

M E D D E L A N D E N R 6

FRÅN

ÖVERINSPEKTÖREN FÖR SÄKERHETSTJÄNSTEN VID S. J.

17/4 1948

Skall tilldelas all personal, som erhåller 1947 års säo.

SÄKERHETEN FRÄMST
SÄKERHETEN FRÄMST

Detta »Meddelande» skall ersätta förut utgivna »Meddelande» nr 1—5. Nyheterna äro utmärkta med ett streck i inre marginalen.

I sáo § 20:1 är föreskrivet, att säkerhetsåtgärd ej får åsidosättas, även om den skulle vålla tågförse-ning. Handla alltid enl. denna bestämmelse; om så ej sker, kan olycka inträffa, som medför svåra person- och materielskador. Som ett belysande exem-pel meddelas, att de större tåg- och växlingsmiss-öden, som inträffat under år 1947, åsamkat SJ kost-nader till ett belopp av ca 1 900 000 kr, varav ca 800 000 kr på grund av att säkerhetsbestämmelserna åsidosatts.

Under åren 1935—1947 ha 37 tjänstehavare vid SJ skadats till döds vid färd med C-fordon och 9 st. vid färd med B-fordon. De flesta av dessa olyckor ha föranletts av att småfordonsföraren ej beaktat tåg-läget eller att denne ej underrättats om extra anord-ningar och rubbningar i driften.

Det har inträffat vid tågklarering, att tkl ej ensam kunnat bemästra en svår situation, t. ex. vid tåggrubb-ningar, med påföljd att missöden uppstått. Styrelsen har därför i cirkulär föreskrivit, att när sådan situa-tion befaras, skall tkl i god tid tillkalla stf, oavsett vilken tid på dygnet detta erfordras. Det ankommer då på stf att avgöra, om han skall övertaga tågklare-ringen eller i stället lämna erforderlig hjälp. I sist-nämnda fall skall stf tillse, att föreskrivna säkerhets-åtgärder ej åsidosättas av tkl. Kan av någon orsak stf ej genast anträffas, skall annan i tågklarertjänst väl förfaren tjänsteman tillkallas.

SÄKERHETEN FRÄMST!

Påpekanden.

Trots upprepade påpekanden ges likväl ofta otydlig avgångssignal med handsignallyktan. Hålles lyktan med ett fast grepp i övre handtaget, kommer skenet ej att riktas mot lokps. Lyktan skall hållas löst, så att den hänger fritt ned.

I skymning, dawning och eljest när avgångssignal med signalstav eller armen ej kan iakttagas tydligt, skall lykta användas.

Välj möjligast fria plats med lämplig bakgrund (både i dagsljus och i mörker) och utför signaleringen sakta och omsorgsfullt.

Enl. säo § 3 får signalredskap ej placeras eller bäras så, att signal ges oavsiktligt. Färgat sken i handsignallykta får visas, endast när signal skall ges med detta. Tillbud till missöden ha inträffat därför att dessa bestämmelser ej följts. Oavsiktliga rörelser med grönt sken kan uppfattas som avgångssignal. Så har också skett.

Använd den lilla röda påminnelsekärmen, när av någon orsak hinder finns för tågs avgång.

Tag med »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse betr. tåg» (S15) vid tjänstgöring som tbfh.

Alla tjänstehavare, som skola begagna signalmedel, äro skyldiga tillse, att det är i fullt brukbart skick (säo § 2). För lokps orientering på banan är det av stor vikt, att signalmedlen visa tydligast möjliga signaler, så att signalbilden är klart synlig på tillräckligt avstånd och att tavlor och märken samt texterna på dessa äro tydligt synliga. Bv erinras om sin skyldighet att tillse och undersöka, att fasta sig-

nalinrättningar på linjen, lutningsvisare, kurv- och avståndstavlor m. m. äro i fullt tillfredsställande skick (str 15). Stf skall vid de dagliga inspektionerna ge akt på signalinrättningarna och särskilt att glasen hållas rena och hela; även handsignal- och slutsignallykter skola tillses. Växlingsps har samma skyldighet betr. signalinrättningar och handsignallykter.

Har växel uppkörts, skall en sakkunnig tjänstehavare undersöka om växeln, dess omlägnings- eller förreglingsanordningar eller spåret skadats. Tåg- eller växlingsrörelse får ej ske, förrän undersökningen visat, att rörelsen kan ske utan fara.

Signalen »tåg kommer» (sao § 14:5).

När »tåg kommer» skall ges enl. sao framför vägkorsning med rektangelformigt lystringsmärke, skall signalen ges upprepade gånger, tills korsningen passerats. Denna av styrelsen i cirkulär intagna bestämmelse skall gälla tills vidare.

Signalen »beredd» (sao §§ 14, 50, 73 och 74).

Enl. sao skall »beredd» ges i vissa fall efter »tåg kommer». Hur långt tidsmellanrummet bör vara mellan de båda signalerna beror på förhållandena vid ankomsten till de olika dpl. Det bör emellertid vara så långt, att tpx hinner uppfatta »tåg kommer» och därefter får tid för eventuella åtgärder, innan »beredd» ges. I allmänhet bör det ej understiga 10 sekunder.

Slutsignaler (sao § 15).

Enl. cirkulär får som slutsignaler på tåg tills vidare användas en slutsignallykta och en slutsignalskärm. Lyktan skall, då tåget drages och loket är tvåbemannat, vara uppsatt på högra sidan i farriktningen, eljest på den vänstra. Detta medgivande bör

dock begränsas till att gälla korta tåg, som göra uppehåll på flertalet stationer, och endast om tillgången på slutsignallyktor ej medger uppsättning enl. säo.

Signalering när säkerhetsanordning vid vägkorsning är i olag (säo § 26:2).

Signaleringen skall utföras av vakten själv och får ej ske genom att sätta upp flaggan eller signallyktan på bomstativet e. d. Kan *en* vakt ej signalera åt båda hållen på ett tillfredsställande sätt på grund av kurva eller livlig trafik på vägen eller andra orsaker, skola två vakter posta. Signalering mot vägen bör om möjligt utföras även när tåg befinner sig på själva vägkorsningen.

Kvarhållande av tåg för B-fordon (säo § 33:10).

Förare av B-fordon får ej begära, att genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll kvarhålls på station, tills B-fordonet inkommit. Ej heller får föraren kringgå denna bestämmelse genom att begära från en framförliggande dpl, att växlarna läggas till visst spår för B-fordonet, när detta beräknas ankomma strax innan sådant tåg tidigast får avgå.

Ett genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll bör ej ges order om fast uppehåll enbart för att B-fordonsföraren skall kunna begära tågets kvarhållande.

Antalet verksamma lok i tåg (säo § 41:2).

Enl. säo får högst två lok — utom ett pålok — användas för att framföra ett tåg. Dubbellok (malm-tågslok) skall härvid räknas såsom ett lok. För framförandet av dubbellok över broar gälla dock — liksom för några andra loktyper — i vissa fall särskilda bestämmelser enl. tdtboken.

Revisionsvagn i tåg (säo § 43:6).

I cirkulär har styrelsen bestämt, att sådan revisionsvagn — med eller utan eget maskineri — som

försetts med märkning om högre sth än 70 km, får tillkopplas sist i tåg med den sth, som märkningen anger.

Försiktighetsåtgärder när fordon avställas på spår med spårledning (sao §§ 45, 55 och 56 samt vxi § 5).

När enstaka vagn kvarlämnats på spår med spårledning, har det inträffat, att kontakten mot rälererna varit otillfredsställande, så att spåret ej markerats upptaget i ställverket, varigenom fara kunnat uppstå.

Med anledning härav framhålles, att enstaka vagn ej bör och på spår med spårledning under inga förhållanden får bromsas med sand eller grus. När spåren äro isbelagda eller när eljest kontakten mellan räl och hjul kan vara dålig, bör växlingsledaren omedelbart efter avställning av enstaka fordon på spår med spårledning hos ställverket förvissa sig om att spåret markeras upptaget. Vid otjänliga väderleksförhållanden (isbarksbildning) bör ställverkspersonalen varsko växlingspersonalen, att dylik försiktighetsåtgärd skall iakttagas, samt själv om möjligt förvissa sig om att fordon ej finnas på spår, när signal till rörelse på spåret ifråga skall ges.

Bromsning och förstängning av avställda fordon (sao §§ 45:2 och 56:4—6, vxi § 17).

Då och då ha missöden och olyckstillbud inträffat genom att vagnar oavsiktligt satts i rörelse och därvid kommit i drift ut på linjen eller rullat ut i eller för nära annat spår. Detta har berott på otillfredsställande fastbromsning eller förstängning.

Med anledning härav påpekas vikten av att de åtgärder, som föreskrivits för att hindra fordon att komma i drift, icke åsidosättas. Sammankopplas avställda fordon (§ 45:2), blir risken för att fordonen skola komma i rörelse mindre, än om de stå åtskilda, ty ju tyngre massan är, desto större kraft erfordras för att sätta den i rörelse. Som förstängningsmedel skall användas bromsskor, bromsspakar eller andra säkra hinder, däremot ej stenar, korta plank-

stumpar e. d. Att murkna plankor eller vedträn ej äro säkra hinder torde vara självklart, men icke desto mindre användas dylika allt emellanåt med påföljd att missöden uppstå. Vid förstängningen bör hänsyn tagas bl. a. till att buffertarna kunna vara sammantryckta och att fordonen sedan kunna komma i rörelse genom buffertfjädrarnas utpressning.

Enär fordon, som avställts på lastplats, ofta måste lämnas utan någon som helst tillsyn, är det särskilt viktigt att tbfh och tillsyningsman vid vut noggrant iakttaga vad ovan sagts under och efter växling på lastplats.

Även under pågående växling måste vagnar fastbromsas och förstängas, om så stark lutning finns, att fara föreligger, att vagnar kunna komma i drift (vxi § 17). Under de senaste åren ha flera missöden orsakats av försummelse i detta avseende.

Spårändringar (säo § 50).

Genomfartståg skall i regel intagas på huvudtågväg (§ 50: 1). Detta gäller givetvis även vid ändring av möte eller förbigång. I en del fall är det visserligen ofrånkomligt med avsteg från denna regel, men när det andra tåget kan expedieras på sidotågväg skall så ske, och huvudtågvägen användas för genomfartståget.

När spårändring för visst tåg måste ske (§ 50: 2), skall tkl ombesörja, att lokps *om möjligt* ges order *på en föregående station*. Denna bestämmelse efter-sattes ofta.

Genom att redan på en föregående station ge lokps order om spårändring ernås bl. a.

att lokps redan före ankomsten till stationen vet, vilken tågväg som skall användas och kan kontrollera, att tåget intages på avsett spår,

att hastigheten ej behöver nedsättas till 30 km,

att tågvägen kan förreglas i god tid, varigenom klargörandet och inspektionen ej uppskjutes till sista stund med risker för misstag eller förbiseenden, och

att den för såväl resande som kringboende störande signalgivningen »tåg kommer» och »beredd» undvikas.

Av ovanstående framgår, att avsevärda fördelar vinnas genom att order om spårändring ges på en föregående station. Det är dock ej avsett, att genomfartståg skall stoppas på en föregående station för nämnda ordergivning.

Inspektion när huvudsignal är bristfällig eller eljest användes (säo §§ 52 och 55).

Visar det sig, att »kör» ej kan visas, när tåg skall expedieras, skall tpx (ställverksvakten) genom inspektion ute på bangården undersöka, om tågvägen ej är klargjord i sin helhet. Orsaken till att »kör» ej kunnat visas, kan nämligen vara att allt ej är i sin ordning i fråga om ställverkets olika manöverorgan eller att växeltungor ej sluta ordentligt, att växlar eller spårspärrar, som skola förreglas i signalledning, ej intaga rätta lägen etc.

Om något kunnat rättas till vid inspektionen, får § 52: 3 eller 5 ej tillämpas, utan att försök ånyo gjorts att visa »kör». I annat fall utnyttjas ej den stora säkerhet, som förregling innebär.

Upptäckes vid inspektionen fel hos en växel och kan detta ej avhjälpas, får tåg icke framgå genom växeln, förrän en noggrann undersökning visat, att så kan ske. Finns ej sakkunnig tjänstehavare att anlita för bedömningen, böra föraren och tbfh under rättas och tillsammans med tpx avsyna växeln, innan tåget framföres över denna. I sådant fall skall tåget framföras med så låg hastighet, att det omedelbart kan stanna, om något missöde inträffar. Samma förfaringssätt skall tillämpas för senare framgående tåg, till dess felet hos växeln avhjälpats.

Inspektion av växlers och spårspärrars rätta lägen m. m. vid tågvägsinspektion (säo § 55:1 och 3 a).

Det ojämförligt största antalet missöden, som förorsakas av försummad eller bristfällig tågvägsinspektion (uppkörda växlar, påkörda spårspärrar m. m.), beror på att växel i tågs utfartstågväg ligger fel. Särskilt ha missöden av sådan orsak inträffat vid avsändande av tåg kort efter mötande tågs ankomst. På grund av de stora risker för säkerheten och de

avsevärda kostnader för reparation av växlar o. d., som härigenom uppkomma, framhålles, att kravet på snabb tågexpediering under inga förhållanden får föranleda, att inspektion av utfartstågväg eftersättes (jfr säo § 20: 1).

Kontroll av växling i samband med tågvägsinspektion
(säo §§ 55: 3 b och 56: 2 och 3).

Enl. § 56: 2 skall på vissa stationer anges i plan för säkerhetstjänsten, när tågvägsinspektion tidigast får påbörjas. Med ledning av denna tidsangivning kan växlingsledare bedöma, när växling, som berör tågvägen, i regel skall vara avslutad, om tåget är rättidigt. Måste växling ske *efter* den i planen angivna tidpunkten, gäller följande:

om tågvägsinspektion

- 1) *ej skett* får växling ske utan tillstånd, dock ej längre än intill 5 min. innan tåget *tidigast* kan väntas framgå;
- 2) *har skett*
 - a) men tågvägen ej anmälts klar kan växling tillåtas av tågvägsinspektören, dock ej för längre tid än intill 5 min., innan tåget *tidigast* kan väntas framgå;
 - b) om tågvägen anmälts klar kan växling tillåtas av tkl.

Tillstånd till växling under *de sista 5 min.*, innan tåg *tidigast* kan väntas framgå på tågvägen, får lämnas endast av tkl, om ej i plan för säkerhetstjänsten bestämmelse intagits enl. § 56: 3, sista stycket.

När fråga är om *extratåg*, *försenat tåg* eller *tidigarelagt tåg*, fordras ett intimt samarbete mellan tkl, tågvägsinspektör och växlingsledare. I dessa fall måste växlingsledaren underrättas snarast möjligt med uppgift om tid, när växlingen skall vara avslutad. Ifråga om tåg, som ej går dagligen eller som tidigarelagts genom för viss tid framåt given order,

finns viss risk för glömska från växlingspersonalens sida; detta måste man räkna med även betr. ordinarie tåg och t. o. m. om det går så ofta som varannan dag. Det är därför nödvändigt, att tågvägsinspektören, innan sådan växling påbörjas, som kan komma att beröra dylikt tåg, förvissar sig om att växlingsledaren ej glömt tågets gång (tidigareläggning).

För sådant lokalgodståg, som får avsändas från föregående station före tdttiden, bör tid för tågvägsinspektionens påbörjande i regel ej bestämmas i plan för säkerhetstjänsten utan saken bör ordnas varje gång med hänsyn till tiden för tågets ankomst.

Tågbefälhavares och förarens kontroll av hinderfrihet vid möte eller förbigång (são § 55:5).

Det har inträffat, att tbfh efter tågs ankomst till station, där möte eller förbigång skall ske, visat »lägg om växeln», ehuru han ej ålagts detta i tdt.

Det är visserligen alltid i sin ordning, att tbfh tillser, att det egna tåget ej kommer i fara eller blir till fara för annat tåg och att han vidtager erforderliga åtgärder, om fara föreligger. Tbfh bör dock aldrig övertaga någon del av tkl ansvar för tågvägsinspektion, när så ej föreskrivits.

När tdt innehåller föreskrift, att tbfh genom signalen »lägg om växeln» skall ansvara för hinderfriheten, anges uttryckligen, vilket spår hinderfriheten gäller. Har tkl beslutat spårändring för något av de ifrågavarande tågen, skall han själv tillse, att tågvägen är hinderfri och han får ej godtaga tbfh signal »lägg om växeln» som kontroll av hinderfriheten.

Ovanstående gäller även föraren och kontroll av hinderfriheten i tågets främre ände.

Fjärr- och direktgodståg med fast uppehåll, som skall stanna vid infartstågvägens slutpunkt (são §§ 55:5 och 72:6)

Enl. § 72:6 skall fjärr- och direktgodståg med fast uppehåll, som ej skall stanna för kol- eller vattentagning, vid ingående på dpl stanna vid infarts-

tågvägens slutpunkt utan att stoppsignal ges. Det är nämligen önskvärt, att tåget framföres ända till infartstågvägens slutpunkt, så att bakre delen ej avstänger tågvägen för ett mötande eller förbigående tåg. Det kan vara svårt för tkl att avgöra, när stoppsignal skall ges. Tkl skall dock genom tågvägsinspektion kontrollera och ansvara för hinderfriheten även i tågets främre ände, om ej i tågets tdt är angivet att föraren skall ge »lägg om växeln» och sådan signal verkligen givits (säo § 55:5). Enbart förarens skyldighet enl. säo § 72:6 att göra tkl uppmärksam på den fara, som föreligger, om tåget ej kunnat stanna vid infartstågvägens slutpunkt, befriar således under inga förhållanden tkl från inspektionsskyldigheten.

I detta sammanhang meddelas, att följande händelse inträffat på en station. I ett fjärrgodstågs tdt var angivet, att föraren skulle ge »lägg om växeln», när loket stannat hinderfritt för ett möteståg (genomfartståg). Tåget hade ej stannat hinderfritt med loket, varför föraren, i stället för att uppmärksamgöra tkl härpå, backade tåget, varvid sista vagnen, som tidigare stått hinderfritt, kom utanför hinderpålen. Därefter gav föraren »lägg om växeln». Tkl som tidigare vid inspektionen kontrollerat, att sista vagnen stod hinderfritt, observerade ej att tåget backades. Följden härav blev, att möteståget körde på sista vagnen i fjärrgodståget.

Anmälan »O in i N» (säo § 59:2 och 5).

Förutsättningarna för att »0 in i N» skall få anmälas äro att tpx kontrollerat:

- 1) att hela tåget inkommit,
- 2) att slutsignal medföres, när så skall ske, och
- 3) att infartssignalen visar »stopp».

Har tåg haft påskjutning och skall påloket återgå från plats på tåganmälningssträcka, får »0 in i N» ej anmälas, förrän »Pålok från 0 in i NN» erhållits.

»0 in» skall anmälas snarast möjligt.

I ett flertal fall ha olyckshändelser inträffat på

grund av glömska att återställa infartssignalen till stopp, innan »0 in» avlåtits.

Det är av stor betydelse för säkerheten att infartssignalen återställts till stopp, innan »0 in» anmäles. Därför måste tpx alltid före sådan anmälan fråga sig, om infartssignalen ställts till stopp. Skall »klart» ej anmälas för ett efterföljande tåg, förrän någon tid efter det »0 in» anmälts för det föregående tåget, bör tpx även före klart-anmälan ställa sig nyssnämnda fråga. När infartssignalen automatiskt återgår till stopp, har tpx skyldighet att före 0 in-anmälan iakttaga att så skett, utom på bansträcka med automatisk eller manuell linjeblockering i bruk.

Kan tpx på grund av kurva e. d. ej kontrollera från stationshusets närhet (ställverket), att infartssignalen visar »stopp», bör anordning för dylik kontroll begäras, om sådan ej finns.

Rätt att taga plats på lok eller lokomotor (säo § 65).

Ps som på tjänstens vägnar skall medfölja visst tåg utan att tjänsten kräver färd på loket, får taga plats där, när annan plats ej finns i tåget. Miö tillstånd skall inhämtas, om så medhinnas. Tkl skall lämna föraren besked, när ps måste färdas på loket. Flera personer få ej taga plats i förarhytten än föraren anser lämpligt med hänsyn till utrymmet. På ellok med två förarhytter får utrymmet i bakre förarhytten utnyttjas.

Tps möteskontroll (säo § 67:1 och 8).

Kontrollen skall i första hand ske genom att iakttaga tåget. Kan så ej ske, skall tbfh och föraren personligen fråga tkl (ej annan tjänsteman), om mötande tåg inkommit, varvid mötestågens nr skola uppges. Föraren skall sedan underrätta bitrådet. Endast om lokps ej kan kontrollera möte på något av dessa sätt, skall föraren med lokvisslan ge »Har mötande tåg inkommit?» Sådan signal får ges även från stillastående tåg, när tkl befinner sig på så långt avstånd från loket, att tågförsening kan förutses vid muntlig förfrågan av föraren.

Sth för tåg av bromsgrupp G (säo § 69:4).

Godståg (bromsgrupp G) med sth över 60 km får tills vidare anordnas endast efter beslut av styrelsen i varje särskilt fall.

Tågs hastighet på dpl, när »beredd» givits eller när tdt eller S10 anger, att särskild försiktighet skall iakttagas (säo §§ 69:8 och 74:1).

När tåg införes på dpl, sedan »beredd» givits, skall skärpt uppmärksamhet iakttagas och hastigheten vara högst 30 km. Detta gäller även, när tdt eller S10 anger, att särskild försiktighet skall iakttagas vid tågets införande, om ej ännu lägre hastighet är angiven på S10 (säo § 69:8).

För genomfartståg och tåg med behovsuppehåll, som ej måste stoppas på en station (säo § 74:1), är det av vikt, att hastighetsnedsättning ej behöver ske längre, än som är nödvändigt. När avgångssignal givits, får hastigheten ökas. Tkl skall därför noggrant ge akt på, när hela tåget passerat det ställe, där hastigheten skall vara nedsatt, och då ge avgångssignal. Skall avgångssignal ej ges, måste hastigheten hållas nedsatt, tills tåget lämnat stationsområdet. I avsikt att undvika hastighetsnedsättning onödigt länge, bör därför avgångssignal ges, även om sådan signal eljest ej skall förekomma.

Tåg med fast uppehåll får passera dpl (säo § 72:8).

Har txp och tbfh ej kunnat underrätta varandra i förväg, att uppehåll är obehövt, skall »klart för avgång» utväxlas under tågets ingång på dpl. Först sedan denna åtgärd vidtagits, får txp ge stoppsignal med armarna resp. ofärgat sken, som besvaras av föraren med »giv akt». Därefter ges avgångssignal, utan att tåget dessförinnan stannat, och även denna signal skall besvaras med »giv akt».

Särskilt när föraren är tbfh har det förekommit, att »klart för avgång» ej utväxlats. Detta är felaktigt; sådan signal skall utväxlas även då, om uppehåll är obehövt.

I detta sammanhang må framhållas, att tecknet ○ i förbindelse med minutuppehåll anger, att tåget har fast uppehåll, i regel på grund av möte. Skall mötet av någon orsak ej ske på stationen, anses tåget likväl ha fast uppehåll där.

Hinder på station för tåg med fast uppehåll (säo § 73)

Enl. § 73: 2, andra stycket, skall order till lokps om hinder alltid ges på en föregående station eller utanför stationen,

när hastigheten ej får uppgå till 30 km eller

när tåget måste stoppas före den plats, där det vanligen brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna, eller före avkortad tågvägs slutpunkt.

Det kan vara nödvändigt, att ett tåg införes med lägre hastighet än 30 km, t. ex. när spåret är försvagat eller när hinder finns mycket nära tågvägen eller redan i början av denna. Anser tkl något av dessa fall föreligga, skall order alltså ges antingen på en föregående station på S10 eller utanför egen station; i dessa fall skall så förfaras även om i tågs tdt är angivet, att hinder finns i infartstågvägen eller bortom dennas slutpunkt.

Hinder på station för genomfartståg och tåg med behovsuppehåll (säo § 74:1 och 3).

I cirkulär har bestämts, att när i undantagsfall genomfartståg eller tåg med behovsuppehåll måste införas på station med lägre hastighet än 30 km under så lång tid att order härom kan ges i vko, ordergivningen får ske på sådant sätt. I dylikt fall behöver tåget alltså ej stoppas utanför stationen för ordergivning om hastighetsnedsättningen.

Tbfh skyldigheter när tåg stannat på linjen och ej kan fortsätta eller när fordon måste kvarlämnas på linjen (säo § 84:1 och 3).

På grund av flera missöden framhålles vikten av att de i säo § 84: 1 och 3 föreskrivna åtgärderna vidtagas i angiven ordningsföljd (se även säo § 20: 2).

Som *första åtgärd* skall tbfh *omedelbart* ombesörja *stoppsignalering*. I andra hand skall tbfh ombesörja dels att hjälp lämnas personer, som skadats eller äro i fara, dels att olycka genom skadad eldriftledning förebygges. När tåg stannat på linjen och ej kan fortsätta (§ 84: 1), skall tbfh därefter själv underrätta lättast åtkomliga station med begäran om hjälptåg; tbfh får alltså icke begära hjälptåg, innan han ombesörjt stoppsignalering. Gör han det, kan hjälptåget köra på det hjälpbehövande tåget, något som inträffat vid flera tillfällen.

Tbvh skall sålunda »ombesörja» de i första och andra hand föreskrivna åtgärderna, vilket betyder, att han kan uppdraga åt annan att vidtaga dessa åtgärder. I regel är tåg bemannat med flera tjänstemän, varför tbvh lämpligen bör anmoda någon av dem att anordna stoppsignalering och att bl. a. lämna hjälp till skadade personer, så att han själv snarast möjligt kan underrätta lättast åtkomliga station med begäran om hjälptåg.

Stoppsignalering skall ske med knalldosor på ömse sidor om tåget och i första hand bakåt. Inträffar olyckshändelsen vid dubbelspårsdrift och kan det antagas, att fara uppstått för tåg på det andra spåret, skall stoppsignalering dock först anordnas av lokps på nämnda spår åt det håll, varifrån tåg kan väntas. Vid flera tillfällen har inträffat, att urspårning skett under dubbelspårsdrift, med påföljd att vagn eller lossryckt hjulaxel kommit så långt in på det bredvidliggande spåret, att fara uppkommit för tåg på detta spår.

Stopp- och avgångssignal till tåg med enbemannat lok (säo § 98: 4).

Vid signalgivningen skall txp (plv) om möjligt placera sig så, att signalen syns på förarens sida eller beordra annan tjänstehavare att repetera signalen. Kan signaleringen ej ske på nämnda sätt, skall föraren gå över till lokets andra sida, när avgångssignal väntas; så bör även — om så kan ske — förfaras för att iakttaga stoppsignal. Anser föraren på ett tåg, som införes på en dpl, där det skall göra

uppehåll, att han ej lämpligen kan gå över till lokets andra sida, skall han stanna tåget på det ställe, där tåget enl. erfarenhet brukar stoppas.

U-märken böra sättas upp (jfr säo § 10: 2).

Rälsbusståg (säo § 101).

I cirkulär har bestämts, att *en* overksam rälsbuss i *undantagsfall* får transporteras i rälsbusståg. De bestämmelser, som gälla för rälsbusståg med släpvagn, skola tillämpas; den overksamma rälsbussen skall i detta avseende betraktas som släpvagn, ehuru den har eget maskineri.

M E D D E L A N D E N R 7

FRÅN

ÖVERINSPEKTÖREN FÖR SÄKERHETSTJÄNSTEN VID S. J.

15/12 1951

Skall tilldelas all personal, som är sysselsatt i säkerhetstjänst

SÄKERHETEN FRÄMST

Centraltryckeriet
Esselte AB, Stockholm 1951

141616

Tågmissöden, tågolyckor och tillbud därtill.

Frånö: Den 6 januari 1951 inträffade en tågolycka, varvid tåg 2667 intogs på spår 2, där tåg 414 tidigare intagits. Två resande, en man och en kvinna, skadades så, att de måste transporteras till lasarettet i Härnösand. Mannen har avlidit. Nio andra resande erhöilo mindre skador. På båda loken hade buffertarna blivit avslagna och en F5 vagn i tåg 414 hade även fått buffertarna avslagna. Vagnplattformen på sagda vagn hade blivit intryckt. En Co8 i tåg 414 hade även skadats.

Enligt tidtabellen skola tågen mötas i Kramfors. På grund av att båda tågen voro försenade, flyttades mötet till Frånö. Tkl där avsände vso till Kramfors att tåg 2667 skulle framgå till Frånö och där möta tåg 414. Kvarhållningsorder (S9) lämnades av tkl i Frånö till tågpersonalen på tåg 414. Ehuru tkl hade tåg 414 framför sig på spår 2, ställde han infartssignalen till kör för tåg 2667 till samma spår. Enligt tidtabellen skola båda tågen var för sig intagas på spår 2.

Tkl i Frånö är ansvarig för tågolyckan.

Stordalen: Den 12 januari 1951 hände en svår tågolycka, varvid tåg 16 intogs på spår 1, där tåg 8705 förut intagits. En passåkande konduktör hade måst taga plats på tåg 8705 lok och uppehöll sig i bakre hytten vid sammanstötningen. Konduktören klämdes till döds genom de mot loket upptryckta tomma malmvagnarna. En av dessa malmvagnar hade »klättrat» upp på de övriga vagnarna, så att utlösning av kontaktledningen skedde. Tåg 8705 bestod av lok Of 78/79 och 49 tomma malmvagnar och tåg 16 av lok Of 84/85 och 40 lastade malmvagnar. Av vagnarna urspårade eller skadades mer eller mindre 16 malmvagnar, varav 7 voro lastade. Hytterna på lokhalvorna nr 78 och 85 blevo illa åtgångna. Lokps på båda Of-loken hade räddat sig genom avhopp och därvid hade tre av personalen ådragit sig lättare skador. Skadorna på spåren i samband med olyckan voro obetydliga.

Tågen skulle tidtabellsenligt mötas i Kopparåsen, men på grund av tågs 16 försening hade mötet flyttats till Stordalen. Tåg 8705 beräknades ankomma först till stationen, varför tkl ställde infartssignalen till kör till spår 1. Av misstag hade han felaktigt ställt till kör till spår 1 för tåg 16. Tåg 8705 hade kommit först och måst stanna framför infartssignalen, som visade stopp. När lokföraren såg, att tkl var på väg till tåget, hade han satt tåget i rörelse och kört förbi infartssignalen i stoppställning. Tkl hade då tagit plats på loket och frågat, varför tåget stannat utanför stationen, och fick då besked att signalen visat stopp. Tkl hade ej kunnat förstå annat, än att det måste vara något fel på ställverket. När tåg 8705 passerade förbi stationshuset, hade tkl hoppat av och gått in på expeditionen, där ställverket är placerat, för att undersöka om kontrolllamporna för infartssignalen visade kör för tåg 8705, vilket han ansåg vara fallet. Tåg 8705 fortsatte till infartstågvägens slutpunkt.

En stk från Abisko Östra hade anhållit hos stationsmästaren där att få tjänstgöra som tkl i Stordalen, ehuru han aldrig förut tjänstgjort där. Ställverket i Stordalen skiljer sig i flera avseenden från ställverket i Abisko Östra. Tkl hade börjat sin tjänstgöring i Stordalen onsdagen den 10 januari, då stationsföreståndaren undervisade honom ang. ställverkets handhavande. Torsdagen den 11 och fredagen den 12 januari (olycksdagen) skötte stk tågklaringen på egen hand.

Kinstaby: Den 22 januari 1951 inträffade en mycket svår tågolycka, då rälsbusståg 2548 kolliderade på linjen Kinstaby—Marmaverken med persontåg 2539, varvid åtta personer dödades omedelbart vid sammanstötningen. Femton skadade personer transporterades till lasarettet i Söderhamn. Av dessa skadade avledo tre under natten och påföljande dag. Fyra fingo lämna lasarettet omedelbart efter första vård. Rälsbussen skadades så svårt, att den måste skrotas ned. Även ångloket fick skador, ehuru obetydliga.

Enligt tidtabellen skola tågen 2539 och 2548 Y mötas i Marmaverken. Tkl i Kinstaby hade anmält till Söderhamn C: »Klart 2548 till Kinstaby» kl. 19.23 och 2548 anmäldes ut kl. 19.24. Tåg 2548 var då 14 min. försenat från Söderhamn C. Efter några minuter hade tkl i Kinstaby ställt infartssignalen till kör för tåg 2548, som i Kinstaby har fast uppehåll (kryss i ring). På grund av förseningen hade mötet flyttats till Kinstaby. Sedan tkl i Kinstaby mottagit förlägg-order, avsände han kl. 19.33 verkställighetsorder till Marmaverken att tåg 2539 skulle framgå till Kinstaby och där möta 2548. Kvarhållningsorder hade dessförinnan utskrivits för att givas till tåg 2548. Tkl anmälde sedan till Marmaverken: »Klart 2539 till Kinstaby». Tkl i Kinstaby hade sedan blivit upptagen med att sälja biljetter till två resande och måste växla i postens kassor för att kunna giva tillbaka på en sedel. När tkl var på väg ut för att taga emot 2548 och delge kvarhållningsordern, ringde det i tjänstetelefonen och därför återvände han in på tågexpeditionen. Telefonsamtalet gällde anmälan »2539 ut» från Marmaverken. Efter att ha antecknat detta i tågtidjournalen, gick han ånyo ut på plattformen och hade med sig kvarhållningsordern. När han kom ut, ankom tåg 2548 och stannade något längre bort i riktning mot Marmaverken än brukligt är och utan att stoppsignal givits. Tkl var på väg till tåget för att delge kvarhållningsordern, då en resande steg av rälsbusståget. Föraren stängde dörren och startade tåget utan avgångssignal och innan tkl hunnit fram till tåget. Tkl försökte genom stoppsignaler med handsignallyktans röda sken och genom rop få tåget att stanna men utan att lyckas.

Som orsak till olyckan är fastslaget, att rälsbussföraren avgick med tåget från Kinstaby utan erhållen avgångssignal.

Upphärad: Den 2 maj 1951 inträffade en svår tågolycka, då snälltåg 42 kolliderade med lokalgodståg 8821, som stod utanför norra infartssignalen. Kollisionen skedde ett stycke bortom en skarp kurva. Lokbiträdet på tåg 42 hade hoppat av loket och

ådrog sig så svåra skador, att han avled. Lokföraren hade, sedan nödbromsning skett, skyndat in i lokets maskinrum, där han stödde sig på ledstången men fick ändå en del blesyrer i huvudet. Föraren på tåg 8821 hade ej hoppat av och därför blivit klämd så, att han måste skäras loss med svetslåga. Lokbitrådet hade hoppat av loket och endast ådragit sig en chock. Tåg 42 framfördes av ett D-lok och tåg 8821 av ett Bk-lok. Båda loken blevo svårt ramponeerade, D-loket torde ej kunna repareras. I tåg 42 urspårade tre vagnar och i tåg 8821 urspårade 4 öppna och 2 slutna vagnar. Kollisionen skedde kl. 14.12.

Mötet mellan tågen skulle tidtabellsenligt ske i Nygård, men flyttades till Upphärad, enär tåg 8821 var försenat. Verkställighetsorder (vso) utskrevs av en kontorist i Upphärad, undertecknades av tkl och sändes till Göteborg C, Nygård och Prässebo kl. 13.07. Ordern delgavs tågpersonalen på tåg 42 i Göteborg C, varifrån tåget avsändes kl. 13.34.

Lokalgodståget 8822 var försenat och ankom till Upphärad kl. 13.38. Tkl stoppade tåget, mottog vagnslistan och övriga handlingar från godståget och gjorde av- och påförningar i vagnslistan. Tkl hade i fortsättningen sysslat mest med godsexpediering. Kontoristen hade tidvis ägnat sig åt utväxling av tågfrågor och tkl hade givit honom tillstånd att lämna klart till angränsande stationer för ankommande tåg; tkl skulle sedan införa sin signatur i tågtidjournalen. När tåg 5 passerat, hade kontoristen ringt till Velandå och lämnat »klart 8821 till Upphärad». Kontoristen hade sagt till tkl: »Nu har vi 8821 härnäst.» Tkl hade då frågat: »Var har vi 'dem'?» Kontoristen hade ringt till Velandå och fått besked endera att »de» snart skulle vara i Velandå eller snart skulle gå därifrån. Kontoristen mottog därefter »tåg ut» för 8821 från Velandå och lämnade detta besked till tkl.

I tågtidjournalen fanns angivet i anmärkningskolumnen för avgående tåg 42: »då 8821 ink.»

När tiden för tågens ankomst nalkades, hade tkl suttit inne på sin expedition och kontoristen hade gjort tkl uppmärksam på att tåget gått från Prässebo.

Tkl hörde sedan att rälskontakten för tåg 42 ringde och gick då ut till ställverket och ställde infartssignalen till »kör» för tåget. Tkl hade då för sig att tåg 42 skulle möta tåg 8821 i Velandå. Tkl hade omedelbart därefter hört signalen »beredd» och han trodde att signalen kom från tåg 42. Han blev då irriterad emedan han ansåg att tågvägen låg rätt för tåg 42 och att denna signal därför var omotiverad. Tkl gick ned från ställverket och gav avgångssignal till tåg 42, som besvarades från loket med »giv akt». Tåget hade en mycket hög hastighet. Tkl tyckte detta var konstigt med hänsyn till att tkl hört »beredd» från — som han trodde — tåg 42. När tåget kommit närmare hade från loket givits signalen »har mötande tåg inkommit?» Tkl besvarade frågan med »klart för avgång». Tkl kom in på expeditionen och sade att »de» gav signalen två korta, varefter kontoristen omedelbart sade: »Ja, 'de' skulle ju möta 8821 här». Tkl tog då en nyckel från expeditionen och skyndade ut för att slå ifrån el-strömmen för någon viss kontaktledningssträcka. Omedelbart därefter hade kollisionen inträffat.

Signalen »beredd» hade givits från loket i tåg 8821. Orsaken till att signalen: »har mötande tåg inkommit?» givits från loket i tåg 42 var, att lokpersonalen sett ett tåg stående inne på stationen men vid infarten ej kunnat se var tågets lok befann sig.

Tkl har ej i tågtidjournalen förvissat sig om tågläget. Han anser sig vara ensam ansvarig för olyckan.

Enköping: Den 14 maj 1951 urspårade två vagnar i tåg 1011. Sista boggitrallan i en BCo-vagn spårade ur och en GTi-vagn (tidningsvagn), där en del resande tagit plats, spårade ur och stälpte omkull.

Fyra resande i GTi-vagnen skadades och fördes till lasarettet i Enköping. En av dessa fick lämna lasarettet omedelbart, två lämnade lasarettet den 15 maj och den sista skadade fick efter röntgenundersökning lämna lasarettet den 18 maj. De två urspårade vagnarna samt 2 Co-vagnar hade fått en del skador, varför alla 4 vagnarna sändes till huvudverkstaden i Tillberga för översyn och reparation.

På tågexpeditionen finns ett ställverk nr I, som har blockapparat, med vilken medgivande skall lämnas till en blockapparat i ställverk nr II, beläget i en kur i östra delen av bangården. Utfartssignal finns ute på östra änden av plattformen. I kuren tjänstgjorde en ställverksvakt. Tkl hade lämnat medgivande från blockapparaten till ställverk II och då hade utfartssignalen ställts till kör. Tåg 1011 hade fått avgångssignal av tkl. Ställverksvakten hade fått besök av en tjänstefri stk, som infunnit sig där för att meddela honom att begärt tjänstebyte dem emellan den 16 maj medgivits av stf. Ställverksvakten hade lämnat återgivande till ställverk I, varefter utfartssignalen ställts till stopp, innan tåg 1011 passerat hela växelgruppen. Ställverksvakten hade sedan upphävt förreglingen av två medväxlar. Hans åtgärd att upphäva förreglingen vidtogs för att medväxlarna skulle ligga i rätt läge för tåg 799, som skulle gå till Uppsala. Den stk som befann sig i ställverkskuren ville hjälpa ställverksvakten med växelomläggningen till tåg 799 och lade om motväxeln 52 utan att ha blivit ombedd därtill. Denna omläggning gjordes, innan tåg 1011 i sin helhet passerat växeln, varvid BCo-vagnen urspårade med sista boggitrallan.

Ställverksvakten har erkänt, att han för tidigt utlöst tågvägsförreglingen. Den stk som besökte ställverksvakten har medgivit, att även han varit orsak till tågolyckan.

Fjärås: Den 24 maj 1951 inträffade en tågurspårning vid snälltågs 42 infart på stationen. De tre sista personvagnarna i tåget urspårade och välte; samtliga voro av stålkonstruktion. Sex personer, därav två män, tre kvinnor och en pojke fingo lättare skador. De fördes omedelbart i bil till sjukhuset i Kungsbacka, som de alla kunde lämna efter att ha blivit omplåstrade. Skadorna inskränkte sig till lättare kontusioner, skrubbsår och lindrigare chocker.

För spårunderhållsarbete söder om stationen hade ballasten utgrävt mellan sliprarna på ca 15 m längd. Spåret är här ett rakspår lutande mot norr ned mot Fjärås station. Det har senare visat sig, att skarv-

öppningarna i västra rälssträngen vid tillfället ifråga voro påfallande små eller obefintliga. Urspåringen har sannolikt förorsakats av att spåret över utgrävningen under tryckpåverkan i västra rälssträngen slagit ut en kurva åt vänster i tågriktningen. Möjligen har först under inverkan av tågvibrationerna bildats en primärkurva, som sedan av tåget slagits ut ytterligare, vänsterkurvan övergick mot norr i en högerkurva med en pilhöjd, som var ungefär hälften av vänsterkurvans. Det är icke uteslutet att en inbromsning av tåget också möjligen kan ha bidragit till att kurvorna slogos ut på sätt som skett.

Getå: Den 21 juni 1951 påkördes tåg 906 bakifrån av tåg 112, varvid tågs 906 lok urspårade med bakre boggin och en F-vagn skadades samt sista Co-vagnens främre del intrycktes. Tåg 906 hade stoppats på stationen i avvaktan på att framförgående lokalgodståget 7002 skulle inkomma till Krokek. I tåg 112 trycktes lokets främre förarhytt in med påföljd att föraren ådrog sig så svåra skador, att han sedan avled. Två Co-vagnar i tåg 112 skadades och en C3-vagn urspårade helt och blev stående i korsningen mellan spåren 1 och 2, varvid båda spåren blockerades och all trafik över bangården omöjliggjordes.

Tågklareren hade av glömska uraktlåtit att ställa infartssignalen till stopp efter tågs 906 ankomst.

Pålsboda: Natten mellan den 13 och 14 augusti 1951 omkring kl. 0.55 inträffade en svår tågolycka, i det att loket och 7 vagnar i snälltåg 13 spårade ur vid infarten i växelkurvan till spår 2. Vid urspåringen hade loket kört på en omlastningskran, där loket blev liggande på sidan, sedan det gjort helomvändning. De fyra vagnarna närmast loket hade passerat förbi detta och spårat ur. Av dessa hade den första vagnen — svensk Fo-vagn — stjälpit på samma sida om spåret som loket. Den andra vagnen — norsk Cfo-vagn — hade urspårat och fått bakre vänstra hörnet intryckt. Den tredje vagnen — svensk Co-vagn — urspårade men hade fått endast smärre skador. Den fjärde vagnen — norsk BCo-vagn — hade spårat ur och fått hela vänstra sidan uppfläkt. Tre norska

sovvagnar spårade ur, men erhöillo endast smärre skador. De återstående sex vagnarna voro oskadade och stodo kvar på spår.

Lokföraren och lokbiträdet hade skadats så, att de måste transporteras till lasarettet i Örebro. Dessutom hade tolv resande ådragit sig mindre skador.

Av allt att döma har tåget framförts med för hög hastighet i växelkurvan.

Mellan **Håsjö och Ragunda** urspårade i tåg 6058 den 23 september 1951 tolv godsvagnar. Tåget bestod av sammanlagt 50 vagnar. Urspåringen förorsakades av axeltappsbrott efter varmgång på vagn Ns nr 10282 lastad med cement och placerad som 17:de vagn från aktern. Vagnen var försedd med axeltyp II. Närmast efter Ns-vagnen gingo två cisternvagnar lastade med klor. Vid urspåringen uppstod en explosionsartad brand i sex av de urspårade vagnarna, vilka helt förstördes. En av dessa var en O-vagn lastad med 75 fat innehållande bensin, fotogen och brännolja och troligen hade branden börjat i den vagnen. Bland de urspårade vagnarna voro även klorvagnar, och då gas utströmmade måste omfattande försiktighetsåtgärder vidtagas, innan röjningsarbetet kunde igångsättas. Avspärrning av olycksplatsen anordnades genom försorg av SJ egen personal och av polismyndigheterna. Civila och militära gasexperter tillkallades. Från Ånge sändes gasmasker och gummi-kläder m. m. De hjälptåg, som utsänts från Ånge och från Långsele, stoppades på grund av gasfaran i Håsjö resp. Ragunda, tills närmare undersökningar utförts. Branden rasade med så stor kraft, att något röjningsarbete ej heller var tänkbart under de första timmarna. Tillkallade brandkårer kunde ej göra mycket åt elden, på grund av vattenbrist. Vid 2-tiden dämpades elden något, men började samtidigt sprida sig till de tre bakre urspårade vagnarna jämte de fem sista vagnarna i tåget, vilka ej urspårat. Det lyckades att rädda de sistnämnda fem vagnarna. Det upptäcktes att en av klorvagnarna låg mitt i eldhärden, varför uppenbar fara för klorbehållarens sprängning förelåg. Militärpersonal från Östersund hade på begäran kommit till olycksplatsen och de verkställde

en översyn av SJ gasmasker och instruerade om dess användning. Särskilt skyddsfiler erfordras nämligen för att skydda gentemot klorgas. Även två ingenjörer från Mo och Domsjö AB hade tillkallats. Med indikeringsmedel kunde de lokalisera läckaget till klorbehållarens ventilsåte. Klorutströmningen kunde härigenom hållas under kontroll och riskmomenten bättre bedömas. Detta hade stor betydelse för att minska den något nervösa stämning, som av naturliga skäl vilade över hela röjningsarbetet. Om klorvagnens behållare sprängts, hade klormassa (ca 15 ton) omedelbart förgasats och bildat ett större moln, som troligen krävt många dödsoffer.

Vagnarna i tåget hade varmgångsinspekterats i Bräcke. När tåget passerade Håsjö, som är försedd med utfartssignal hade tkl givit avgångssignal men sedan iakttagit gnistor från en vagn. Han hade då ställt utfartssignalen i stoppställning och givit stoppsignal med handsignallyktan, men loket hade redan kört förbi utfartssignalen och lokpersonalen hade ej kunnat se att stoppsignal gavs. Tkl nödutlöste ej kontaktledningen utan anmodade Ragunda att stoppa tåget.

Tolkningsuttalande.

Enligt säo § 46: 6 (sär § 46: 5) skall tkl vistas på plattform eller i dess närhet, när tåg är på in- eller utgående på station.

Enligt § 59: 2 skall »0 ut» anmälas genast, när tåg avgått från station.

Förenämnda bestämmelser, som kunna synas stridande mot varandra, skola tolkas på följande sätt.

Tkl skall vistas på plattformen eller i dess närhet så länge det in- eller utgående tåget befinner sig inom stationsområdet, och därvid är inom synhåll. Så snart tåget passerat stationsgränsen eller tkl förlorat det helt ur sikte, skall tkl genast bege sig till expeditionen för att anmäla »0 ut».

I samma moment har dock angivits att annat tjänsteåliggande kan kräva att txp (plv) vistas på annat håll än på plattform eller i dess närhet. Med »annat tjänsteåliggande» avses här annat *ur säkerhetssynpunkt* angeläget tjänsteåliggande.

I detta sammanhang framhålles därjämte, att skyldigheten enligt § 68:1 för tbfh och lokbiträde att hålla utkik bakåt när tåg avgått från dpl, ej upphör i och med att txp iakttages avlägsna sig från plattformen. Det har nämligen inträffat att han vid tågansmälan påmints om någon fara för tåget och förgäves gjort försök att stoppa detta. Härvidlag gäller, att utkik bakåt skall hållas så länge en given stoppsignal kan iakttagas och ej endast så länge tåget befinner sig inom stationsområdet. Kan utkiken bakåt ej ske kontinuerligt, skall den i varje fall ske då och då.

I tåg, som framföres av enbemannat lok, är det särskilt viktigt att tbfh iakttaga dessa åtgärder (såo § 98:3; sär § 64:2).

Påpekande.

Urspåringar, begynnande varmgångar m. m. förekomma jämförelsevis ofta i tåg på linjen. Lokpersonalen har därför skyldighet att i kurvor, där överblick över tåget kan erhållas, ha noggrann uppsikt bakåt samt att efter passerandet av ban- och stationspersonal aktga på om signal ges till tåget.

På en station har inträffat, att ett persontåg avgått därifrån utan att avgångssignal givits av tkl. Några 4-åriga småpojkar hade uppehållit sig på stamplattformen och lekt. En av dem hade kommit ut från stationshuset och släpat en signalstav i marken efter sig. Utkommen på planen endast någon meter framför ingången stannade gossen, tog upp signalstaven och började vinka med den, som vid avgångssignal. På detta sätt stod gossen en lång stund och vinkade mot lokföraren med signalstaven i vida bågar fram och tillbaka över huvudet. Efter en stund satte sig tåget i rörelse och då slutade gossen upp. Tåget stoppades med det röda skenet i A-signalen samt genom nödutlösning.

Tkl hade ställt ifrån sig signalstaven vid väggen omedelbart innanför ingångsdörren på tåg.

Signalstavar och handsignallyktor skola placeras så, att obehöriga ej komma åt dessa signalmedel.

STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Kungl. Järnvägsstyrelsens cirkulär

1950

Utkom från trycket den 2 mars

Nr 215—219

Nr 215 (¹/₃ 50).

Db

Ett vikariatslöneförordnande att upphålla en lokmästarbefattning i lönegrad Ca 22 vid statens järnvägar kungöres härigenom ledigt till ansökning. Blivande innehavare av förordnandet, vilken bör äga ingående kännedom om drift och underhåll av ånglok och motorfordon, är avsedd att tills vidare placeras vid Växjö som lokstationsföreståndare.

Ledigt förordnande vid driftavdelningen.

Av vederbörliga betyg och tjänsteförteckningar åtföljda ansökningar till detta förordnande, ställda till distriktschefen vid VI distriktet, skola vara inkomna till samme distriktschef senast den 21 mars 1950.

Nr 216 (²⁸/₂ 50).

Db

I särtryck nr 20 § 8 mom 2 skall efter tredje meningen tillfogas följande: »Ledningsmästarens personliga inspektion av driftcentralen kan dock inställas i första hand under sön- och helgdagsdygn och i andra hand under enstaka vardagsdygn, såvida densamma icke påkallas av speciella förhållanden i driftcentralen. Omfattningen av sådan inskränkning i ledningsmästarens inspektionsskyldighet skall av vederbörande elektrosektionsföreståndare prövas för varje särskilt fall och får icke utsträckas att omfatta längre tid i följd än högst två dygn.»

Ändring i särtryck nr 20.

Förestående införes med bläck, och hänvisning göres till detta cirkulär.

Nr 217 (²⁴/₂ 50).

Fbr

De befattningshavare, vilka på grund av tjänsteställning eller uppdrag äro ansvariga för att behövliga effekter finnas tillgängliga, och hava rekvisitionsrätt, skola hädanefter äga rätt att godkänna rekvisitioner på reparationsstämplat.

Godkännande av rep.-rekv.

Ovanstående kommer att intagas i nytryck av str 30.

Nr 218 (²⁸/₂ 50). [EJ nr 118]

Pxbr

Med giltighet fr. o. m. den 1 mars 1950 insättas i nordiska personsamtrafikstaxan, särtryck nr 91 a, på sidan 6 i § 4, första raden, efter »1 månad» orden »(Malmö—København lokalt 1 dag)».

Nordisk person- och resgodssamtrafik.

Nr 219 (²⁸/₂ 50). [EJ nr 119]

Gbr

Till vederbörande utsändes:

Ändringstryck nr 15 till särtryck nr 141 a, Godstransportföreskrifter, del I. Ändringstrycket innehåller bl. a. Kungl. Maj:ts förordning om explosiva varor (SFS nr 341/49), och jämlikt nämnda förordning av Kommerskollegium meddelade tillämpningsföreskrifter.

Ändringstryck nr 15 till särtryck nr 141 a, GTF del I.

Uppmärksamheten fästes på följande.

Fraktsedel för järnvägstransport är att anse som följesedel (§ 50).

Enligt § 50 skall varje försändelse av explosiv vara av transportklass B, C eller D under järnvägstransport stå under tillsyn, för vilken i samma § mom 2 c) nämnda tjänstemän äro ansvariga. För samma tillsyn under transport med tågfarja är färjans befälhavare ansvarig.

Endast explosiv vara av transportklass E må transporterats utan särskild tillsyn.

Endast för explosiv vara av transportklass C erfordras kruttåg.

I förordningen stadgas icke begränsad hastighet för tåg, som medför explosiv vara.

Endast för explosiv vara av transportklass C är stadgat, att varorna skola lastas i slutna vagnar.

Endast vagn, lastad med explosiv vara av transportklass C, behöver förses med anslag eller påskrift »Explosiv vara».

Anmälan till länsstyrelsen om transport av explosiv vara behöver icke avlätas.

Explosiv vara av transportklass C må på vissa villkor och på vissa sträckor jämväl transporterats med rälsbuss, lokomotor eller motorvagn.

Explosiv vara av transportklass A befordras endast undantagsvis och i så fall endast därest länsstyrelsen lämnat särskilt tillstånd därtill, varvid länsstyrelsen skall ange de villkor och föreskrifter, som i varje särskilt fall skola iakttagas.

Dbf

Ändringar i såo och sär samt i str 27, 33 och 33 s. I anledning av ändrade bestämmelser om transport på järnväg av explosiv vara skola nedan angivna ändringar göras *med bläck*.

I benämningen »explosiv vara av 1:a klass» skola orden »1:a klass» strykas och ersättas med orden »transportklass C» på följande ställen:

i såo: begreppsbestämningen för »kruttåg» (sid 13); § 43: 6 f (sid 70); § 43: 6 h (sid 71);

i sär: § 43: 6 d (sid 52); § 43: 6 f (sid 52);

i str 33: § 9: 2 a (sid 17);

i str 33 s: § 9: 2 a (sid 9).

I såo § 69: 4 i) (sid 100) skola följande ord strykas och ej ersättas med annan text, nämligen »samt för tåg, som medför expl. vara av 1:a klass, med undantag av kruttåg».

I sär § 69: 4 (sid 77) skall avd f) helt utgå.

I str 27 art 4: 4 skall ordet »kruttåg» strykas och ersättas med följande ord »tåg med explosiv vara».

Ändringstryck för bilaga 4 i str 27, bilaga 2 i str 27 s, för bilaga I i str 33 och 33 s samt för art 261 i str 319 komma att utsändas i vanlig ordning från biljett- och blankettkontoret.

Anteckningar om ovanstående ändringar skola göras i såo och sär förteckning över cirkulär.

Fsbr

Ändringar i str 114.

I str 114 erforderliga ändringar komma att meddelas, när Kungl. Maj:t fastställt dem. I avvaktan härpå iakttages, att vad i särtrycket sägs om explosiv vara av första klass skall gälla endast i fråga om transporter av explosiv vara av transportklass C, som icke ske under ledning av militärbefäl eller annan av försvarsmyndighet förordnad person.

Detta cirkulär skall tilldelas all berörd personal.

12
Separattryck ur Kungl Järnvägsstyrelsens cirkulär

A 85 (1/12 54)

Dbr

Styrelsen har bestämt, att föreskrifterna i säo § 43: 6 h) och anm 6 samt sär § 43: 6 f) och anm 2 med omedelbar tillämpning skola ha följande lydelse: Ang transport av klor, svaveldioxid och fosgen.

»Cisternvagn, lastad med klor, svaveldioxid eller fosgen, och vagn med fat, av vilka något innehåller minst 100 kg klor, svaveldioxid eller fosgen: obemannad och ej i tåg, som är upplåtet för resande, samt högst fem sådana vagnar i samma tåg, därvid helst kopplade tillsammans; placeras om möjligt nära mitten av låget och alltid så, att närmast framför finnas minst tre och närmast bakom minst två vagnar, varå personer ej färdas och vilka ej medföra explosiv vara av transportklass C, lättantändligt gods eller träkol. Skyddsvagnen närmast framför och närmast bakom får ej heller vara lastad med tyngre gods av större längd (räler, bjälkar o d). Tps skall ges order på S 11. Bestämmelserna i detta stycke gälla ej vid vut.

Anm. Tömnda cisternvagnar, tömda fat, mindre behållare med klor, svaveldioxid eller fosgen, s k bomber, och fat med mindre innehåll än 100 kg befordras utan inskränkingar.»

Ovanstående innebär

att antalet klorvagnar, som få befordras i samma tåg, utökats till fem;
att klorvagnarna ej nödvändigtvis behöva vara kopplade tillsammans, ehuru detta bör eftersträvas;

att bestämmelserna ifråga skola tillämpas även vid transport av fosgen;
att vagn, lastad med tyngre gods av större längd, ej får gå närmast klorvagn.

Vid säo § 43: 6 c) och 6 h), sär § 43: 6 b) och 6 f) samt i Gtf del I, art 59 a: 4 skall hänvisas till detta cirkulär, som dessutom skall införas i säo och sär förteckning över cirkulär. I förteckningen skola utöver detta cirkulär finnas antecknade: A 46/53 (förutv A 27/52), A 14/54 och A 70/54.

Cirkuläret skall tilldelas all personal, som innehar eller erhåller säo, sär eller Gtf del I.

OBS! I det cirkulär, av vilket detta är ett separattryck, har den text, som motsvarar andra stycket här ovan, felaktigt kommit att bilda två stycken. Sammandragning till ett stycke bör lämpligen göras genom bläckändring.

Rättidiga tåg — en hederssak för oss.

Separattryck ur Kungl. Järnvägsstyrelsens cirkulär.

Nr 404 (⁴/₆ 52).

Dbr

Till vederbörande utsändes:

Tillägg nr 2 till säo. Tillägget gäller fr. o. m. den 1 augusti 1952.

Tillägget innehåller bl. a. följande:

Tillägg nr 2
till säo m. m.

ändrad lydelse av begreppsbestämningen för handisposition, småfordon och tillsyningsman,

nytt lystringsmärke för att utmärka plats, där signalering endast skall ske under tiden kl 6.00—22.00,

bestämmelser ang. M-bromsar med mellanventil,

ändrad internationell hastighetsmärkning av godsvagnar,

ändrade föreskrifter för expediering av tåg, som skall kvarhållas för möte (§ 77: 1—4),

klarering av rälsbusståg med behovsuppehåll,

framförande i tåg av kranvagn, litt A.

Tillägget åtföljes av 20 st gummerade ändringslappar, som skola klistras över den nuvarande texten, sedan denna överkorsats med bläck.

Ny upplaga av tillägg A till säo.

Den nya upplagan, som gäller fr. o. m. den 1 augusti 1952 på linjen Boden C—Vassijaure, har omarbetats med hänsyn bl. a. till de ändrade föreskrifterna för expediering av tåg, som skall kvarhållas för möte. Beträffande tåganmälan har den ändringen gjorts, att tpx medelst sin sign i därför avsedd kolumn i tågföljdsboken (bl 359 G) får ålägga annan tjänstehavare att anmäla »0 in i N». I samband därmed skall ny upplaga av tågföljdsboken användas från nämnda tidpunkt.

Tillägg A 1 till säo.

Tillägget innehåller bestämmelser för i viss utsträckning decentraliserad tågledning, dock med den huvudsakliga skillnaden gentemot tillägg A, att utförlig tåganmälan skall utväxlas i stället för kollationering av tågföljden. Tillägget är avsett att gälla på icke elektrifierade bansträckor enligt styrelsens beslut.

Anteckning skall göras i särtrycksförteckningen och i säo förteckning över tillägg. Följande av tillägget berörda cirkulär skola upphävas och i förekommande fall strykas i säo förteckning över cirkulär: 16/1949 (förutv. 629/1947), 607/1949, 6/1951 (förutv. 656/1950), 515/1951, 611/1951, 639/1951, 650/1951 och 196/1951.

Detta cirkulär skall tilldelas all personal, som innehar eller erhåller säo.

(Säo) Tbr [Tv]

KUNGL
JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Drifttjänstbyrån
Dnr Dbr 1089/53

Bbrsp, Öiö Ebr, Brc Tbr, Dc III,IV,V,VI,VIII,
Öis, Ero, Ms, Sp, Brd Br Mbr

Stockholm 15.6.55

Dc I och II

Tfn 1059

Undantag från säo § 69:2 och 4

Styrelsen har medgivit följande undantag från säo betr sth för sådant tåg av bromsgrupp S, som framföres av lok litt Ra.

Sth enl § 69:4, a2 skall vara: 130 km/tim, om antingen alla axlar ha verksam S-broms eller 4 axlar verksam P-broms och minst 12 axlar verksam S-broms;

110 km/tim i övriga fall.

Sth enl § 69:2 i lutning och i kurva skall vara densamma som den sth, vilken gäller för motorvagnståg av bromsgrupp S.

För tåg, som består av endast ett eller två lok, båda med verksam broms, § 69:4 f, skall sth vara:

130 km/tim, om loket eller båda loken är av litt Ra,
110 km/tim om det ena loket är av litt Ra och det andra av litt F;

80 km/tim, om det ena loket är av litt Ra och det andra av annan litt än litt Ra eller F.

Styrelsen vill därjämte påpeka, att vagnar, som skola framföras i tåg med sth 130 km/tim, skola vara märkta med "130 km".

KUNGL JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Bollef
7/1

1284