

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1932

Säkerhetstjänsten.

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

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

beträffande förande av överlämningsbok

att signaturer ej alltid antecknats av till- och frånträdande tågklarerare,
att anteckning om anordnat extratåg ej införts,
att anteckning om tillsyn av semaforlyktor saknats,
att anteckning om uttagning av tralla å angränsande stationssträcka ej förts, då så bort ske,
att särskilt upplägg för order med längre giltighetstid ej upplagts eller ej använts,
att order från sistnämnda upplägg ej överförts till dagupplägget samt
att order, som ej beröra tågklarerares verksamhet, införts;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

att signaturer saknats beträffande såväl tåganmälan som hinderanmälan,
att vid hinderanmälan ej lämnats en rad blank ovanför denna samt
att anvisningar för journalens förande saknats eller ock föräldrade anvisningar använts;

beträffande förande av telefonbok å underrättelsestation

att anteckning om motordressins gång ej förts samt
att anteckning i övrigt om uttagning av motorfordon ej skett i föreskriven ordning;

beträffande handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggning

att nyckeln till tågvägslås lämnats kvarsittande i låset,
att tågvägshävstång ej återstälts i normalläge efter det tåg framgått,
att anordning för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar ej hållits frånkopplad och låst,
att plombering brutits utan att provisorisk plombering anordnats och utan att anteckning om förhållandet gjorts i vederbörlig anteckningsbok,
att anteckningsbok om felaktigheter å anläggningen ej funnits,
att utom S. J. stående personer tillåtits bryta plombering till reservhuvudnyckel (K 16) och att använda densamma,
att lokal instruktion för anläggningens handhavande varit föräldrad samt att instruktion ofta ej kunnat återfinnas, ävensom
att smörjning av växlar eftersatts;

beträffande förbandslåda

att lådan utan omslag förvarats på golv, å skåp o. dyl. ställen, så att damm och annan orenlighet kunnat inkomma i densamma,
 att den ej hållits låst eller plomberad,
 att anslag om lådans förvaringsplats saknats samt
 att ej reglementsenlig låda använts;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

att föreskrivna anteckningar om tågvägsinspektion enligt säo § 55, mom. 6 ej förts samt att dylik inspektion ej skett å föreskriven tid och till föreskrivet antal,
 att uppgift när i visst fall tågvägsinspektion tidigast får påbörjas ej intagits i plan för säkerhetstjänsten,
 att turlista och plan för säkerhetstjänsten ej haft avseende å gällande tidtabell,
 att alltför täta avbyten mellan tågklarerare förekommit,
 att avgångssignal till genomfartståg givits för sent,
 att vid avgångssignal signalstaven förts alltför hastigt,
 att tåg på utfart fått stoppas av föraren på grund av att vägbommar ej blivit fällda,
 att stoppsignal till tåg givits av den det ej vederbort,
 att vagnar vid vagnuttagning införts å driftplats utan iakttagande av bestämmelserna i säo § 32, mom. 8,
 att motortralla varit uppställd å driftplats utan att vara låst eller på annat sätt skyddad,
 att när bevakning inträtt vid driftplats, som varit obevakad för tåg, upplysning om tågläget inhämtats på annat sätt än som föreskrivits i anvisningar för tågtidjournalens användande,
 att förare ej underrättats, när ändring inträtt i tågs vagnvikt och bromskraft,
 att tryckluftslangar ej varit vederbörligen upphängda och ventilkranarna öppna,
 att förare och tågbefälhavare ej medfört säkerhetsordningen under tjänstgöring,
 att oförreglade utfartstågvägar ej angivits å tågvägsbeskrivning,
 att anslag om kontrollåsnycklars förvaring saknats,
 att tidtabellsbok ej blivit kompletterad med utkomna tillägg,
 att anslag om signalmedlens förvaringsplats saknats,
 att signalmedlen ej förvarats å angiven plats,
 att knalldosor ej förvarats under plombering, då så bort ske,
 att huvudsignaltavla saknats vid huvudsignal,
 att tågattiraljlåda varit bristfällig,
 att handdukarna i tågattiraljen varit inslagna i tidningspapper,
 att bristfälliga bromsskor använts,
 att motorvagn saknat skärmar för utmärkande av framänden,
 att slutsignalskärmar och slutsignallyktor varit i behov av ommålning,
 att slutsignal bestående av blinkljuslykta uppsatts å fel sida av tåget,
 att växelklot varit felaktigt målade,
 att märkning av vagn med kort axelavstånd ej utförts,
 att belysningen å driftplats varit bristfällig,
 att hinderpålar uppsatts vid spår, där dylika ej erfordras,
 att vagnväg saknat skydd för spärrhakarna samt
 att luftventiler i garage för lokomotor ej hållits öppna.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 184 och instruktioner till 25.

3. Tillägg till säkerhetsordningen.

Den 14/3, bihangsorder 211/32, fastställdes »Tillägg B till säkerhetsordningen», innehållande förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar (F. S. B.) att gälla fr. o. m. den 22 maj 1932.

4. Åtgärder vid svårare missöden å linjen.

Vid å linjen inträffade svårare missöden skall genom trafikinspektörens försorg på praktiskt möjligt sätt så ordnas att tillfredsställande, oavbruten förbindelse kan erhållas mellan arbetsbefälet på olycksplatsen och tågledaren (Bihangsorder 599/32).

5. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser. .

Skrivelse den 1/2 1932: Å linjer med i bruk varande linjeblockering skall endast anmälan »O ut» ske, när tågs ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad, för så vitt distriktschefen medgivit, att anmälan »O in» normalt ej behöver utväxlas å dylika linjer.

Skrivelse den 15/4 1932: Tågklarerarna vid Limesforsen och Särna skola äga att med tågledares befogenhet utfärda order enligt mom. 3 i tillägg B till säkerhetsordningen.

Skrivelse den 18/4 1932: Växelomläggning vid rundgång med lok må i Avafors utföras av lokbiträdet.

Skrivelse den 20/4 1932: Medgivande att vid Malmö C ändra tågspår i visst fall utan att underrättelse därom lämnas till lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station.

Skrivelse den 30/4 1932: Hinderanmälan, som utväxlats Hässleholm—Sösdala i anledning av vagnuttagning till Sandåkra, får återkallas, oaktat huvudnyckeln K 16 ej återlämnats till en av dessa stationer, men skall tillsyningsmannen hava anmält, att nyckeln innehaves av honom och allt är klart vid driftplatsen för tågs framförande.

Bihangsorder 318/32 (6/5): Bromsvärdet hos fyraxliga personvagnar med en vagnvikt av 45 ton och däröver har ändrats till 40 och 25 ton, alltefter omställningsanordnings läge »Perst» och »Godst».

Skrivelse den 11/6 1932: Medgivande att vid Nässjö vidtaga spårändring i visst fall utan att underrättelse därom lämnas till lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station.

Skrivelse den 22/6 1932: Ibö-vagnar med enkammarbroms och enkel regleringsventil med strypstycke skola i bromsavseende räknas som 4-axliga gods-vagnar »med övrig godstågsbroms».

Skrivelse den 8/7 1932: Lyftspannet vid Årstabron får passeras av tåg med en hastighet av 75 km./tim.

Skrivelse den 7/9 1932: Enbemanning av motorvagn och elektrolok i vissa persontåg och lokalgodståg å 2 trafiksektionen medgiven.

Skrivelse den 21/12 1932: Triangelspåret Malmö C—Lundavägen—Malmö godsbangård—Malmö C skall anses tillhöra Malmö C bangårdsområde. Arlövs stationsgräns vad beträffar godstågsspåret till Malmö godsbangård skall vara vid infartssignalen till Malmö godsbangård och rörelserna å godstågsspåret följaktligen ske under form av växlingsrörelser.

6. Tolkning av säkerhetsordningens föreskrifter.

Av styrelsen och överinspektören för säkerhetstjänsten hava lämnats följande tolkningar av mer allmänt intresse.

Till begreppsbestämningarna.

Banmästares motordressin är enligt bihangsorder 22/1932 att anse såsom större motordressin. (Öis skr.)

Till § 29, mom. 4 och § 32, mom. 1.

Om rörlig bro finnes å linje, där bandisposition för vagnuttagning är beviljad vare sig genom stående bandispositionsorder eller annorledes, skall det åligga tågklarare att, innan underrättelse lämnas tillsyningsman att dispositionssträckan är fri och att hinder för uttagningen ej möter, efterhöra med brovakten om bron intager läge för fordons framförande. Om stationens medverkan kräves för brons frigivande, kan tågklararen av vederbörliga frigivningsapparaters lägen själv iakttaga om medgivande lämnats till brons öppnande. (Öis skr. den 5/4 32.)

Till § 32, mom. 2.

Tågledarens namn skall alltid utsättas å avskrifter av form. S 1 och bestyrkandet avser att visa att ordern blivit rätt utskriven. (Öis skr. den 17/9 32.)

Till § 32, mom. 3.

Om vagnar, som utförts med lok, skola förflyttas å dispositionssträckan för hand, skall vid vagnarnas utförande hänsyn härtill tagas vid bestämmandet av erforderlig bromskraft. (Öis skr. den 21/4 32.)

Till § 33, mom. 2.

På framställd förfrågan huru skall förfaras vid uttagning av tralla från tågannälingsstation, där för tillfället ej någon tjänsteman är i tjänst på grund av att turlistan anger fritid för måltid, har svarats, att stationen i förevarande fall är att anse såsom obemannad vid tillfället ifråga och åligger det tralluttagaren att då förfara på samma sätt, som när tralla skall sättas å spår ute på linjen och har han sålunda, att, om han ej känner till tagläget, vända sig till närmaste bevakade station och efterhöra detta samt eventuellt anmoda stationen att ombestyrja stoppsignalering och hinderanmälans avlatande. (Öis skr. den 4/2 32.)

Till § 36, mom. 2.

På fråga om en tillfällig tjänstetidtabell, som av tågledaren utfärdats att gälla en viss angiven dag, även kan anses giltig vid ett senare datum, då samma tåg anordnas och om ej även order om tågets gång denna dag skall tillställas tågpersonalen, har meddelats, att order om tågets gång enligt tjänstetidtabell av först angivna dag (form. S 5) skall tillställas tågpersonalen. (Öis skr. den 6/9 32.)

Till § 45, mom. 2.

Daglig inspektion enligt § 45, mom. 2 vid obehövad driftplats kan lämpligen företagas i samband med sträckbesiktningen; observeras böra bestämmelserna i särtryck 12 (Banbevakningsordning), § 5 angående skyldighet för banvakt att utan anmaning företaga besiktningar, då särskilda förhållanden det påkalla. (Öis skr. den 28/4 32.)

Till § 49, mom. 1.

Skyldighet att kontrollera att tågpersonal, som kvitterat en order, behåller en kopia därav, föreligger ej för tågklararen. (Sty:s skr. den 15/1 32.)

Till § 50, mom. 3.

När i tågs tjänstetidtabell angivits, att spårändring skall äga rum å station, då extratåg anordnas, som där har möte med det förstnämnda tåget, bortfaller spårändringen, om mötet förlägges till annan station och tågpersonalen i förväg erhållit order om mötesändringen. (Bihangsorder 278/32.)

Det är ej nödvändigt att i order om ändrat tågspår med åtföljande ändring av signalbild ange förekomsten av andra huvudsignaler, som i tjänstetidtabell endast pläga angivas för att utmärka signalens placering i förhållande till dessa. (Öis skr. den 13/2 32.)

Till § 51, mom. 4.

Vägbommar få manövreras oberoende av huvudsignalerna, för så vitt detta ej är omöjligt genom beroenden. (Öis skr. den 16/1 32 m. fl.)

Till § 67, mom. 9.

Bestämmelserna i detta mom. få ej tillämpas i det fall, att föraren infört tåget å en station enligt säo § 72, mom. 11 och vederbörande tjänsteman är svår att anträffa för hjälp med utväxlande av tåganmälan. (Öis skr. den 28/9 32.)

Till § 76, mom. 2.

När »ändrad tjänstetidtabell» utfärdas och ändringen berör avgångstid för tåg, som får användas från driftplats intill 15 min. före tidtabellstiden, är det lämpligt, att det angives, om detta medgivande fortfarande skall gälla. (Öis skr. den 14/6 32.)

Till § 94, mom. 2.

Om lykta i huvudsignal ej kan tändas, när driftplats skall lämnas obehövad, skall anmälan därom avlätas samtidigt med anmälan »fri genomfart». Ersättande signalmedel skall ej anordnas. Lokpersonalen underrättas. (Öis skr. den 3/3 32 m. fl.)

Till § 99, mom. 7.

Om banvakt ej finnes i närheten för utförande av bevakning, när vagnar måste kvarlämnas å linjen, får föraren, sedan vederbörlig signalering ombestyrt, framgå med främre tågdel, tills banvakt kan anträffas. (Öis skr. den 18/11 32.)

7. Tågattiraljen.

Genom bihangsorder 575/32 (12/10) har föreskrivits, att lok- och tågattiralj å de linjer, där direktgående snäll-, person- och godståg framgå, skall utökas med tre st. trästavar för användande vid överbringandet av meddelanden från i gång varande tåg till stationerna.

Lok, som användas i tåg tjänst, skola utrustas med 8 knalldosor inlagda i en med rem försedd väska samt i den utsträckning vederbörande maskinsektionsföreståndare bestämmer med en handsignallykta, varmed kan visas ofärgat, grönt och rött sken. Väskan med knalldosorna skall medföras, när undersökning verkställs i anledning av att tåg utan konduktörspersonal stoppat till följd av inträffat missöde eller bromsats av för lokpersonalen okänd anledning. (Sty:s skr. den 29/12 32.)

8. Formulär.

I anslutning till fastställandet av tillägg B till säkerhetsordningen har inrättats ett nytt formulär S 12 (nr 381 X): »avskrift av tåganmälan» (Bihangsorder 211/32).

Formulär nr 358 Å (tågvägsbeskrivning) har omarbetats (Bihangsorder 307/32).

Ett nytt formulär nr 361 C »kontrollåsnycklar äro tilldelade denna driftplats till följande antal etc.» har fastställts (Bihangsorder 410/32).

9. Redogörelser för mer anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst.

Försummad eller bristfällig tågvägsinspektion.

Viskan den 4/2 1932.

Tåg 2443 på utfart från stationen uppkörde en växel, som ej blivit lagd i rätt läge efter tågs 2342 ankomst.

Tågklararen hade underlåtit att verkställa tågvägsinspektion.

Lomma den 11/2 1932.

Vid tågs 42 ankomst visades körsignal med två vingar till spår 1, i stället för i tjänstetidtabellen föreskrivna en vinge till spår 2. Tåget stoppades framför infartssignalen av föraren.

Tågklararen, som själv manövrerade ställverket, hade klargjort och inspekterat fel tågväg.

Kiruna C den 28/8 1932.

Vid tågs 3784 ankomst till stationen gavs körsignal med ett grönt sken till spår 1, å vilket vagnar funnos uppställda, i stället för rätteligen med två gröna sken till spår 2. Tåget framfördes av föraren förbi infartssignalen men stoppades före ankomsten till första växeln.

Tågklararen, som själv manövrerade ställverket, hade av förbiseende lagt felaktig tågväg.

Alster den 5/10 1932.

Tåg 1418 på utfart från stationen uppkörde en växel. Tågklararen hade avglömt att omlägga växeln, efter det tåg 1421 inkommit.

Söderhamn C den 10/10 1932.

Tåg 8342 på utfart från stationen påkörde en spårspärr, varvid en del skador uppkommo å räls, spårspärr och förreglingshjul.

Anledningen till missödet är att tillskriva bristande noggrannhet av tågklareraren vid tågvägsinspektionen.

Knäred den 8/11 1932.

Tåg 2121, som tidtabellsenligt skall möta tåg 3352 i Knäred, intogs å stationen å det spår, varå tåg 3352 befann sig. Tåget stoppades å ett avstånd av 75 m. från tåg 3352.

Tågvägsklargöraren hade underlåtit att klargöra tågvägen och tågklareraren hade givit körsignal utan att hava dessförinnan utfört tågvägsinspektion.

Lomma den 7/12 1932.

Vid tågs 1864 ankomst gavs körsignal med två vingar till spår 1, i stället för i tjänstetidstabellen föreskrivna en vinge till spår 2. Tåget stoppades av föraren vid ankomsten till första växeln i tågvägen. Å spår 1 var tåg 1925 uppställt.

Anledning: värdslöshet vid tågvägsinspektionen, som förrättades av tågklareraren.

Annan försumlighet vid tågexpediering.

Brännberg den 5/3 1932.

Mötet mellan tågen 402 och 21, som tidtabellsenligt skall äga rum i Brännberg, hade förlagts till Älvsby. Tåg 21 framgick till Älvsby efter att i Brännberg hava erhållit order å form. S 9 att tåget skulle möta 402 i Älvsby i stället för rätteligen avskrift av verkställighetsordern å form. S 8.

Lomma den 12/3 1932.

Tåg 1874 på utfart uppkörde en växel. Växeln, som vid tågets avgång intog rätt läge för utfart, omlades av tågklareraren, innan tåget passerat densamma.

Almedal den 15/3 1932.

Vid tågs 7652 avgång från spår 1 urspårade andra och tredje vagnen från slutet av tåget, som bestod av 16 vagnar. Å de urspårade vagnarna, av vilka en stjälppte, uppstodo en del skador å dragstänger, lagerboxar och bärfjädrar.

Tåget hade omedelbart före avgången backats över skiljeväxeln mellan spåren 1 och 2, varvid växeln som intagit felaktigt läge, uppkörts. Vid tågets avgång hade sista vagnen ingått å spår 2 och dragit de två närmast framför gående vagnarna ur spår.

Gripenberg den 12/6 1932.

Då tåg 4001 på infart passerade norra växeln, omlades denna under tåget, varvid 2 vagnar urspårade och blockerade såväl upp- som nedspåret.

Tågklareraren hade observerat de båda varningsmärken för elektrisk ström, som funnos anbragta å södra gaveln på en i tåget gående boggivagn, och på avstånd förväxlat dessa med slutsignalerna. Angelägen om snabb tågexpediering för tåg 4002, som stått 18 minuter utanför stationen i söder, hade tågklareraren i brådskan ställt infartssignalen till stopp, lämnat medgivande från blockapparaten, utlöst blockeringen och omlagt yttersta norra växeln i och för tågs 4002 utfart, allt innan 4001 i sin helhet passerat nämnda växel. Gripenberg var vid denna tid gräns för dubbelspåret Sävsjö-Gripenberg.

Kattarp den 1/10 1932.

Tåg 2054 avsändes från stationen, innan möteståg 7981 dit inkommit. Då tåg 2054 passerat utfartssignalen, observerade föraren, att ett tåg stod å linjen framför infartssignalen, varför han omedelbart stoppade tåget, som sedan backades in å stationen.

Tåg 2054 har tidtabellsenligt möte med tåg 2069 i Kattarp. Sagda dag hade extratåg 7981 anordnats att gå på tåganmälningssträcka efter tåg 2069 Nyhamnsläge —Kattarp, varigenom tåg 2054 även skulle möta tåg 7981 i Kattarp. Personalen å tåg 2054 hade på grund av förbiseende av tågklarararen i Hälsingborg F, som är ordergivningsstation, ej erhållit order om mötet med tåg 7981.

När tåg 2069 inkommit Kattarp och avgångstiden för tåg 2054 var inne, visade tågbefälhavaren å sistnämnda tåg signalen »klart för avgång», varefter tågklarararen lämnade medgivande till ställverksvakten att giva körsignal för tåget med utfartssignalen. Utan att hava efterhört, om klart för tåget erhållits från Västraby, gav tågklarararen avgångssignal till tåg 2054, sedan utfartssignalen ställts till kör. Såväl tågklarararen som ställverksvakten, vilken sistnämnde 15 minuter tidigare i överlämningsboken tecknat sitt kvitto om tågs 7981 gång, hade avglömt tåg 7981.

Märsta den 1/10 1932.

Militärtåg nr 10385 avsändes från Märsta, innan närmast föregående tåg nr 10383 inkommit till Rosersberg. På order av tågklarararen i Märsta stoppades 10385 å linjen av en banvakt och kvarhölls där, tills tåg 10383, som stoppat utanför infartssignalen i Rosersberg, dit inkommit.

Tågklarararen i Märsta hade avglömt att avvakta såväl »10383 in» som »återgivande» å linjeblockapparaten. Enär tåg 10385 skulle utgå från sidospår i Märsta, hade utfartssignalen satts ur bruk och signalering med handsignallykta å masten anordnats. Omedelbart efter det avgångssignal givits, hade tågklarararen erinrat sig, att han ej erhållit »10383 in», varför han genast i bantelefon anmodat en banvakt att stoppa tåget å linjen.

Försumlighet vid tågepediering och bristande uppmärksamhet å fast signal.

Lund C den 24/7 1932.

Vid tågs 1720 ankomst var tågväg lagd till spår 3 i stället för rätteligen till spår 5. Föraren införde tåget å stationen utan att observera att körsignal gavs till fel spår. Tågvägen var klar och betryggad.

Körsignal till spår 3 gives med 2 fasta, gröna sken och till spår 5 (huvudtågväg) med ett fast, grönt sken varjämte visas ett blinkande grönt eller ofärgat sken, allt eftersom utfartssignalen visar stopp- eller körsignal.

Ordningsföljden mellan tågen 1720 och 1782, vilket sistnämnda i Lund C skall ingå å spår 3, hade ändrats, utan att tågklarararen och ställverkspersonalen därom underrättats, varför körsignal givits till spår 3, i tanke att det var tåg 1782, som anlände.

Herrljunga den 13/8 1932.

Mötet mellan tågen n:ris 27 och 154 skall enligt tjänstetidtabell äga rum i Remmenedal. Till följd av tågs 27 försening ifrågavarande dag förlades mötet till Herrljunga. Personalen å tåg 154 erhöi i Remmenedal order, att tåget skulle framgå till Herrljunga och där möta 27 ävensom att i Herrljunga ingå å tågspår 5 för två vingar, motsvarande två fasta gröna sken från ljussignal.

Vid tågs 154 ankomst Herrljunga utvisade försignalen, att infartssignalen stod till stopp, varför tågets hastighet nedbringades. Då tåget befann sig på c:a 10 me-

ters avstånd från infartssignalen, visades körsignal med ett fast och ett blinkande grönt sken, angivande att tågväg var lagd till spår 4 och att utfartssignalen stod till stopp. Tåget infördes å stationen för den felaktiga körsignalbildens mot tåg 27, som intagits å spår 4. Tåg 154 stoppades dock av föraren, som iakttog att skiljeväxeln mellan spår 4 och 5 ledde till spår 4, på ett avstånd av 200 m. från tåg 27.

Tågklararen, som själv manövrerade ställverket, hade efter tågs 27 intagande å spår 4 givit körsignal för tåg 154 till samma spår, vilket var det för tåget tilltabellsenliga. Tågs 154 personal gjorde gällande, att körsignal givits med två fasta gröna sken.

Karlstad C den 16/11 1932.

Vid tågs 1418 avgång från stationen var tågväg lagd för utfart från spår I i stället för rätteligen från spår II. Tåget framfördes på den av tågklararen givna avgångssignalen och påkörde en å spåret befintlig spårspärr, varvid lokets högra gardjärn och plogvinge skadades.

Tågklararen, som i ställverket lagt tågvägen, hade underlåtit att efterse att rätt signalbild visades å spårplanen. Lokpersonalen hade ej uppmärksammat utfartssignalens felaktiga signalbild.

Vårdslost framförande av tåg.

Tomteboda Övre den 18/11 1932.

När tåg 527, som enligt tjänstetidtabellen skulle passera Tomteboda Övre, intogs å stationen, stod utfartssignalen, vilken är försedd med försignal, till stopp, enär ett föregående tåg ej lämnat framförliggande blocksträcka. På grund av bristande uppmärksamhet från lokpersonalen och underlåtenhet att på föreskrivet sätt utväxla meddelande om signalen fördes tåg 527 ut å linjen förbi utfartssignalen. Under tågets gång blev linjen klar, varför ingen olycka inträffade.

Missuppfattning av signal.

Almedal den 24/5 1932.

Då genomfartståg nr B 8 var på infart å spår 1 i bangårdens södra ände, gavs av tågklararen avgångssignal till tåget med signalstaven. Denna signal uppfattades av lokbiträdet å tåg nr 7652, vilket stod klart för avgång å spår 2 i bangårdens norra ände, såsom avgångssignal till detta tåg med påföljd att sistnämnda tåg sattes i rörelse. Tåg 7652 stoppades dock, sedan det framgått c:a 10 m., av föraren, som observerat, att sju minuter återstodo till tågets tidtabellsenliga avgångstid.

Samma signalbild gäller för utfart från spår 1 och 2.

Bristande noggrannhet vid bromsprovning.

Ballingslöv den 19/8 1932.

Tåg 808 kunde vid ankomsten till stationen ej bringas till stopp, förrän det passerat plattformen. Vid verkställd undersökning befanns, att bromsledningen blivit avstängd mellan främsta och näst främsta vagnen i tåget vid dess avgång från Hässleholm.

Vagnar i drift å linjen.

Malmö godsbangård den 29—30/1 1932.

En täckt bangårdsvagn kom under rådande stark storm i drift under natten och rullade över större delen av godsbangården i Malmö samt fortsatte å godstågsspåret

till Arlov, där vagnen passerade två vägövergångar, körde upp en medväxel och stannade först i stigningen invid Waggonfabriken, varefter den påträffades vid inspektion av bangården på morgonen.

Vagnen hade blivit bristfälligt förstängd, i det endast en plankstump lagts framför ena vagnshjulet.

Södertälje S den 27/12 1932.

I tåg 369 Se, som denna dag anordnats Södertälje S—Södertälje C och vilket skulle skjutas av lok, hade främsta vagnen — en C3d-vagn — av misstag avkopplats av en av vagnpersonalen utan att tågchefens signal eller tågklararen därom underrättats. När tåget efter erhållen avgångssignal sattes i rörelse, rullade vagnen, i vilken ej någon resande färdades, ut på linjen och fortsatte ned till Södertälje C, där den med stark fart körde mot plattformens stödmur, varvid såväl vagnen som stödmuren delvis ramponerades.

Tågklararen i Södertälje S hade omedelbart underrättat Södertälje C om att vagnen kommit i drift.

Vagnen, som kort dessförinnan ankommit i ett extratåg från Södertälje C och som skulle dit återgå i 369 Se, hade varit försedd med skylt »Södertälje C—Eskilstuna».

Axelbrott.

Sandträsk—Gransjö den 5/3 1932.

I tåg 95 brast en axel å en lastad malmvagn, som framfördes 14:de vagnen från lok räknat. Vid infarten till Gransjö, där vagnen sattes, skadades en växel; i övrigt inga skador å banan.

Sparreholm—Skebokvarn den 29/3 1932.

I tåg 4131 upptäcktes av tågklararen i Sparreholm varmgång å en vagn. Av tågklararen givna stoppsignaler observerades ej av lokpersonalen, varför tågklararen i Skebokvarn underrättades om förhållandet.

När tåget stoppades i Skebokvarn, befanns det att 17:de vagnen från loket urspåret med båda hjulparen och att axeltappen och lagerboxen å bakre hjulparet saknades. Banan hade upprivits å en sträcka av 2 ½ km. å linjen och 350 m. inne å bangården, varjämte infartsväxlarna skadats. Ett flertal sliprar voro sålunda förstörda och en mängd rälsspik hade lösryckts. Tåg 1, som stoppats i Sparreholm, måste föras tillbaka till Järna och framföras över Nyköping.

Åsträsk—Bastuträsk den 27/5 1932.

Tåg 402 stoppades å linjen av föraren, som iakttagit att felaktighet uppstått å näst sista vagnen i tåget, en lastad Os-vagn. Vid undersökning befanns, att vagnens golv låg an mot hjulringen, enär en axeltapp på grund av varmgång avsvarvats och lagerboxen bortfallit.

De två sista vagnarna i tåget kvarlämnades å linjen och infördes sedan med hjälptåg till Bastuträsk.

Kopparåsen—Vassijaure den 10/6 1932.

Axelbrott uppstod å en lastad malmvagn i tåg 8. Vagnen sattes i Vassijaure. Inga nämnvärda skador uppkommo.

Göringen—Voxna den 11/7 1932.

I tåg 2604 brast loktenderns framaxel, när tåget befann sig c:a 240 m. framför infartssignalen till Voxna. Inga skador å bana eller å tåget i övrigt uppkommo.

Hedsjön—Ockelbo den 4/9 1932.

När tåg 4701 befann sig c:a 400 m. norr om Mo grindar, urspårade till följd av axelbrott genom varmgång en med gips lastad G-vagn, som framfördes 15:de vagn från lok. Efterföljande sex vagnar bragtes även att urspåra och vräktes mot varandra snett över spåret. Sedan stoppsignaler utsatts och en banvakt underrättats om missödet, framfördes främre delen av tåget till Ockelbo. Hjälptåg till urspårningsplatsen anordnades från Bollnäs och Storvik.

Banan hade skadats på en sträcka av 1 km. på så vis, att ett stort antal sliprar blivit avslagna, rälssträngarna bitvis utslagna och hade hela spåret delvis dragits något åt sidan i ballasten. Sedan ett nytt spår utlagts och banan i övrigt iordningstälts, kunde trafiken efter 9 timmar återupptagas.

Remmenedal—Värgårda den 1/10 1932.

Å en med bräder lastad öppen vagn, som i tåg 4041 gick 19:de vagnen från lok räknat, brast ena axeltappen å främre hjulaxeln på grund av varmgång, med påföljd att detta hjulpar urspårade. När missödet observerades av lokpersonalen och tåget bragtes till stopp, hade vagnen släpat med och skadat rälsspik och sliprar på en sträcka av c:a 500 m. Sedan skyddssignalering anordnats bakåt, underrättades banpersonalen samt stationspersonalen i Värgårda om missödet, varefter främre delen av tågsättet infördes till nämnda station. Genom missödet blev linjen blockerad under c:a 5 timmars tid.

Arbetet med trafikens ordnande på för handenvarande lämpligaste sätt försvårades på grund av bristande samarbete mellan befälet å arbetsplatsen och tågledaren. *Observera bestämmelserna i bihangsorder nr 599/1932.*

Slätte—Töreboda den 13/10 1932.

Vid tågs 4041 ankomst Töreboda iakttog tågklararen, att varmgång uppstått i en med pappersved lastad öppen vagn, varför tåget stoppades. Vid undersökning visade det sig, att en lagerbox och axeltapp voro borta och att vagnen släpat på ramverket c:a 3 km. Endast obetydliga skador hade förorsakats på banan.

Lottefors—Bollnäs den 24/10 1932.

I tåg 21 urspårade vid kmp. 321 + 900 sista vagnen — en med fisk lastad H-vagn — till följd av en genom varmgång brusten axeltapp. Varmgången observerades av föraren, som omedelbart stoppade tåget. Vagnen hade då ramponerat sliprar och skarvjärn på en sträcka av 400 m.

Genom missödet förorsakades avbrott i trafiken under c:a 7 timmars tid.

Ulvåker—Skövde den 27/11 1932.

Då tåg 4043 befann sig i närheten av infartssignalen vid Skövde, iaktogs av lokpersonalen varmgång i tåget, varför det stoppades å stationen. Vid undersökning befanns, att en axeltapp å en med plank lastad öppen vagn nedsmält samt att lagerboxen och vagnsfjädern lossnat och fallit av, då tåget passerat södra infartssignalen vid Ulvåker station.

Rälsskarvbultar och rälsspik hade skadats i sådan omfattning, att nedsatt tåg-hastighet måste föreskrivas till dess reparation av spåret hunnit verkställas.

Hjulringsbrott.

Knivsta—Odensala den 9/1 1932.

När tåg 411 befann sig c:a 800 m. norr om Odensala, inträffade hjulringsbrott å en Hs-vagn, som framfördes närmast lok, med påföljd att denna vagn samt efter-

följande en G-, tre C- och en BCo-vagn urspårade. De två godsvagnarna samt andra och tredje C-vagnen stälpte och blevo totalt ramponerade. Tåget framfördes vid urspårningstillfället med en hastighet av 77 km./tim.

Med tåget följde ett 30-tal resande, av vilka fem skadades lindrigt. Tågbefälhavaren, som vid tillfället uppehöll sig i den första C-vagnen, skadades så, att han omedelbart måste föras till lasarett.

Genom urspårningen blockerades bägge huvudspåren fullständigt, så att utväxling av resande, gods och post från tågen 22 och 449 måste äga rum med bussar och bilar mellan Märsta och Knivsta.

Rälsbrott.

Baggetorp den 29/11 1932.

Då tåg 27 passerade stationen, uppstod rälsbrott å korsningen mellan tågspår I och II i västra änden av bangården.

Stuvsta—Älvsjö den 5/12 1932.

Rälsbrott hade uppstått å linjen, vilket upptäcktes av en banvakt, som stoppade tåg 12. Tåget fick sedan framföras med nedsatt hastighet över platsen för rälsbrottet.

Eld i tåg.

Mariedam den 6/6 1932.

Vid tågs 7292 ankomst Mariedam befanns att eld uppstått i en med torvströ lastad öppen vagn, som framfördes andra vagn från lok. Lasten blev fullständigt förstörd liksom även presenningarna, som täckte lasten. Elden anses hava uppkommit genom gnistor från loket.

Aneby—Flisby den 12/6 1932.

I tåg 4001 antändes genom gnistor från loket två med torvmull lastade vagnar, varvid lasten och presenningar helt förstördes och vagnarna skadades avsevärt. En intill dessa vagnar gående vagn lastad med järnvaror antändes även.

Elden observerades av föraren, som stoppade tåget. De antända och efterföljande vagnar avkopplades å linjen, varifrån de infördes med hjältåg.

Nidingsdåd.

Malmby—Strängnäs den 29/7 1932.

Tåg 143 påkörde en sten om 25 kg:s vikt, som placerats invid rälen vid en vägkorsning c:a 200 m. öster om kmp. 12. En del smärre skador uppkommo å motorvagnen.

Stenen hade av okynne ditlagts av ett par minderåriga pojkar, som ville se tåget »hoppa».

Skövde—Ulvåker den 16/8 1932.

Då tåg nr 4 passerade kmp. 308+275 förmärkte tågpersonalen en kraftig detonation, varför tåget stoppades. Som intet särskilt kunde iakttagas av tågpersonalen, fördes tåget vidare, men stoppade i Väring för lämnande av underrättelse om det inträffade. Vid därefter verkställd undersökning befanns, att explosiv vara medelst en telefonråd fastgjorts vid en räls skarv. Flera räls skarvbultar hade blivit avslagna vid explosionen och även skarvjärnen hade skadats. Förövaren av attentatet har ej kunnat anträffas.

Försumlighet vid växling.

Södertälje C den 18/3 1932.

Då tåg 7062, som skjutes av lok, var på utfart från stationen, påkördes de främsta vagnarna från sidan av ett elektriskt lok (D 136), som från ett angränsande spår fördes ut i tågvägen. Endast smärre skador uppkommo å loket och å de två främst gående vagnarna i tåget.

Lokpersonalen å lok D 136 hade ej i tid uppmärksammat, att vid spåret befintlig spårspärrsignal visat stopp, utan kört förbi densamma.

Försumlighet vid färd med motorfordon och trehjuling.

Bastuträsk—Åsträsk den 2/2 1932.

Två motordressiner, som framfördes i samma riktning på ett inbördes avstånd av ca 200—300 m., kolliderade, när den framförvarande stannade på grund av motorstopp. Båda motorförarna erhöilo mindre skador och dressinerna skadades avsevärt.

Dressinerna hade framförts med en hastighet av 60 å 65 km./tim. Isbark å rälen hade omöjliggjort effektiv bromsning.

Vingåker—Baggetorp den 7/3 1932.

Extratåg 9248 bestående av ensamt elektriskt lok påkörde i en kurva å linjen en från motsatt håll kommande, av banmästaren framförd motordressin, vilken fullständigt ramponerades vid kollisionen.

Tåget, vars största tillåtna hastighet enligt tjänstetidtabellen var 90 km./tim., hade delgivits order att banpersonalen ej blivit underrättad om tågets gång. Banmästaren hade ej lämnat vederbörlig underrättelse till underrättelsestationen om dressinfärden.

Falköping stad—Vartofta den 17/6 1932.

En S. J. motortralla och en efter densamma kopplad transporttralla, å vilka fordon befunno sig 18 arbetare, kolliderade vid Luttra vägkorsning med en bilomnibuss. Tvenne arbetare dödades omedelbart och flera erhöilo svåra skador.

Orsaken till olyckshändelsen torde få tillskrivas bristande uppmärksamhet av föraren av motortrallan. Han hade ej före ankomsten till vägkorsningen nedbringat motortrallans hastighet och ej heller signalerat.

Storsund—Korsträsk den 24/8 1932.

En motordressin sammanstötte med en med plank lastad trehjuling med påföljd att båda fordonen urspårade och trehjulingen helt ramponerades.

Säkerhetsordningens föreskrifter om uttagandet av tralla å linjen hade ej följts av den, som uttagit trehjulingen.

Strålnäs den 10/10 1932.

En motordressin urspårade och ramponerades vid passerandet av yttersta medväxeln i stationens norra ände. Växeln var ej lagd för genomfart å huvudspåret.

Tågklararen, som själv manövrerade ställverket, hade lagt växeln till sidospår, när vagnar infördes från linjen och sedan avglömt att lägga växeln i rätt läge.

Långviksmon—Björna den 19/10 1932.

En från Långviksmon kommande motordressin sammanstötte i en bergskärning med en från motsatt håll kommande motordressin, varvid bägge dressinerna skadades.

Föraren av den förstnämnda motordressinen hade underlåtit att anmäla färden till underrättelsestationen.

Gammelstad—Luleå den 3/11 1932.

Två motordressiner — den ena kommande från Gammelstad och den andra från Luleå — sammanstötte å linjen, varvid föraren å den förstnämnda dressinen erhöll skador å högra benet.

Föraren å den från Luleå kommande dressinen hade av underrättelsestationen erhållit besked, att en motordressin befunno sig å sträckan men likväl uttagit dressinen.

Gnesta—Mölnbo den 18/11 1932.

Tåg 162 påkörde å linjen Gnesta—Mölnbo en i samma riktning gående motordressin, som framfördes av banmästaren. Denne, som undkom oskadad, hade glömt att tåg 162 ej passerat.

Kollision vid vägkorsning.

Himle den 29/1 1932.

Tåg 5157 påkörde, då det passerade vägkorsningen i södra änden av bangården, en personbil, vars förare skadades så, att han sedermera avled till följd av skadorna. Å loket uppkommo en del skador, så att lokbyte måste ske i Tvååker.

Vid vägen, som ej är allmänneligen befa ren, finnas endast kryssmärken uppsatta.

Varberg—Himle den 3/3 1932.

Då tåg 1492 passerade vägkorsningen vid Jonstaka, påkördes en personbil, som fullständigt ramponerades. Bilföraren (en kvinna) samt bilens två passagerare (en kvinna och hennes 10-åriga dotter) dödades omedelbart. Loket skadades, så att lokbyte måste ske i Varberg.

Varningssignalerna, som bestå av ljussignaler och ringklockor, hade fungerat oklanderligt.

Hogstorp—Munkedal den 31/3 1932.

Då tåg 7711 passerade ägovägen vid Kasen, påkördes loket av en personbil. Bilen blev svårt ramponerad, medan å loket endast en del smärre skador uppkommo. Ingen människa skadades.

Stävieby den 17/5 1932.

Tåg 7831 på utfart påkörde en personbil vid korsningen söder om stationen, varvid en passagerare i bilen skadades.

Tågklarararen hade avglömt att fälla vägbommarna.

Tanum den 18/6 1932.

Tåg 1555 påkörde vid passerandet av korsningen till en ej allmänneligen befa ren väg i bangårdens norra ände en personbil, varvid tvenne i bilen åkande personer skadades. Bilen ramponerades och loket erhö ll en del smärre skador.

Ytterån den 24/6 1932.

Tåg 2347 påkörde vid en vägkorsning i stationens västra ände en personbil, varvid tre personer i bilen dödades. Loket skadades så, att hjälplok måste användas för tågets vidareförande.

Emådalen—Orsa den 30/7 1932.

Tåg 2607 påkörde en personbil, som stannat i spåret vid en vägkorsning norr om försignalen till Orsa. Bilen spolierades och loket erhöll en del smärre skador. Vägen utgöres av en s. k. byväg.

Fors den 28/7 1932.

Tåg 402 påkörde vid korsningen med en ägoväg i närheten av södra infartsväxeln en personbil, varvid tre personer i bilen dödades. Loket skadades endast obetydligt.

Karlstad C—Skåre den 23/8 1932.

Då tåg 1421 skulle passera vägkorsningen vid Sanna, körde en hästskjuts ut på banan och påkördes av tåget, varvid såväl körkarl som häst omedelbart dödades. Loket erhöll en del skador, så att lokbyte måste ske i Karlstad C.

Jönköping C—Jönköpings hamn den 4/10 1932.

Å västra Storgatan vid korsningen mellan hamnspåret och stadens spårvägslinje, påkörde en spårvagn statens järnvägars bispårståg nr 2 bestående av ensamt backgående lok, En del smärre skador uppstodo å lokets fotsteg och förarehytt.

Missödet förorsakades av bristande uppmärksamhet från spårvagnsförarens sida.

Medskogsheden—Ockelbo den 3/12 1932.

En motordressin påkörde vid en ägovägs korsning en lastbil, varvid dressinens kylare, strålkastare och karosseri skadades.

Emådalen—Orsa den 21/12 1932.

Tåg 8405 påkörde vid en vägkorsning norr om Orsa en personbil, i vilken befunno sig två personer, vilka bägge erhöilo svåra skador. Den ena av dessa avled sedermera av skadorna. Bilen blev helt spolierad men loket skadades endast obetydligt. Ringklockorna vid vägkorsningen hade funkionerat oklanderligt.

Obehörigt beträdande av bangård.

Långås den 24/3 1932.

Sedan körsignal givits till tåg 1491, iakttog stationspersonalen, att en hästskjuts inkommit å bangården och blivit stående i spårkorsningen i bangårdens norra ände. Körsignalen återtogs och tåget stoppades före ankomsten till infartssignalen.

Körkarlen hade vid en vägövergång i stället för att köra över spåren i mörkret kört in mellan spåren å bangården och fortsatt så, till dess vagnen stoppat vid en spårkorsning.

Körkarlen, som var berusad av starka drycker, ådömdes av häradsrätten sex månaders straffarbete (villkorlig dom) för åstadkommande av fara för tågdrift samt 30 kronors böter för fylleri.

Outredd anledning.

Boliden—Slind den 19/5 1932.

I tåg 8675, som från lok räknat medförde 19 lastade malmvagnar, 1 CF4 och 1

Gsh-vagn, urspårade av outhärdad anledning de 6 sista vagnarna. Banan upprevs på ett 50-tal meter och förbigångsspår måste anordnas.

Gripenberg den 30/10 1932.

Då tåg 4001 passerade stationen, observerade tågklararen, att en vagn hängde i kopplet, varför tåget stoppades. Vid undersökning befanns, att vagnen varit ur spår och sedan åter kommit upp å spår samt att båda främre lagerboxarna fallit av. Sannolikt har urspårningen förorsakats av felaktig svarvning av hjulflänsen å en hjulring.