ulvåker den 2/9 1929.

Sjunde vagnen från slutet i tåg 4046 urspårade. Orsaken var att en axeltapp brutit på grund av varmgång.

Förskjutning av last.

Älmhult—Killeberg den 28/2 1929.

Tåg 5777 stannades, emedan från en vagn en bräda glidit ned och brutit slangkopplingen.

Lamhult—Lidnäs den 13/6 1929.

Tåg 4351 stannades av lokföraren, emedan trycket i luftledningen föll. Vid företagen undersökning visade det sig att kiken på 11 :te vagnen från loket räknat var stängd. Denna vagn var lastad med bräder. Troligen har en bräda glidit ned och avstängt kiken.

Skinnskatteberg—Krampen den 17/8 1929.

Tåg 4371 stannades, emedan en större trycksänkning i bromsledningen uppstod. Vid företagen undersökning befanns, att främre kopplingskranens handtag å 22:dra vagnen från loket räknat var avstängd, varför luften från främre delen av ledningen strömmade ut genom kranens utblåsningsventil. Å slangmuttern och å kranens handtag förmärktes rester av trä, som läto förmoda, att en bräda från framföregående vagn glidit ned och därvid stängt kranen.

Åkarp—Arlöv den 19/8 1929.

Under tågs 5453 gång gled en bräda å en lastad vagn ut och slog sönder fönstret å hytten å tågs 12 lok. Eldaren undgick genom en slump att träffas.

Ballingslöv den 12/9 1929.

I tåg 4001 hade en brädlast förskjutit sig, varvid några bräder glidit utanför profilen för fria rummet. Då tåget passerade Ballingslöv, varest tåg 12 väntade, stötte bräderna mot detta tåg, varvid loket och en Co-vagn skadades.

Särskild tågbefälhavare medföljde tåg 4001. Under uppehållet i Älmhult hade tågbefälhavaren avsynat tåget å båda sidorna men ej upptäckt, att last förskjutit sig.

Bodafors—Sävsjö den 8/11 1929.

Lokföraren å tåg 4351 stannade tåget å linjen, emedan trycket i luftledningen sänktes av okänd anledning. Vid undersökning visade sig detta bero därpå, att några bräder från en brädlastad vagn förskjutit sig över den bakre vagnsgaveln och stängt luftledningskiken på efterföljande vagn.

Tågklararen i Bodafors hade iakttagit lastförskjutningen och varskott Sävsjö därom. I anledning därav stoppades tåget i Sävsjö men fick omedelbart fortsätta, enär orsaken redan blivit undanröjd.

Ineffektiv skyddsväxel.

Malmberget (Hermelin N) den 8/11 1929.

Tåg 2858 sammanstötte snett från sidan med ett vagnsätt lastade malmvagnar. Lokbiträdet skadades ganska svårt vid kollisionen, som ägde rum vid den sidan, varest han hade sin plats. Av de 15 tåget medföljande passagerarna erhöles två mindre skador. Rätt stora skador uppkommo å den rullande materielien.

Ursprungliga orsaken till olyckan var, att malmvagnarna under framspelningen råkade i drift. Detta i och för sig skulle emellertid ej hava behövt innebära någon fara för det å huvudspåret framgående tåget, om den skyddsväxel, som fanns inlagd, kunnat leda det tunga vagnsättet i avsedd riktning från huvudspåret; nu urspårade vagnarna och fortsatte i rörelseriktningen å den frusna marken.

Rälsbrott.

Fåglavik den 11/3 1929.

En 34 cm lång och c:a 6 cm bred bit, som utgjordes av räls huvudet och halva höjden av räslivet, brast av och föll bort från ena änden av en räls, liggande omedelbart framför yttersta infartsväxeln, sannolikt under det att tåg nr 9 passerade.

Tåg nr 153 passerade sedermera brottstället utan att dess personal märkte något ovanligt. Brottet upptäcktes och anmäldes av några i närheten boende personer, vilka iakttagit hårda slag, då tåg 153 passerade.

Bergras.

Skee den 26/11 1929.

Ett bergras, omfattande c:a 150 kbm sten, inträffade omkring 1 km söder om Skee station några minuter imian tåg 1555 skulle avgå från Skee. Såväl banan som den landsväg, som går mellan banan och berget, från vilket raset skedde, blockades av stenarna. Genom dånet från raset blev man å Skee station varskodd om att något inträffat, och tåget kvarhölls där, till dess linjen efter ett par timmar åter gjorts framkomlig.

Kollision vid vägövergång.

Halmstad—Trönninge den 28/4 1929.

Tåg 41 påkörde vid en övergång en lastbil, å vilken 5 personer, 3 äldre och 2 barn, färdades. En av de äldre personerna dödades, och de övriga ådrogo sig mer eller mindre svåra skador. Å loket skadades högra excenterstången och en lagerbox, varjämte mindre skador uppstodo å några vagnar i tåget. Loket blev tjänsteodugligt, och reservlok från Halmstad C framförde tåget till Ängelholm. Banan skadades ej. Vägen, å vilken olyckshändelsen skedde, är av mindre betydelse och vägövergången obevakad. Sikten är god.

Ockelbo—Lingbo den 6/5 1929.

Tåg 402 kolliderade med en bil. Ingen människa skadades. Lokets ena fotsteg och bilen erhöillo smärre skador.

Gyhult—Ödåkra den 25/5 1929.

Tåg 2012 kolliderade vid en vägövergång med en bil, i vilken 3 personer befunno sig. Samtliga dödades. Vägen, å vilken olyckan skedde, löper ett stycke parallellt med järnvägen och sikten är god vid övergången. Varningssignal gavs från tåget, som vid tillfället framfördes med 65 å 70 km hastighet. Loket erhöill en mindre skada å bromsanordningen, ena luftledningsröret bräckt. Sedan röret provisoriskt lagats, kunde tåget, som genom olyckshändelse blev omkring 50 minuter försenat, framföras av egen maskin. Ingen skada å banan. Vägövergången obevakad.

Storvik—Torsåker den 16/10 1929.

Tåg 4201 kolliderade med en lastbil vid en vägövergång. Chauffören, som var ensan i bilen, blev svårt skadad. Smärre skador uppkommo å loket.

Outredd anledning.

Sävenäs rangerbangård den 11/3 1929.

Vid tågs 4075 ingång urspårade tågets tredje t. o. m. elfte vagnar i en spårkorsning. Den framför korsningen liggande växeln var låst i rätt läge och befanns vara oskadad. Någon skada å korsningen eller å spåret i övrigt, som kunnat vålla urspårningen, kunde icke påvisas. Ej heller hinder i korsningen, såsom något från tåget nedfallet föremål e. d. Den verkliga orsaken till missödet har därför icke kunnat med säkerhet fastställas. Troligen har urspårningen förorsakats av »styvhet» i tåget i samband med sammanpressning av tåget från aktern, varigenom något hjul pressats mot korsningsspetsen samt gått upp på den och urspårat. Tåget bestod av 68 vagnar. Fem av de urspårade nio voro tomma. Efter den sista urspårade vagnen följde 25 tomvagnar. Efter dessa följde 26 lastade och sist i tåget en tom vagn.

Ljuså—Holmfors den 15/6 1929.

Den sista i tåg 22 gående vagnen — gasvagn — urspårade, varvid banan delvis skadades å en sträcka av 300 m.

Rosshyttan—Krylbo den 24/11 1929.

Tåg 4272 urspårade med 3 vagnar två km söder om Krylbo. Spåret upprevs på en sträcka av cirka 150 m.