

IV. Säkerhetstjänsten.

1. 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 tågklarare ej själv manövrerat vevapparat, då så bort ske,
- att avgångssignal givits till tåg, utan att tågbefälhavare anmält »klart för avgång»,
- att tillträdande tågklarare ej tecknat sin signatur i överlämningsboken,
- att anmälan »O in» lämnats utan tågklararens tillstånd,
- att föreskrivna anteckningar om tågvägsinspektion enligt såo § 55, mom. 6 samt om kontroll av semaforlyktorna enligt bihangsorder nr 557/1930 ej förts,
- att order med längre giltighetstid ej införts å härför avsett upplägg i överlämningsboken,
- att uppgift om, när tågvägsinspektion i visst fall tidigast får påbörjas, ej intagits i »plan för säkerhetstjänsten»,
- att tågklararen ej tecknat sin signatur i tågtidjournalens kolumner 3 och 9 å sidan för ankommande tåg,
- att avgångssignal till genomfartståg ej givits med tillbörlig omsorg,
- att föreskriven skylt »Hinder för tåg» ej uppsatts å telefonapparaten,
- att hinderanmälan ej avlåtits vid tralluttagning å närmaste stationsrästcka, då så bort ske,
- att stoppsignalering ej anordnats vid tralluttagning å närmaste stationssträcka,
- att hinderanmälan ej införts å en rad längs hela sidan i tågtidjournalen,
- att tågvägsinspektion ej företagits vid tågs avgång,
- att tillstånd till signalvakt att giva körsignal till tåg lämnats av tågvägsinspektören istället för av tågklararen,
- att i tågtidjournalen ej lämnats en rad blank framför hinderanmälan,
- att tågklararen infört sin signatur i kol. 9 i tågtidjournalen å sidan för ankommande tåg, innan tåget inkommit,
- att order med längre giltighetstid införts å härför avsett upplägg i överlämningsbokens början men däremot ej å daguppläggen,
- att order som beröra trafiksäkerheten ej delgivits stationspersonalen (såo § 46 mom. 3),
- att tågklararen lämnat nyckeln till tågvägslåsen kvarsittande i vevapparaten,
- att underrättelserna till banpersonalen ej lämnats på föreskrivet sätt,
- att bestämmelserna i såo § 74, mom. 4 ej tillämpats, då så bort ske,
- att tågklararen saknat föreskriven tågklarare-beteckning å pälsmössan,
- att avgångssignal givits för tidigt åt uppehållståg,
- att tågbefälhavare ej medfört säkerhetsordningen (tjo § 9),
- att obehöriga tillåtits handhava säkerhetsanläggningarna,
- att anteckning i överlämningsboken ej gjorts om anordnad stoppsignalering vid station på grund av bandisposition, tralluttagning eller annat hinder,
- att vid begäran om bandisposition icke använts de härför avsedda formulären,
- att motorfordonsfärd företagits utan föreskriven anmälan till underrättelsestation,

att ändring av i tjänstetidtabellen intagna uppgifter ej meddelats genom tillägg (såo § 35, mom. 2),

att banpersonalen ej underrättats om bandisposition,

att belysningen å bangårdar varit bristfällig,

att anteckning ej gjorts i vederbörlig anteckningsbok om bruten plombering till nödfallsutlösning,

att tryckluftslangar ej varit vederbörligen upphängda,

att å bangårdar uppställda vagnar ej varit bromsade eller förstängda,

att oförreglade motväxlar i tågvägen ej låsts eller bevakats vid tågrörelse,

att anordning för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar ej hållits fränkopplad och låst,

att personförande tåg efter stopp vid plattform omedelbart förflyttats utan att signal därtill givits

samt att knalldosor ej förvarats under plombering.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 129 och instruktioner till 42.

3. Föredrag rörande säkerhetstjänsten.

Genom skrivelse den 12/2 1931 har bestämts, att föredrag skola hållas vid distrikten angående säkerhetstjänstens funktion med särskilt framhållande av vikten utav att gällande bestämmelser inom denna gren av tjänsten på det noggrannaste iakttagas. För vinnande av enhetlighet beträffande föredragen har överinspektören

till vilka beordrats alla de tjänstemän, som hava i uppdrag att examinera eller undervisa personalen i gällande säkerhetsföreskrifter. Föredraget har även varit tillgängligt för annan personal.

4. Påpekanden angående drifttjänstens besörjande.

Genom bihangsorder nr 647 har framhållits, att även vid växling, som utföres av banavdelningens personal utan biträde av trafikavdelningen, skall en av den i växlingen deltagande personalen vara växlingsledare, och denne skall vara examinerad åtminstone i de för växlingstjänst gällande bestämmelserna i säkerhetsordningen.

Genom bihangsorder nr 212 har växlingspersonalen uppmanats iakttaga försiktighet vid sammankoppling av fordon med lok försedda med s. k. Norrlands-snöplogar.

Till följd av inträffade olyckshändelser vid framförandet av motordressiner över vägkorsningar har i bihangsorder nr 562 framhållits nödvändigheten av att iakttaga försiktighet vid framförandet av såväl större motordressiner som övriga motor-drivna mindre fordon.

5. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Skrivelse den 23/1 1931. Bestämmelser rörande förläggande av tågmöte till driftplats å linjen å bandelen Brintbodarne—Särna.

Skrivelse den 24/1 1931. Medgivande att medelst tillkoppling framför låg till driftplats införa å bandelarna Umeå—Holmsund, Lycksele—Storuman, Boliden—Slind och Kallholmen—Rönnskär uttagna vagnar.

Skrivelse den 2/4 1931: Tillstånd att vid Karlstad C framföra tåg från Skåre eller Våxnäs förbi yttre infartssignalen i stoppställning, om lokföraren medelst den vid signalmasten anbragta telefonen dessförinnan inhämtat tågklararens tillstånd härtill.

Skrivelse den 21/4 1931: I säo § 29, mom. 5, föreskriven stoppsignalering behöver icke anordnas vid Göteborg—Tingstad och Sannegården, när i tidtabellsboken intagen stående bandisposition äger rum mellan nämnda stationer.

Skrivelse den 30/4 1931. Tillstånd att å linjen Karungi—Haparanda tillämpa samma undantagsbestämmelser från säkerhetsordningen, som äro medgivna för bl. a. linjen Karangi—Övertorneå.

Skrivelse den 19/5 1931: Medgivande att vid Norsholm för södergående genomfartståg visa körsignal för utfart, *efter* det infartssignalen ställts till kör.

Skrivelse den 17/6 1931: Tillstånd för tågklararen vid Eskilstuna S att med tågledares befogenhet å linjen Eskilstuna S—Eskilstuna C ändra ordningsföljden mellan två tåg, som båda framgå enbart å linjen Eskilstuna S—Eskilstuna C eller mellan två tåg, av vilka det ena går enbart å nyssnämnda linje och det andra å linjen Hällberga—Eskilstuna C eller bortom dessa stationer.

Skrivelse den 20/6 1931: I lokalpersontågen å linjen Göteborg C—Alingsås, vilka framföras med en dragande och en påskjutande elektrovagn, får under vissa förutsättningar jämväl en tredje verksam sådan framföras.

Skrivelse den 26/6 1931: Bispårstågen mellan Stockholm C—Tomtebodå få framföras utan konduktörspersonal även i de fall, då loket är bemannat med endast förare. Ävenledes har medgivits, att den i säo § 40 mom. 5, angivna maximitikten av 60 ton må för ifrågavarande bispårståg höjas till 90 ton.

Skrivelse den 3/7 1931: Motorvagnståg å linjen Eskilstuna C—Mälarbadens hamn, Åkers styckebruk—Strängnäs och Mariefred—Läggesta få framföras bemannade med endast en man (föraren).

Skrivelser den 11/7 och 30/7 1931: Medgivande att med vissa undantag från säkerhetsordningens bestämmelser hålla svängbron vid sjön Kratten obehåkad för tåg under seglationstiden och Västanfors obehåkad för vissa tåg.

Skrivelse den 6/8 1931: Medgivande att i säo § 55, mom. 6 föreskriven tågvägsinspektion må för viss del av bangården vid Karlstad C fullgöras i samband med de vanliga inspektionerna av banavdelningens personal.

Skrivelse den 22/10 1931: Anmälan »O ut» må efter trafikinspektörens medgivande göras i förväg vid sådana tåganmälningsstationer vid 2, 3 och 4 trafiksektionerna, mellan vilka gångtiden icke överstiger 5 minuter.

Skrivelse (mbr) den 28/10 1931: Ånglok, vilket framför vagnar, som användas vid revision av elektriska kontaktledningar, får bemannas med endast förare under förutsättning att en signalkunnig person, som dessutom är förtrogen med lokets skötande, tager plats å loket, medan detsamma är i rörelse.

6. Hjälpberedskap.

Med hänsyn till den synnerliga vikten av att hjälptåg kan med minsta möjliga tidsutdräkt utgå för att bispringa *skadade personer*, har i skrivelser den 18 mars och 16 maj 1931 framhållits nödvändigheten av att hjälpvagnsaggregat hålles samlat å en plats å bangården.

7. Särtryck.

Ny, omarbetad upplaga av »Instruktion för användande av plattformsmotorvagnar» har fastställts att gälla fr. o. m. den 1 maj 1931.

Förslag till en reviderad upplaga av »Allmän ställverks- och blockinstruktion» har av därtill utsedda kommitterade ingivits till styrelsen. Förslaget är under bearbetning inom styrelsen.

8. Nya formulär.

Ett nytt formulär: »Anvisningar för tågföljdsbokens användande» har fastställts för användning å malmbanan.

Formulär nr 361 A »Signalredskap bestående av röd signalflagga, grön signalflagga och knalldosor förvaras » har inrättats för att uppsättas å plats, där det är väl synligt för personalen.

9. Redogörelser för mer anmärkningsvärda tilldragelser i tågjänst.

Försummad eller bristfällig tågvägsinspektion.

Edsbyn den 10/1 1931.

Då tåg 2604 var på utgång från stationen, skrapade en utskjutande balk från en vingplog, som ej stod hinderfritt å angränsande spår, mot i tåg 2604 gående BCo och C3d. Därvid skadades avsevärt BCo-vagnens väggbeklädnad och en del fönsterfoder. Å C3d-vagnen avsletos vagnskyltkrokarna. Anledningen till olyckan var ofullständig tågvägsinspektion.

Norrköping C den 8/3 1931.

Yid tågs 18 ankomst kunde körsignal ej givas med infartssignalen, sannolikt därför att tågvägen av misstag lagts till spår VI, under det att tågklararen frigivit tågväg till spår VII, varför tåget intogs för signalredskap. En motväxel i tågvägen intog felaktigt läge, så att tåget ingick å fel spår.

Tågklararen hade underlåtit att företaga tågvägsinspektion.

Älvsjö den 11/3 1931.

Då S. N. J. tåg 282 var på ingång å spår 5, iakttog tågklararen, att en revisionsvagn befann sig i tågvägen. På av tågklararen given stoppsignal bragtes tåget till stopp, innan sammanstötning skedde.

Föraren av revisionsvagnen hade efter medgivande av ställverksvakten växlat vagnen från ett sidospår in på tågspår 5, varom tågklararen ej haft vetskap. Tågvägsinspektion, i vad avser tillsyn att tågväg är hinderfri, skall å stationen förrättas

av tågklararen och ställverksvakten — var och en för visst, begränsat område. (Jfr såo § 55, mom. 7). Tågspåren å stationen äro isolerade, så att körsignal ej kan visas, med mindre spåren äro fria från fordon.

Sedan tågklararen efter verkställd inspektion av sitt område funnit, att allt var klart för tågs 282 intagande, frigav han tågvägen. När ställverksvakten efter inspektion av sitt område — vilket även var fritt från vagnar — skulle ställa infartssignalen till kör, kunde detta icke ske. Sannolikt hade revisionsvagnen under tiden mellan inspektionerna överflyttats från det ena inspektionsområdet till det andra. När ställverksvakten, som haft den uppfattningen att revisionsvagnen endast skulle passera spår 5, icke kunde ställa infartssignalen till kör, underrättade han härom tågklararen, vilken då ånyo företog en inspektion men denne observerade därvid ej vagnen. På order av tågklararen bröts spårkontrollen, varefter körsignal kunde givas.

Observera bestämmelserna i bihangsorder nr 647jl1931.

Älvsjö den 11/3 1931.

Avgångssignal gavs till tåg 298, utan att tågklararen hade förvissat sig om att utfartssignalen visade »kör». Som denna visade stopp, igångsattes ej tåget av föraren.

Tågklararen hade fått den uppfattningen, att utfartssignalen, som är svår att urskilja från plattformen, intagit körställning. Närmaste blocksträcka hade varit fri.

Gårdsjö den 12/3 1931.

Tåg 4863 (genomfartståg), som erhållit avgångssignal, stoppades då det närmade sig slutväxeln, emedan möteståget 4702 ej hade stannat hinderfritt. Tågklararen hade uraktlätit att förrätta tågvägsinspektion.

Kumla den 22/3 1931.

Tåg 654 på utgång från stationen uppkörde växlarna 5a/b/18. Tågklararen, som tillika hade att klargöra och inspektera tågvägen för tåget, hade av glömska underlätit att lägga växlarna i rätta lägen.

Solna blockpost den 28/4 1931.

Då tåg 162 T efter erhållen avgångssignal skulle passera stationen, låg en växel i tågvägen fel, varför tåget gick in å skyddsspåret, varvid loket körde in i skyddsgruset och urspårade med främre hjulparet. Tågklararen, som själv hade att klargöra tågvägen, trodde sig hava lagt växeln i rätt läge och låst densamma.

Katrineholm den 2/5 1931.

En medväxel i tågs 9 utfartsväg låg fel och uppkördes, dock utan att skada uppstod.

Tågvägsklargöraren hade, litande på tågvägsinspektörens uppgift att tågvägen låg rätt för tåg 9, uraktlätit fullgöra honom åliggande tågvägsklargöring.

Tågvägsinspektören hade försummat verkställa tågvägsinspektion, men det oaktat anmält till tågklararen, att utfartstågvägen för tåg 9 var inspekterad och klar.

Alster den 16/5 1931.

En växel i utfartstågvägen uppkördes av tåg 1401. Tågklararen hade upplöst tågvägen för tåg 7601 för tidigt för utförande av växling med detta tåg och därefter avglömt nämnda växel vid tågvägsinspektionen.

Ytterby den 11/6 1931.

Tåg 1561 uppkörde vid avgång en växel. Tågklararen hade uraktlätit att klagöra och inspektera tågvägen.

Karlstad C den 3/7 1931.

Karlstad—Skoghalls järnvägs tåg 3216, bestående av ensam motorvagn, urspårade vid avgång från stationen vid Sjötullens skiljeväxel, emedan denna låg för gång till normalspåret (linjen är treskenig mellan Karlstad och Sjötullen).

I växel- och signalsäkerhetsanläggningen ingår ovannämnda skiljeväxel. Utfartssignalerna äro dessutom beroende av två par vägbommars ställning. Då tågklararen skulle klargöra tågvägen för tåg 3216, gick det ej att fälla bommarna på grund av någon felaktighet och ej heller att giva körsignal med utfartssignalen, varför bevakning ordnades vid vägövergången och tågpersonalen underrättades. I brådskan avglömde tågklararen att efterse skiljeväxelns läge.

Åby den 5/9 1931.

Då tåg 7404, ensamt lok, var på utgång från stationen, låg utfartsväxeln i läge till ett skyddspår, vilket hade till följd, att loket fortsatte mot stoppbocken och urspårade. Tågklararen hade vid tågvägsinspektionen förbisett ifrågavarande växels läge.

Strömtorp den 18/10 1931.

Tåg 1401, som fått avgångssignal, stoppades, sedan tåget igångsatts, enär en växel låg fel. Tågklararen hade förbisett att omlägga denna växel, då han i övrigt ordnade tågvägen från ställverket.

Annan försumlighet vid tågexpediering.

Södertälje S. den 23/2 1931.

Då tåg 239 efter erhållen avgångssignal backade mot Södertälje C, urspårade å första vagnen i farriktningen det andra hjulparet i en växel. Missödet förorsakades av att växeln omlagts, medan tåget gick över densamma. Tågklararen hade, ehuru utfartssignalen stod i stoppställning, givit avgångssignal till tåget.

Haparanda den 6/3 1931.

Tåg 3656, som på anmodan av föraren å en från Karungi kommande större motordressin, skulle kvarhållas i Haparanda för möte med dressinen, erhöll avgångssignal, innan densamma inkommit. Stoppsignal gavs emellertid omedelbart, enär tågklararen erinrade sig, att motordressinen ej inkommit. Tåget stannade efter att hava framgått icke fullt en vagnslängd. Kort därefter anlände motorföraren gående och meddelade, att dressinen hade urspårat 1.5 km. norr om stationen, men att dressinen undanförs hinderfritt.

Kälarne den 15/3 1931.

Mötet mellan tågen 22 och 401 hade till följd av tågs 22 försening förlagts från Håsjö till Kälarne. Tåg 401 erhöll i Håsjö verkställighetsorder samt order om spår två i Kälarna. Vid tågs 401 ankomst dit, visade infartssignalen »kör» till rätt tågväg. När tåget närmade sig infartsväxeln, observerade lokpersonalen, att växeln låg till spår 3, varför tåget stoppades. Avståndet var dock för kort, för att tåget skulle kunna stanna, innan det inkommit i växeln.

Orsaken till det skedda var följande. Enligt tågklararens i Kälarne beräkning skulle tåg 401, som var rättidigt, ankomma först, varför körsignal till spår 2 gavs till detta tåg. Omkring 5 min. före tågs 401 tidtabellsenliga ankomsttid gav emellertid tåg 22 signalen »tåg kommer». För att ej ytterligare försena tåg 22 beslöt tågklararen intaga detta tåg först. Tågklararen återtog den för tåg 401 givna körsignalen, upplöste tågvägen och omlade infartsväxeln till spår 3. Tågklararen stod därefter

i begrepp att giva körsignal till tåg 22, då han blev uppmärksamgjord på att tåg 401 stannat i växlarna.

Tilldragelsen visar vikten av att tågväg icke upplöses, förrän visshet vunnits, att annalkande tåg, vars förare möjligen iakttagit körsignalen, stannat. (são § 51, mom. 7).

Storvik den 15/3 1931.

G. D. J. tåg 5, som skall ingå å spår 4/3, ingick å spår 3, där G. D. J. tåg 12 var uppställt. Tåg 5 stoppade i god tid före ankomsten till tåg 12.

Tågvägen för tåg 5 hade vederbörligen inspekterats och befunnits klar och betryggad. I tanke att tåg 5 redan inkommit, hade tågvägsinspektören sedan klargjort utfartsvägen för tåg 12 och därvid omlagt växeln mellan spåren 3 och 4. Tåg 5 hade emellertid fått stanna utanför stationen, medan tåg 2503 intogs.

Ölme den 29/3 1931.

Tåg 5020 (genomfartståg) skulle denna dag möta tåg 1411 i Ölme. Vid tågets ankomst bibehölls infartssignalen vid »stopp», emedan tåg 1411 icke hade inkommit och tågklararen ej uppfattat, att lokföraren å 5020 givit signalen »jag är beredd att stanna å stationen». Sedan tåget med anledning härav stannat å linjen och stått där i 2 minuter, ställdes emellertid infartssignalen, i strid mot bestämmelserna i såo § 74, mom. 2, till »kör», ehuru tåg 1411 då ännu icke inkommit.

Ekträsk den 27/5 1931.

Tågen 4350 och 4351 hava enligt tidtabellen möte i Ekträsk. Ifrågavarande dag var tåg 4350 inställt och tågklararen hade för avsikt låta tåg 4351, som för mötet har fast uppehåll, avgå utan att tåget dessförinnan bringats till stillastående (são § 72, mom. 9). Omedelbart före tågets ankomst till stationen skulle tågklararen förvissa sig om, att utfartstågvägen var rätt lagd och sökte härför omställa tågvägshävstängen. Då detta icke lät sig göra — infartssignalen stod till kör, och tåget var nu på ingående å stationen — återställde han signalen till stoppställning och omlade i brådskan fel växel, varigenom 10:de, 11 :te och 12:te vagnarna från slutet av tåget urspårade.

Kalixfors den 6/6 1931.

Tåg 65, som möter tåg 402 i Kalixfors, skulle kvarhållas även för möte med en från Fjällåsen omedelbart efter tåg 402 kommande större motordressin. Tågklararen i Kalixfors avglömde emellertid dressinen och avsände tåg 65, innan dressinen inkommit. Sammanstötning förebyggdes genom att personalen å dressinen i god tid hann giva stoppsignal till tåget.

Stockholm C—Stockholm S den 9/8 1931.

Tåg 285, som på grund av anordnad enkelspårdrift framgick å uppgående huvudspåret, avsändes från Mälarstrand utan att stadgad tåganmälan för tåget utväxlats med Stockholm S. Tåget påkörde i tunneln under Södermalm tåg 7, vilket befann sig i sakta rörelse framåt efter att hava stoppat utanför Stockholm S några minuter, enär framförliggande tåganmälningssträcka ej varit fri. Vid sammanstötningen, som mildrades genom tågs 7 framåtrörelse, skadades i tåg 285 fem resande, elektroloket samt intill detta närmast gående en E- och två C-vagnar. Sista hjulparet å samtliga dessa vagnar urspårade. I tåg 7 skadades 4 Co-vagnar, varav den sista urspårade med sista hjulparet.

Enkelspårdrift hade anordnats, emedan kontaktledningen för nedgående huvudspåret blivit spänningslös.

Bristande samarbete personalen emellan; försumlighet vid tågexpediering.

Norrköping C den 16/2 1931.

Vid tågs 937 ingång på stationen observerade lokpersonalen, att ett lok befann sig i tågvägen. Bromsning verkställdes, men då loket var i rörelse från tåget, fortsatte detta, tills stoppsignal erhöles i vederbörlig ordning.

Tågs 111 ankommande lok hade uppsänts från personbangården till ställverk III för att utgå till Ståthöga. Loket, som stannade nedanför ställverket i avvaktan på medgivande att få fortsätta, skymdes från ställverket till en del av vagnar, som stodo uppställda på ett bredvidliggande spår. Ställverksvakten var sysselsatt med undersökning av linjeblockeringsapparaten, som icke fungerade, varför han ej observerade detta lok. Däremot iakttog han ett annat lok, som befann sig å ett av de bredvidliggande spårerna. I tanke att detta senare lok var tågs 111 ankommande lok, gav han växlingssignal till detta utan medgivande från ställverk IV. När tågklararen sedermera efterhörde hos ställverk III, om tågs 111 lok utgått till Ståthöga och erhöles jakande svar, lämnade han medgivande för tåg 937. Först då ställverk IV erhöles medgivande till tågets insläppande, varseblev ställverksvakten i ställverk III tågs 111 kvarstående lok. På växlingssignal av ställverksvakten satte sig loket i rörelse mot stationen, dit det återkom i tågs 937 tågväg och strax före nämnda tåg.

Enstaberga den 1/7 1931.

Tåg 18, som är genomfartståg i Enstaberga, stoppade, då det var på ingång å stationen, emedan ett vagnsätt växlades in i tågvägen från ett tillstötande spår. Ingen olycka inträffade.

Växlingsledaren hade i strid mot bestämmelserna i säo § 56 .mom. 3 underlåtit att förskaffa sig visshet om, när tågvägsinspektionen för tåg 18 verkställets. Tågklararen hade å sin sida visat försumlighet vid tågvägsinspektionen, i det att han genom bristfällig ordregivning möjliggjort, att växling företogs i farlig närhet av tågvägen strax före tågets ankomst.

Vårdslöst framförande av tåg.

Solna blockpost den 21/3 1931.

Då tåg 4201 var på ingång till Tomtebodan N och de nio sista vagnarna i tåget ännu befunno sig å nedspåret i tunneln, påkördes det av tåg 452, varvid sistnämnda tågs lok samt 3 godsvagnar i tåg 4201 urspårade. Resande och personal kommo ej till skada.

Ehuru föraren å tåg 452 själv iakttagit och av lokbitrådet gjorts uppmärksam på att försignalen visat varsamhet och att infartssignalen visade stopp, hade han icke bromsat in tåget i tid. När tåget icke hade bromsats vid passerandet av infartssignalen, hade lokbitrådet skyndat fram till förarens plats och vridit om bromsventilen i nödbromsläge, varefter föraren själv dragit i ångbromsen. Hastigheten hade dock varit för hög för att kunna bringa tåget till stopp före ankomsten till den punkt, där tågvägarna korsades.

Södertälje C den 29/6 1931.

Tåg 8 Se, backgående ånglok, skjutande två 2-axliga vagnar, infördes å stationen, där det skulle ingå mot tåg 152 Se, med för hög hastighet med påföljd, att det sammanstötte med sistnämnda tåg.

Veinge-Laholm den 16/7 1931.

Tåg 41 framfördes med så hög hastighet, att resande i vagnarna kullkastades, varvid en del avsvimmade, varjämte en del löst gods i restaurantvagnen kastades i golvet och splittrades.

Tåget hade framförts med för hög hastighet i kurva.

Rabbalshede den 29/11 1931.

Tåg 5244, bestående av lok och en vagn, sammanstötte med 8 tomvagnar, som voro uppställda i tågvägen strax innanför ingångsväxeln. Föraren hade i Uddevalla delgivits order om att i Rabbalshede ingå med försiktighet mot vagnar.

Föraren förklarade sedermera, att han haft den uppfattningen, att vagnarna voro uppställda i spårets bortre ände.

Arlöv den 2/12 1931.

Tåg 4350 infördes å stationen, oaktat infartssignalen intog stoppställning och bragtes ej till stopp, förrän det passerat utfartssignalen vid Y. K. B.-spåret.

Infartssignalen för tåg 4350 hade bibehållits i stoppställning, på grund av att tåg 1866, vars tågväg korsar tågs 4350, skulle intagas först och för vilket tåg det ställts till »kör». Då ställverksvakten märkte, att tåg 4350 ej stannade, ställde han infartssignalen för tåg 1866 åter till stopp och sprang ned för att visa stoppsignaler, men hade tågs 4350 lok redan hunnit förbi ställverket. Föraren å tåg 1866 lyckades genom kraftig bromsning bringa tåget till stopp omkring 30 meter framför infartssignalen. Tågs 4350 förare hade förväxlat de bredvid varandra stående infartssignalerna.

Försumlighet vid motorfordonsfärd.

Kil-Fagerås den 14/3 1931.

Tåg 5020 sammanstötte med en från motsatt håll kommande motortralla, varvid det sistnämnda fordonet helt ramponerades.

Motorföraren hade beräknat hinna till en c:a 300 meter längre fram i motortrallans färdriktning belägen vägövergång för att där avlyfta trallan.

Laholm den 8/8 1931.

Då tåg 43 var på ingång å stationen, kolliderade det med en motordressin. Motorföraren räddade sig genom att kasta sig av dressinen. Några i närheten varande banarbetare försökte, dock utan att lyckas, att rycka dressinen från spåret, varvid en av arbetarna skadades. På grund av tågets ringa hastighet blev dressinen endast lindrigt ramponerad. Banmästaren, som förde dressinen, påstod sig ej hava ihågkommit tåg 43.

Fiskeby-Eksund den 12/10 1931.

Sammanstötning ägde rum å uppspåret mellan fyra under bandisposition utförda vagnar och en motortralla. Å densamma åkande tvenne personer hunno sätta sig i säkerhet, innan kollisionen inträffade. Motortrallen blev skadad.

Motorföraren hade underlåtit att anmäla färden till underrättelsestationen (jfr säo § 33, mom. 1).

Åmotfors den 14/12 1931.

Då en motordressin skulle passera stationen låg en medväxel i huvudtågvägen i omlagt läge. Dressinen stoppade emellertid omedelbart framför växeln. Tågklarearen hade ej följt bestämmelserna i säo § 54, mom. 1.

Vagnar i drift å linjen.

Töreboda den 18/11 1931.

Under pågående växling med tåg 7452 råkade tågets 15 sista vagnar komma i drift i riktning mot Moholm, åt vilket håll bangården ligger i lutning. Tack vare den omständigheten att personal uppehöll sig å den i drift varande tågdelen, kunde denna fastbromsas, sedan 9 vagnar uppkört och passerat yttersta växeln mot Moholm. »Klart» hade lämnats till Moholm för tåg 10 någon minut innan missödet inträffade, men hann denna anmälan återtagas, innan tåg 10 passerat Moholm. Orsaken till händelsen torde ha varit den, att växlingsledaren icke tillräckligt minskat trycket i bromsledningen å den ifrågavarande tågdelen, varigenom bromsverkan i densamma blivit för ringa.

Bristfällig förstängning av vagnar.

Bosarp den 6/12 1931.

Tre vid den obevakade driftplatsen avställda tomma vagnar kommo under rådande, orkanlik storm i drift, varvid en av vagnarna pressades över spårspärren med ena hjulparet, som därvid urspårade. Vagnen rullade vidare å sliprarna, tills andra hjulparet, som även gått av spåret, träffade spårspärren, varigenom vagnens rörelse stoppades. Uppgående huvudspåret blockerades av vagnen.

Missödet, som observerades av överbanmästaren vid inspektion av linjen, inrapporterades omedelbart till Eslöv och stoppsignalering anordnades.

Orsaken till att vagnarna kommit i drift och ena vagnen urspårat torde hava varit, att vagnarna ej varit sammankopplade sinsemellan och ej heller säkert förstängda.

Observera bestämmelserna i säo § 56, mom. 7 och § 93, mom. 5.

Försumlighet vid vagnuttagning.

Storuman—Lycksele den 8/7 1931.

Tåg 3735 skulle från km. 76 + 600 å bansträckan Bålforsen—Betsle till Betsle inskjuta fyra å linjen uttagna vagnar. Ehuru vagnarna, som stodo i kurva, ej kunde iakttagas av föraren på 350 meters avstånd, visades likväl icke i dylikt fall föreskriven varsamhetssignal. Tillsyningsmannen åkte i stället på loket för att varsko föraren, vilket dock skedde så sent, att denne icke hann bromsa ned tåget utan sammanstötte med de uttagna vagnarna, varvid loket och tre av vagnarna erhöillo mindre skador. Tågets hastighet var vid sammanstötningen 20 km.

Försumlighet vid växling.

Vårgårda den 13/4 1931.

Tåg 151 kolliderade vid ingående å stationen med sista vagnen i tågs 7451 tågsätt, vilken var i rörelse mot tågs 151 tågväg.

Tåg 7451 hade vid sin ankomst stannat hinderfritt men under den växling, som sedermera utfördes med dess främre del, erhöillo den kvarstående tågdelen en stöt med påföljd, att sista vagnen, som avkopplats, rullade ut mot tågs 151 tågväg.

Personalen hade underlåtit att iakttaga bestämmelserna i säo § 56, mom. 2 och 6.

Älvsjö den 3/10 1931.

Sedan tågvägen för tåg 330 frigivits, växlades ett vagnsätt från spår 2 in i tågvägen. Växlingssättet hann dock i tid backas tillbaka.

Tåg 330 ingår i vanliga fall å spår 5 men intogs denna dag på grund av ombyggnads-

arbeten å spår 3. Mellan spår 2 och 3 hade provisoriskt inlagts en växel jämte urspåringsväxel, endast lokalt omläggbara och låsta medelst kontrollås, vars nyckel förvarades hos tågklararen.

Sedan tågvägsinspektionen för tåg 330 utförts och innan tåget ankommit, hade kontrollåsnyckeln av tågklararen utlämnats till en av växlingspersonalen för utförande av en växlingsrörelse, sedan tåget inkommit. Denne, som avglömt att tåg 330 denna dag skulle intagas å spår 3, hade emellertid omedelbart öppnat låsen och företagit växlingen.

Felaktighet å växel.

Jönköping C den 20/2 1931.

Tågs 7572 lok och fem första vagnar urspårade i en växel vid ingång å stationen. Efter missödet hittades den bult, som förbundit växelstaget och den för tillfället frånliggande tungan, liggande lös i spåret. Bulten saknade saxpinne, som torde ha fallit bort genom skakningarna vid tågets passerande.

Axelbrott.

Hundsjö—Degerselet den 20/1 1931.

I tåg 2702 bestående av 12 vagnar brast å fjärde vagnen från lok akte hjulparets axel invid båda näven, varvid ena hjulet blev liggande mitt i spåret. Lokpersonalen, som märkte att tåget började självbromsa och att trycket sjunkit till 0, bringade tåget till stopp medelst ångbromsen. När tåget stoppade, avrycktes bakre tågdelen, vilken saktat rullade tillbaka till den plats, där vagnshjulet fallit. Hjulet åstadkom nu urspårning av de två sista vagnarna i den tillbakarullande tågdelen. Att de lösryckta vagnarna icke omedelbart stannat, torde berott på att bromsanordningarna skadats.

Tre vagnar blevo betydligt ramponerade. Å banan upprevos rälsträngarna och skadades en del sliprar, skarvbult och spik på en sträcka av 800 m.

Brottet vid högra hjulet företedde, förutom den nya brottytan, två gamla. Det andra brottet hade en gammal ytbräcka.

Järna—Mölnbo den 21/1 1931.

Å en potatislastad H-vagn, som gick 4:e vagnen från slutet i tåg 6, brast bakre axeltappen på grund av varmgång med påföljd, att vagnen urspårade och gick vid sidan om spåret cirka 200 meter för att slutligen ställa sig snett över detsamma. Härvid avrycktes kopplet mellan främre tågdelen och den skadade vagnen. Tågbefälhavaren, som åkte i vagnen närmast före den skadade, varseblev urspårningen och nödbromsade tåget. Främre delen av tåget fortsatte efter 25 min. uppehåll. Hjälpåg tillkallades och banan blev klar för trafik efter c:a 5 timmar. Nästan alla rälsspikarna på ena rälsträngens innersida hade avslagits utmed sträckan för urspårningen. Eljest inga större skador å banan.

Vattjom den 28/1 1931.

I tåg 2444 brast loktenderns bakaxel tätt invid ena navet, när tåget befann sig c:a 1 km. från stationen, varvid axeländan kom att släpa i banan. Vid passerandet av infartsväxlarna slog axeländan mot dessa och bröts av även invid andra navet. Tungorna i två i tågvägen liggande växlar skadades och måste utbytas och dessutom blev spåret delvis ramponerat, varjämte signal- och säkerhetsanläggningen skadades.

Den brustna axeln var senast reviderad den 31/1 1929.

Skebokvarn den 17/2 1931.

I tåg 4041 upptäcktes av tågklararen i Sparreholm varmgång å en vagn mitt i tåget. Stoppsignal visades omedelbart men iaktogs icke av föraren. Tågklararen i Skebokvarn varskoddes och tåget stoppades där. Axeltappen hade gått av och hittades å bangården.

Gårdsjö—Finnerödja den 3/3 1931.

I tåg 4704 uppstod axelbrott å en med cement lastad Os-vagn. Vagnen avkopplades i Finnerödja. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Hedsjön—Lingbo den 4/3 1931.

I tåg 4350 inträffade omkring 2 km. söder om Lingbo axelbrott å 12:e vagnen från slutet. Lagergaffeln på vagnens ena sida kom att släpa efter rälen och förstörde en del klots jämte drivanordningen för spärrskenan vid infartsväxeln i Lingbo.

Anundsjö—Skorped den 19/3 1931.

I tåg 8623 brast loktenderns bakaxel, när tåget befann sig c:a 12 km. från Skorped. Vid passerandet av ingångsväxlarna å Skorped station åstadkom hjulet, som hängde på släp, en del skador å desamma.

Ragunda—Bispgården den 25/3 1931.

I tåg 4354 urspårade en Is-vagn till följd av en genom varmgång brusten axeltapp. Banan och även bron över Indalsälven blevo ramponerade, så att tåg icke kunde framgå förrän efter utbyte av 666 sliprar.

Stordalen—Abisko den 12/6 1931.

I tåg 16 uppstod axelbrott å en lastad malmvagn. Inga nämnvärda skador uppstodo å banan. Vagnen avkopplades i Stordalen.

Skultorp—Skövde den 28/7 1931.

Axelbrott uppstod å en vagn i slutet av tåg 4046. Vagnen urspårade. Dess underrede förstördes och likaså en del sliprar å banan. Främre delen av tåget infördes till Skövde. De å linjen kvarlämnade vagnarna fastbromsades och skyddssignalering anordnades.

Vretstorp—Laxå den 15/8 1931.

Tåg 4075 stannade å linjen till följd av axelbrott å 10:de vagnen från loket. Tionde, tolfte och fjortonde vagnarna gingo härvid ur spår. Omkring 250 sliprar blevo förstörda

Hennan—Loster den 26/8 1931.

Tåg 6053 stannade å linjen till följd av axelbrott å 11:e vagnen från lok. Den skadade vagnen och efterföljande vagnar kvarlämnades å linjen under skydd av anordnade stoppsignaler.

Jularbo—Krylbo den 3/9 1931.

Tåg 4351 stannade omkring 200 meter norr om försignalen till Krylbo till följd av en genom varmgång brusten axeltapp. Tåget infördes till stationen i två omgångar. Ingen skada uppstod å banan.

Kimstad den 20/10 1931.

Då tåg 111 var på ingång å stationen, uppstod brott på bakre tenderaxeln invid båda näven. Föraren bromsade omedelbart, men tåget fortsatte omkring 300 meter,

innan det kunde bringas till stopp. Tendern med de lösa hjulen liggande under sig släpade på spåret och rev delvis upp M. Ö. J. spårkorsning med S. J. samt sönderlet en del kontaktförbindningar i spåret. Inga nämnvärda skador uppstodo å lok och vagnar. Brottytan vid ena navet företedde en gammal bräcka.

Hjulringsbrott.

Brunflo—Pilgrimstad den 14/1 1931.

I tåg 2341 urspårade två vagnar till följd av hjulringsbrott å den främre gående vagnen.

Vingåker—Baggetorp den 12/8 1931.

I tåg 4102 inträffade hjulringsbrott å en Im-vagn utan broms. Ena hälften av hjulringen förblev kvarsittande å lötringen. Delar av hjulringen slungades mot ledningsröret till bromskännan å den andra efter den skadade i tåget gående vagnen, varigenom ledningsbrott uppstod och tåget stannade. Tåget infördes till Baggetorp, där de skadade vagnarna avkopplades.

Ena brottet å hjulringen företedde en gammal bräcka över hela brottytan.

Fjäderbrott.

Mölbo—Järna den 14/4 1931.

I tåg 4004 urspårade 25:e och 26:e vagnen (G- och Ns-vagnar) från lok räknat, då tåget befann sig c:a 3 km. söder om Järna station.

Av företagen undersökning har framgått, att en fjäderbult å G-vagnen tappats, varvid fjädern bringats ur sitt läge och orsakat hjulparets urspårning. Efter ytterligare 200 m. har även det andra hjulparet urspårat, varefter vagnen ställt sig snett över banan, varvid kopplet och tryckluftslangen brustit med nödbromsning till följd. Härvid har även den efterföljande Ns-vagnens främre hjulpar urspårat.

G-vagnen ramponerades fullständigt och måste nedskrotas på platsen. Ns-vagnen erhöll endast mindre skador. Å banan skadades sliprarna på en sträcka av 200 m. samt en ledningsstolpe.

Blå vikstrand—Åskilje den 22/8 1931.

I tåg 3736 urspårade å rakspår och i lutning 14 ‰ sista vagnen, vars last utgjordes av cement och tjära. Vagnens axelavstånd var 3.8 meter och tågets hastighet vid urspårningstillfället omkring 45—50 km/tim. Dragstången å den framföregående vagnen avrycktes och luftledningen bröts, varvid tåget självbromsades. Underredet å den urspårade vagnen blev betydligt ramponerat.

Orsaken till urspårningen torde berott på flera omständigheter. Å en föregående station hade kopplet måst åtdragas, enär det visade sig, att det hade benägenhet att gänga upp sig. Vidare framgick vid undersökningen av vagnens skador, att en bult bortfallit å ena främre bärfjädern och att lagren varit väl korta. Möjligen hade vagnen varit ändlastad, vilket förhållande —jämte att kopplet ånyo torde gängat upp sig — åstadkommit en tillfällig avlastning av nyssnämnda fjäder med urspårning till följd.

Avryckt dragstång eller vagnskoppel.

Pålsboda den 15/1 1931.

Tåg 4046 stannade för fast signal vid stationen och vid igångsättningen brast dragstången mellan 7:de och 8:de vagnen från lok, varvid tåget måste införas i två omgångar.

Ånge den 14/2 1931.

Vid nedbackning å spår 5 av tåg 4352, som bestod av 55 vagnar, sönderrycktes ett koppel med påföljd, att kalva tåget på grund av bangårdens lutning råkade i drift och fortsatte ut på linjen mot Erikslund. En vagn- och stallkarl misstänkte, då backningen ej upphörde, att ett koppel brustit, varför han hoppade upp på sista vagnen och tillskruvade bromsen. En annan vagn- och stallkarl, som även observerade missödet, lyckades gång efter annan, trots den höga farten hoppa upp å olika vagnar i tågsättet och tillsätta bromsarna. För detta sitt energiska ingripande tilldelades han en gratifikation.

I vanliga fall brukar tryckluftledningen uppladdas och bromsprov utföras, innan backning företagas men hade så ej skett nu. Order har utfärdats att backning ej får äga rum, förrän bromsprov verkställts.

Nedrasad last.

Mora den 23/12 1931.

Då tåg 8461 passerade bron över Dalälven, föll en del av lasten från en massavedsvagn ned i banan och åstadkom en del skador å de närmast efterföljande vagnarna. Anledningen till olyckshändelsen torde hava varit den, att kättingen varit så hårt åtdragen, att den genom vagnens skakningar dragit upp en stolpe ur hylsan. Genom temperaturomslag från kyla till blidväder hade såväl last som stolpar överdragits med ett frostlager.

Eld i tåg.

Brunflo den 9/5 1931.

Vid tågs 8110 ankomst till Brunflo observerades, att eld uppstått i en vagn lastad med torvströ. Presenningarna, som täckte lasten, hade genom blåsten och skakningarna glidit isär och den blottade lasten antänts av gnistor från loket.

Odensberg—Floby den 9/8 1931.

En vagn i tåg 4075, lastad med tändstickor, och två vagnar lastade med träull, fattade eld och blevo helt uppbrända. En fjärde vagn, lastad med plank, fattade även eld, som dock släcktes. Den elektriska kontaktledningen, en del räler och sliprar skadades.

Sannolikt hade en del av en presenning genom luftdraget kommit i beröring med kontaktledningen och därigenom förorsakat överslag.

Kollision vid järnvägsövergång.

Mälarstrand den 26/2 1931.

Tåg 280 påkörde en lastbil, som stannat i spåret vid norra tunnelmynningen, varvid F-vagnens båda hjulpar urspårade. Loket skadades obetydligt. Bilen spolierades.

Krokom—Näliden den 27/3 1931.

Tåg 2302 påkörde, då det passerade vägövergången invid banvaktsstugan 522 Nybo, ett timmerlastat hästfordon. Hästen dödades. Å loket uppstodo en del skador, så att lokbyte måste ske i Järpen.

Varberg—Åskloster den 8/9 1931.

Tåg 1492 kolliderade med en med c:a 2 000 kg. sten lastad arbetsvagn, vilken gått sönder och blivit stående mitt i banan vid en vägövergång. Vagnen ramponerades och även loket erhöill en del skador.

Töreboda—Slätte den 28/9 1931.

Tåg 154 påkörde vid Boda vägövergång en personbil, vilken helt ramponerades. Loket blev skadat så, att hjälplok måste anlitas. Varningssignalerna vid vägövergången hade fungerat oklanderligt.

Outredd anledning.

Bergsholmen—Urs viken den 28/1 1831.

I tåg 8671, som bestod av lok och 9 vagnar, urspårade i en vänsterkurva vid km. 55+391 samtliga vagnar med undantag av andra och tredje vagnen från lok. I spåret blevo en del rälskenor krökta och yttre rälssträngen upprevs på c:a 200 m:s längd. Enda skadan på tåget bestod i en avryckt tryckluftslang.

Antagligen har olyckan förorsakats av ett tjälskott, varvid innersträngen i kurvan lyftats, så att rälsförhöjningen utjämnats.

Mörsil—Järpen den 7/6 1931.

S. J. vagn litt Gs nr 13908 med ett axelavstånd av 3.76 m. och tillkopplad sist i tåg 2322 urspårade med ett hjulpar å rak linje. Efter tillryggalagda 170 m. urspårade även det andra hjulparet. Vagnen gick vid sidan av rälerna, tills den inkom i en vänsterkurva 260 m. längre fram, där den rullade ned för den 4.5 m. höga banvallen. Vagnen var lätt lastad med styckegods. Tågets hastighet översteg icke 70 km/tim. Sista periodsmörjningen å vagnen hade ägt rum den 9/2 1931. Någon felaktighet å vagnen eller banan, som kan anses hava orsakat urspåringen, har ej kunnat konstateras. Erån en banvaktsstuga, som ligger strax intill urspåringsstället, hade observerats, att sista vagnen rullat anmärkningsvärt och att grus uppkastats å dennas vänstra sida. Av undersökningen har framgått, att något föremål gjort trenne nedslag med c:a 15 m. mellanrum i gruset strax utanför slipersändarna och att första nedslaget skett 550 m. från det ställe, där första hjulparet urspårat.

Älvsjö den 6/10 1931.

Vid tågs 4046 avgång urspårade i en motväxel de två sista vagnarna. Orsaken till missödet har ej kunnat utrönas.

Berörd växelställare har, enligt ställverksvaktens uppgift, ej omställts, medan tåget befann sig i växeln, varför det sannolika är, att växeln vid en förut företagen backning uppkörts och sedan återgått i ett mellanläge, varvid den sista vagnen gått in på andra spåret.

[Säkerhetstjänsten](#)

[Startsidan](#)