

Nr 64.

Av herr **Rosén**, *angående årligt understöd åt förre extra banvakten E. Jonsson.*

Den 31 juli 1912 blev extra banvakten Erik Jonsson överkörd av ett växeltåg invid Vännäs järnvägsstation, varvid båda benen krossades, det högra strax nedanför knäet och det vänstra strax intill foten. Jonsson, som efter olycksfallet under flera månader vårdades å Umeå lasarett, hade av egna medel fått bestrida denna vård, varjämte han själv bekostat mekaniska ben. Någon sjukavlöning hade han icke heller uppburit av statens järnvägar. Sedermera har distriktsförvaltningen vid statens järnvägars femte distrikt tilldelat Jonsson en årlig livränta av 300 kronor från och med den 4 februari 1913.

Huru vid olycksfallet tillgått framgår av bilagda avskrifter av protokoll, som förts dels vid polisförhör med järnvägspersonalen, dels av distriktssekreteraren vid femte distriktet vid förhör med den överkörde banvakten. Att denne icke själv varit vållande till olyckan torde få anses uppenbart, och att statens järnvägar är ersättningsskyldig har erkänts genom livräntebrevets utfärdande.

Då den beviljade livräntan är alldeles för liten för ett nödortfigt uppehälle, och då den inkomst som Jonsson av eget arbete förmår bereda sig är mycket ringa, vågar jag hemställa att riksdagen måtte tillerkänna honom ett årligt understöd utöver livräntan, vilket är så mycket mera behöfligt som Jonsson saknar egna tillgångar och kostnaderna för ombyte och underhåll av mekaniska ben uppgivas vara rätt stora.

På grund av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte bevilja förre extra banvakten Erik Jonsson från Eriksborg i Vännäs socken ett årligt understöd av 500 kronor, att utgå från och med år 1919.

Stockholm den 21 januari 1919.

Gustav Rosén.

Avskrift.

Bilaga 1.

Livräntebrev nr 53,

utfärdat av distriktsförvaltningen vid statens järnvägars femte distrikt för förre extra banvakten Erik Jonsson född den 23 december 1888.

Distriktsförvaltningen vill härigenom hava tillförsäkrat förre extra banvakten Erik Jonsson från Eriksborg av Vännäs socken, vilken den 31 juli 1912 blivit överkörd av ett växeltåg omedelbart söder om Vännäs station och därvid fått båda benen krossade, i ersättning enligt 4 § av lagen den 5 juli 1901 angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete en årlig livränta av trehundra (300) kronor ett utgå från och med den 4 februari 1913. I fråga om rätten att uppbära livränta gälla i tillämpliga delar de i nämnda lag meddelade bestämmelser härutinnan, i vilket avseende hänvisas till omstående utdrag ur lagen. Livränta utbetalas för varje kalenderkvartal å första helgfria dagen av kvartalets sista månad, utan återbetalningsskyldighet, i händelse under månaden rätten till livräntan skulle upphöra eller sådant fall inträffa, att livräntan icke får uppbäras.

Luleå den 21 juli 1913.

B. H. Santesson,
tj.-f. distriktschef.

Bilaga 2.

Åldersbetyg.

Att förre extra banvakten Erik Jonsson är född den 23 december år 1888 (åttioåttå) i Vännäs församling i Västerbottens län, betygar Vännäs församling i Västerbottens län den 10 december år 1918.

Ferd. Öberg,
kyrkoherde.

Avskrift av avskrift.

Bilaga 3.

Protokoll, hållet vid polisförhör i Nyby följande dagar under år 1912.

Den 31 juli.

S. D. Efter erhållen underrättelse därom, att en mansperson denna dag vid pass klockan 9.55 e. m. blivit överkörd av ett tåg strax söder om Vännäs järnvägsstation, inställde sig genast undertecknad t. f. kronolänsman å stationens 2:dra klass väntsal, dit den skadade blivit forslad. Den förolyckade, som befann sig i sanslöst tillstånd hade fått sina båda ben krossade, det högra strax nedanför knäet, det vänstra alldeles intill foten, varförutom han erhållit en del skramor i ansiktet. Vid undersökning av hans kläder hittades en inskrivningsbok, varav framgick att mannen hette Erik Jonsson, född i Vännäs socken. Av järnvägstjänstemäns utsago framgick att Jonsson hade anställning vid statens järnvägar såsom extra banvakt med placering vid Hörnsjö station, men hade icke varit i tjänstgöring när olyckan skedde. Av den skadades att döma friska andedräkt, hade han icke smakat spirituosa på åtminstone några timmar före olyckstillfället, vilket ock bestyrkes därav, att Jonsson gjort sig känd som nykterist.

Vid besök på olycksplatsen, vilken är belägen å järnvägsspåret söderut från Vännäs station ungefär 60 meter från en vägövergång eller 160 meter från yttersta växeln å stationens södra ända, förefanns spår av blod på banvallen samt resterna av en så kallad hjuling.

Den 1 augusti.

Sedan från stationsbefälet erhållits uppgift å de personer, som tjänstgjorde å stationsområdet under gårdagen, hördes följande personer:

1) *Lokomotivföraren Emil Åkerlund*, vilken förmälte sig hava haft växlingstjänst med lokomotivet litt. G nr 144. Efter tåg nr 901:s ankomst skulle dess vagnar rangeras om, därvid tågsättet, som var långt och tungt, måste gå en avsevärd bit utanför yttersta växeln. Sin uppmärksamhet hade han riktad framåt, till dess lokomotivet passerat vägövergången, när rätt ofta händer att personer försöka gå över banan trots att där befintliga vägbommar äro fällda, men därefter hade han haft sin blick riktad bakåt för att kunna observera växelkarlarnas signaler. Ungefär 60 meter från vägövergången hade han hört ett knastrande ljud under lokomotivet och hade då genast slagit stopp och back. Eldaren Dahlkvist hoppade genast ned från lokomotivet och drog fram en person, som befann sig under andra och tredje hjulparen framifrån räknat. Båda benen voro krossade samt blödde ymnigt. Åkerlund trodde först att den överkörde blivit dödad, men hade sedan hört att han andades. Av tillstädeskommande personer förbands den skadade nödtorftigt samt forslades å anskaffad sjukbår till stationshuset.

Någon förklaring över olyckan kunde Åkerlund icke avgiva. Då lyktorna å lokomotivet hade varit tända och ångstötarna från lokomotivet mycket kraftiga på grund av banans stigning och tågets tyngd, borde en person, som befunne sig å linjen både kunnat se och höra tåget och sålunda avvärjt olyckshändelsen.

2) *Lokomotiveldaren O. Dahlkvist* bekräftade föraren Åkerlunds uppgifter. Dahlkvist hade efter det han dragit den överkörde från spåret, skyndat efter tjänsteförrättande maskiningenjören E. Malm, som han observerat vid passerandet av vägövergången, för att få konstanterat huru olyckan tillgått.

3) *Tjänstförrättande maskiningenjören R. Malm* berättade, att han, som stod vid de nedfällda bommarna vid vägövergången när växellokomotivet nr 104 föregående afton omkring klockan 10 skulle fullgöra växlingen av tåget nr 901, fått stå och vänta rätt länge och därunder varken hört eller sett någon person på banan. Sin största uppmärksamhet hade han för övrigt riktat åt stationen till, varest växling även försiggick. Vetskap om överkörningen av banvakten Jonsson erhöll han av eldaren Dahlkvist, som kommit till honom och anhållit att han skulle infinna sig å olycksplatsen, vilket han även gjorde. Malm sade genast till om en sjukbår, som ock anskaffades från station varefter Jonsson å densamma forslades från platsen.

4) *Extra stationskarlen E. Sjökvist* förmälde sig hava tjänstgöring föregående afton jämte stationskarlen P. Forsberg. Tåg nr 901 som skulle växlas bestod av 22 vagnar därav 5 vagnar, belägna i slutet av tågsättet, voro täckta. Vid växlingen hade Sjökvist stått vid yttersta växeln mitt emot växelklotet. Tågets alla vagnar hade icke hunnit förbi växeln, när han märkte att tåget helt plötsligt stannade utan att han givit signal därtill, vadan han signalerade att tåget skulle fortsätta framåt. I detsamma såg han att det var folk vid lokomotivet och antog då att något kommit i olag. Strax därefter hade tjänstförrättande maskiningenjören R. Malm gått förbi och lämnat den upplysningen att en person blivit överkörd.

5) *Stationskarlen P. Forsberg* hade intet att tillägga till Sjökvists berättelse. Någon förklaring över huru vid olyckan tillgått har vid förhöret icke kunnat givas av någon av järnvägspersonalen. Endast den överkörde själv torde kunna säga hur härmed förhållit sig. Han har ock sedan han på lasarettet i Umeå återfått medvetandet sagt, att han suttit inuti hjulingen samt åkt på densamma utför kurvan mot tåget, att han hade observerat detsamma, men icke kunnat lämna hjulingen i nog god tid på grund av den stora hastighet som han hade, när han närmade sig lokomotivet. Som ovan E. Edman.

Rätt avskrivet, betygas

Ex officio:
Valfrid Åström,
t. f. länsman.

Avskrift av avskrift.

Billaga 4.

Protokoll, hållet vid förhör å Vännäs järnvägsstation den 22 maj 1913.

Närvarande: Baningenjören Laurell samt undertecknad, tf. distriktssekreterare vid protokollet.

Förre tillfällige banvakten Erik Jonsson hördes angående ett olycksfall, som den 31 juli 1912 träffat Jonsson å järnvägen ett stycke söder om Vännäs station; och berättade Jonsson härom som följer: Jonsson hade under 7 dagar närmast före olycksfallet tjänstgjort såsom tillfällig banvakt vid Vännäs. Därförut hade Jonsson haft enahanda tjänstgöring vid Hörnsjö. Ifrågavarande dag, den 31 juli, hade Jonsson omkring kl. 11 f. m. av banmästaren Persson erhållit order att påföljande dag inställa sig vid Hörnsjö för att återtaga sin förutvarande tjänstgöring därstädes. Sedan Jonsson ifrågavarande dag omkring kl. 6 e. m. avslutat sitt arbete för dagen, hade Jonsson från arbetsplatsen, belägen vid södra ändan av banvakten Lindströms sträcka c:a 5 kilometer söder om Vännäs station, med hjuling färdats efter banan till sitt kvarter hos e. o. banvakten Hedberg, som bodde invid banan omkring 1 kilometer söder om stationen. Sedan Jonsson kvarlämnat sin hjuling vid Hedbergs bostad, hade Jonsson gått efter landsvägen in till byn för att göra en del uppköp och uträtta några andra ärenden. Härefter hade Jonsson återvänt till Hedbergs. Sedan Jonsson här hopsamlat sina tillhörigheter i en skinnväska och tagit avsked, hade Jonsson med hjuling begivit sig efter banan in mot stationen i avsikt att där före avfärden till Nyåker uppköpa en del matvaror för eget behov. Under vägen in mot stationen hade Jonsson vid Hedbergs vägövergång kvarlämnat sin väska, enär Jonsson haft för avsikt att samma kväll med hjuling färdas efter banan till Hörnsjö och ämnat på vägen dit avhämta väskan. Banan bildar på ifrågavarande ställe en kurva och går i stark lutning in mot stationen. Under vägen in mot stationen hade Jonsson haft stark medvind, varför farten på hjulingen, som varit försedd med kullager, varit ganska stark. I kurvan hade Jonsson sett röken av ett lokomotiv, men icke aktat vidare härfpå, då Jonsson antagit, att lokomotivet varit på väg in mot stationen. Jonsson hade härefter upptagit sitt fickur för att se, vad tiden var liden. Klockan hade då varit 9.48. Då Jonsson härefter kastat blicken fram över banan, hade Jonsson varseblivit lokomotivet endast några få meter framför hjulingen och iakttagit, att lokomotivet gått i riktning mot hjulingen. Jonsson hade nu omedelbart stannat hjulingen och böjt sig ned för att lyfta hjulingen av spåret. Under försöket att lyfta hjulingen från spåret hade Jonsson fått ena fotbladet under rälsen — på platsen hade nämligen varit ett s. k. »lappställe»

Bihang till riksdagens protokoll 1919. 3 saml. 26 häft. (Nr 63—69.)

— varefter Jonsson fallit framstupa över inre rälssträngen. I samma ögonblick hade Jonsson förlorat medvetandet. Under vägen från Hedbergs bostad till platsen för olycksfallet hade Jonsson icke mött någon person. Jonsson hade icke haft några signaler på hjulingen. Jonsson ansåge, att han utan svårighet skulle hava medhunnit att lyfta hjulingen av spåret, om ej foten fastnat under rälsen. Under år 1912 hade Jonsson arbetat vid banavdelningen i april månad. Under c:a 2 månader närmast före olycksfallet hade Jonsson tjänstgjort som tillfällig banvakt. Under åren 1910 och 1911 hade Jonsson ett par månader under sommaren vartdera året haft arbete å linjen Hörnsjö—Vännäs under banmästaren Norén. En sommar hade Jonsson haft arbete å bansträckan Hällnäs—Ekträsk under banmästaren Svensson. En sommar hade Jonsson arbetat vid järnvägsbyggnaden Bastuträsk—Skellefteå under ingenjören Briant. Härjämte hade Jonsson en sommar haft arbete med broskrapning å Umeå-banan under banmästaren Andersson. Samtliga dessa anställningar hade varit av tillfällig beskaffenhet. Jonsson, som nu saknade varje som helst tillgång, hade själv bekostat sin vård å Umeå lasarett, varest Jonsson vårdats under flera månader efter olycksfallet, varjämte Jonsson även själv bekostat anskaffande av mekaniska ben för 245 kronor. Någon sjukavlöning hade Jonsson icke uppburit.

Då vidare ej förekom, avslöts förhöret.

Som ovan
In fidem
Karl Hamrin.