

Ur trafikhändelsernas historia

Vi skall nu ge en framställning om tvenne spårvägsolyckor, som oaktat deras mycket hotande innebörd, inte vållade någon större ofärd, vare sig för passagerare eller personal, nämligen Slussolyckan 1905 och Dalagatsolyckan 1909.

Kl. 18.45 den 16 mars 1905, då trafiken vid Slussen var mycket livlig, märkte man, huru en av Södra bolagets vagnar på väg från Södermalmstorg i "vildaste fart" rullade nedför backen vid Pelikan. I kurvan, som svängde västerut med ändpunkten i Karl Johans Torg, lämnade vagnen spåret och rullade i "vildaste hastighet" över stendläggningen och fortsatte över östra Slussbron. Vid Slussbrons norra ände och på dess östra sida trängde vagnen på ett ögonblick igenom det kraftiga järnräcket med dess massiva pällare och vältrade nedför brofästet för att falla ned på kajen nedanför bron. Där låg den med ena sidan upp och till ej fullt en tredjedel över slusskanalens vatten. Vagnen var intrasslad i järnräcket, som den tagit med sig, rutorna var givetvis krossade och väggarna delvis söndertrasade. Taket hade delvis bräckts från vagnen och en bänk inne i denna hade alldeles lösbrutits. Braket var vid olyckan så stort, att en inspektionskonstapel, som befann sig på Järntorget, var en av de första på olycksplatsen.

Av passagerarna, som av konduktören uppskattades till 25 personer, skadades endast tre lindrigt. Då vagnen slungades mot järnräcket, hade föraren kastats ut från sin plats och hamnade utan skada ett gott stycke därifrån på Slussbron. Konduktören föll i vattnet men kunde själv oskadad taga sig upp.

Föraren, vars namn var Hellner, hade i många år varit i Södra bolagets tjänst och åtnjöt det bästa anseende. Han kunde ej ge någon annan förklaring till olyckan än att magnetbromsen plötsligt blivit felaktig vid passerandet av Södermalmstorg. Varför handbromsen inte heller fungerat, kunde han lika litet förklara.

Trafikchefen Sundblad vid Södra bolaget ansåg, att föraren gått med för stark fart redan från Hornsgatan och sedan på grund av nervositet inte kunnat rätt begagna bromsarna. Det vore otroligt,

att bägge bromsarna blivit otjänstbara. Vagnen var justerad dagen före olyckan.

Ingenjör (sedermera kommerserådet) Axel Enström — ÖA:s inspektör — hade omedelbart efter olyckan besiktigt vagnen utan att finna något att anmärka. Så var även fallet vid en senare besiktning.

På grund av att vagnen genom sitt läge delvis över kanalen hindrade sjöfarten genom slussen, hade polisen beordrat dess skyndsamma borttagande. Detta beklagades senare. Man ansåg, att vid en verkligt omsorgsfull besiktning, medan vagnen befann sig kvar på kajen, skulle det ha kunnat utrönas, om bromsarna varit använda, och om de fungerat, samt om hjulen rullat eller varit fastlåsta.

Såvida vi kan se gavs aldrig någon tillfredsställande förklaring till olyckan. Lika litet har vi uppmärksammat, att den blev föremål för något rättsligt efterspel.

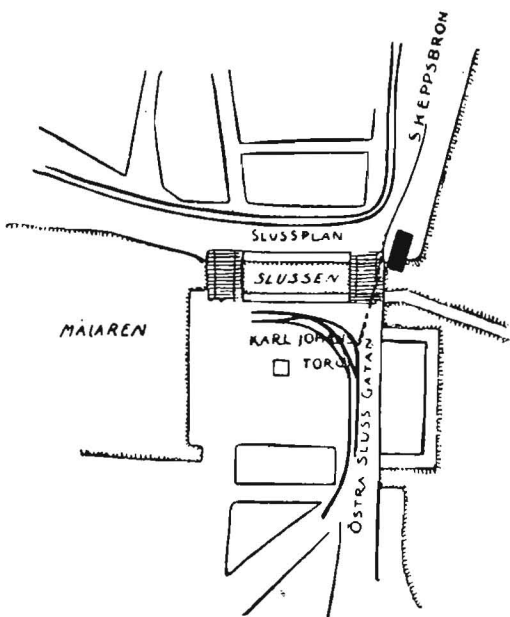


Slussolyckan 1905.

Få dagar efter Slussolyckan frågade en skribent i Aftonbladet: "När, var och hur sker den stora spårvägsolyckan på Norr?" Skribenten besvarade själv sin fråga med att den skulle ske "antagligen alldeles nedanför den långa backen i Dalagatan". Han skildrade en antagen olycka alldeles som den sedan inträffade och tillade: "Vår Herre är de dårars förmyndare, men man har svårt att tro på det underverk, som vid en sådan katastrof skulle rädda ett enda liv." Samtidigt meddelades från

Spårvägsbolaget, att en uppsyningsman av försiktighetsskäl var placerad vid den riskabla platsen. Vid här nedan skildrade händelse omnämnes emellertid inte någon uppsyningsman. Möjligen ansågs ett "S" ersätta honom.

Det var den 9 oktober 1909 kl. 15.18. Ett tåg — motor och släpvagn — kom vid sagda klockslag nedför Dalagatan. Det hade stannat vid Sabbatsberg men passerat hållplatsen vid Tegnérgatan. Mellan Tegnérgatan och Vallingatan fanns ett "S", där emellertid föraren ej kunde stoppa tåget enligt föreskrift. Han synes ha förlorat kontrollen av vagnarna, som med ökad fart rusade mot kurvan, där spåret svängde in på Vallingatan. Tåget spårade ur



Skiss av olycksplatsen vid Slussen.

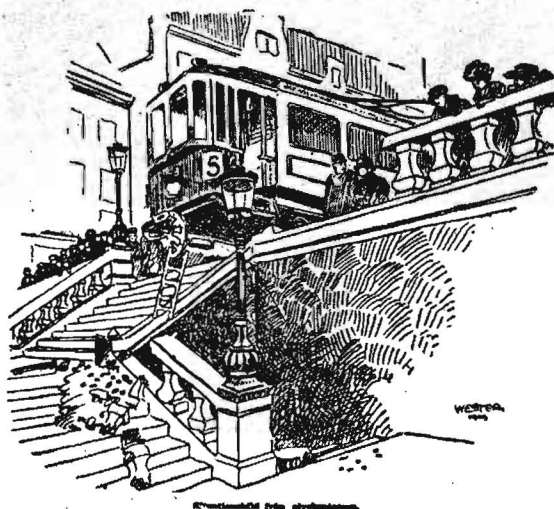
i kurvan och fortsatte ned mot de trappor, som från Dalagatan leder ned till Norra Bantorget. Det stötte med kraft mot den stenbarriär, som på kanten av terrassen omgav trapporna. Ett par massiva stenspelare och en gaslyktsstolpe hade dessförinnan knäckts som glas. Motorvagnen sköts ut över terrassen, men tåget hejdades med motorvagnen till en längd av två meter hängande i luften. Stöten mot stenspelarna och de andra hindren hade tydligen hejdat farten, därjämte hade många passagerare samlats på bakre plattformen.

En enda passagerare skadades. Det var en man, som hoppat av vagnen, innan urspårningen skedde. Han slog huvudet i trottoarkanten men utan större

Hotande spårvägsolycka.

Ett gult tåg nära att stört ut för Dalagatstrappan. — Stenbarriär och gaslykta krossade.

Två personer lindrigt skadade.



Vid Dalagatstrappan 1909.

skada. Antalet passagerare uppgavs till 40, men uppgiften därom synes rätt svävande.

Föraren hade varit i tjänst ett år men endast kortare tid tjänstgjort som förare. Han uppgav, att den magnetiska bromsen icke fungerade. Till sist hade han lagt all sin kraft på handbromsen, som dock icke förmådde hejda tåget. Det uppgavs, att någon sandning ej skulle ha förekommit i hela backen.

Sedan vagnen snart nog åter placerats på skennorna befanns det, att magnetbromsen fungerade oklanderligt, och vagnen utan hjälp kunde föras till vagnhallen.

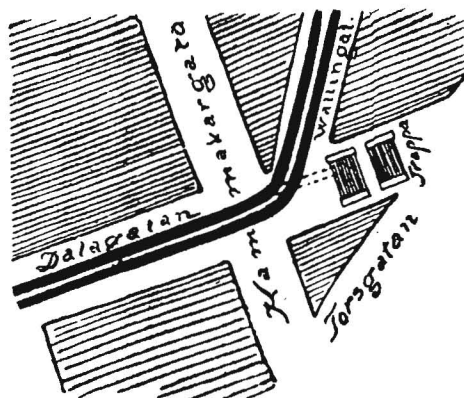


Bild av området, där urspårningen skedde 1909.