

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1935

Säkerhetstjänsten.

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

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

att anteckning om verkställd inspektion enligt såo § 55 mom. 6 saknats,
att anteckning om bandispositioner och uttagning av A-fordon i förekommande fall saknats,
att tåg, som skolat delges order, icke antecknats med vederbörligt nummer,
att särskilt upplägg för order med längre giltighetstid ej anordnats eller använts,
att i upplägget för order med längre giltighetstid upphävida order ej överkorsats,
att order med längre giltighetstid ej införts i upplägget för resp. kalenderdygn samt
att föräldrade anvisningar för överlämningsbokens förande använts;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

att hinderanmälan ej antecknats på föreskrivet sätt samt
att föräldrade anvisningar för journalens förande använts;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

att anordning, varom underrättelse skall lämnas, icke omedelbart införts i boken,
att för småfordon använts andra uttryck än de fastställda beteckningarna A- och B-fordon samt
att föräldrade anvisningar för bokens förande använts;

beträffande handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggning

att tågklarerare icke personligen handhaft nyckel till tågvägsspärr eller tågvägs-lås,
att anordning för tågvägens förregling utlösts innan tåget i sin helhet passerat till tågvägen hörande förreglade växelgrupper eller stannat å driftplatsen,
att tågväghälvstäng bibehållits i omställt läge sedan vederb. tåg expedierats,
att växel omlagts, medan fordon befunnit sig över densamma,
att huvudsignal vid bevaknings återupptagande icke utan dröjsmål återställts till stopp,
att anordning för lokalomläggning av centralt omläggbar växel ej hållits från-kopplad och låst samt
att föreskriven plombering saknats;

beträffande förbandslåda

att innehållet i lådan icke varit komplett,
att lådan ej hållits låst eller plomberad,
att förbandslåda av icke reglementsenslig typ använts,
att förbandslåda förvarats på ur hygienisk synpunkt mindre lämplig plats, samt
att anslag om förbandslådas förvaringsplats saknats eller varit olämpligt placerat;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

att såo ej funnits tillgänglig,
att tillägg till tidtabellsboken ej varit inrättade,
att plan för säkerhetstjänsten saknats eller varit ofullständig,
att tågvägsbeskrivning ej varit godkänd,
att anslag om kontrollåsnycklars förvaring saknats,
att sådant anslag ej varit överensstämmande med befintligt antal nycklar,
att vederbörliga anslag och gällande tidtabell saknats i signalkur samt
att föråldrade order och anslag funnits uppsatta;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

att tågvägsinspektion försumrats eller varit ofullständigt utförd,
att växling förekommit i tågväg vid tågs ankomst utan att åtgärder vidtagits
för tågets skyddande mot växlingsrörelser,
att hjälpsignalmedel icke använts, då infartssignal varit försatt ur bruk,
att småfordonsförare icke underrättats om uppkommet hinder (extratåg) för
färdens fortsättande,
att lokpersonalen å extratåg icke underrättats om att B-fordon utförts å ban-
sträckan, då så kunnat ske,
att föreskrivet bestyrkande av order å S-form. ej skett,
att vid inträdande bevakning å driftplats, som varit obebakad för tåg, frågan
för inhämtande av upplysning om tågläget ej framställts på föreskrivet sätt,
att reservnyckel K 16 saknats,
att bristfälliga bromsskor använts samt
att tillsyn ej ägnats åt, att stationsur visat rätt tid.

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

att tågbefälhavare under tjänstgöring ej medfört föreskrivna signalredskap,
att tågattiraljen varit ofullständig,
att blinkljuslykta varit uppsatt på fel sida,
att föreskrivna bromsprov icke utförts,
att tillräcklig uppmärksamhet icke ägnats åt signaler,
att växlingsrörelser utan särskilt medgivande utförts av eldaren ensam å ånglok,
att tåg framförts med för hög hastighet över arbetsplats, där viss hastighetsned-
sättning varit föreskriven samt
att tåg framförts även å längre sträckor med större hastighet än den största
tillåtna och i en del fall med mer än 5 km/tim. överskridit denna;

d) säkerhetstjänstens utövande å linjen

att småfordonsförare icke ägnat tillräcklig uppmärksamhet åt tågläget,
att småfordonsförare vid begäran om tågs kvarhållande icke hänvänt sig direkt
till tågexpeditören,

att förare av B-fordon icke på föreskrivet sätt klart och tydligt inhämtat besked om hinder för den tillämnade färden å underrättelsesträckan förefinnes,
 att B-fordon följt efter tåg på för kort avstånd mellan tåg och fordon samt
 att motordressinförare icke innehaft körkort;

e) placering av signalmedel, tillsyn och underhåll av dylika samt av bangårdsanordningar m. m.

att T-semafor funnits å station, som bort vara utrustad med semaforer i båda ändar av bangården,

att signalmärken icke varit målade i överensstämmelse med gällande föreskrifter,
 att växlar varit i behov av rengöring och smörjning,

att godsvagnar stått å bangårdar med icke uppkopplade tryckluftslangar och med öppna ventilkranar, ehuru växling icke pågått samt

att kur varit placerad så, att sikten för signalvakt varit skymd.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 170 och antalet instruktioner till 75.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

I skrivelse den 21/2 35 har järnvägsstyrelsen bestämt, att fr. o. m. den 15 maj 1935 S. J. säkerhetsordning, med tillämpning av bestämmelserna i § 100, skall gälla för *bandelen Bergsjö—Härnäs*, dock med följande avvikelser och tillägg.

§ 32.

Mom. 3. Bromskraften skall beräknas för en hastighet av 40 km/tim. Framförandet av vagnarna får dock ej ske med större hastighet än 20 km/tim.

§ 40.

Mom. 1—4. Den erforderliga bromskraften uttryckes i antal bromsaxlar, varvid med bromsaxel förstås sådan lastaxel, som är försedd med bemannad skruvbroms. Varje axel under resgod eller godsvagn, som antingen är tom eller enligt befintlig viktuppgift eller gjord uppskattning är lastad till mindre del än $\frac{1}{3}$ av bärigheten, räknas såsom halv lastaxel och varje axel under annat fordon, dock ej tåget framförande lok, såsom hel lastaxel.

Bromstabell

angivande bromsaxlar i % av lastaxlar.

I lutning om	Vid en hastighet av km/tim.					
	15	20	25	30	35	40
0 : 1000	6	6	6	6	6	7
1 : 1000	6	6	6	6	6	8
2 : 1000	6	6	6	6	7	9
3 : 1000	6	6	6	7	8	10
4 : 1000	6	6	6	8	10	12
5 : 1000	6	7	7	9	11	13
6 : 1000	6	7	8	10	11	13
7 : 1000	7	8	9	11	12	13
8 : 1000	8	9	10	11	12	13
10 : 1000	9	11	12	12	13	14
12 : 1000	11	13	14	14	16	17
12,5 : 1000	12	13	15	15	17	18
14 : 1000	13	14	16	16	18	19
16 : 1000	14	16	18	18	19	20
17 : 1000	15	17	19	19	20	21
18 : 1000	16	18	20	21	22	25
20 : 1000	18	20	22	25	28	31

En person får bemanna två skruvbromsar, när dessa äro vända mot varandra och övergång finnes anordnad mellan vagnarna.

Mom. 5. Snöplogståg och tåg med en vagnvikt ej överstigande 30 ton få framföras utan annan bromskraft än lokets.

Mom. 6. Högst 6 obromsade axlar få medföras efter den sista bromsade.

§ 43.

Mom. 1, anm. 2. Hastighetstalet 40 km/tim. ersättes med 30 km/tim.

Mom. 2. Fordon avsedda att hopkopplas medelst central kopplings- och stötanordning (ej stångkoppel) få ej sättas intill varandra i tåg, såvida höjdskillnaden mellan motstående buffertar är större än 80 mm.

Mom. 6. För eventuellt befintliga specialfordon av i detta mom. omnämnda slag äger distriktschefen fastställa de föreskrifter, som kunna finnas erforderliga. I fråga om stångkopplade vagnar skall dock gälla, att de icke få framföras i tåg med större hastighet än 30 km/tim. samt att de skola insättas i slutet av tåget och, om för resande upplåten vagn finnes, skiljas från denna genom minst en annan vagn; stångkopplade och efterföljande vagnar må användas såsom bromsvagnar.

§ 69.

Den högsta för bandelen tillåtna hastigheten är 40 km/tim.

Mom. 6. Hastighetstalet 40 km/tim. i andra stycket skall ersättas med 30 km/tim.

§ 73.

Mom. 1. I sista stycket ersättas orden »tåg, vars vagnvikt enligt tjänstetidtabellen ej överstiger 300 ton» med orden »tåg, som består av högst 20 vagnsaxlar».

§ 98.

Tåglok må efter distriktschefens medgivande bemannas med enbart förare under följande villkor.

1. Lokets regulator, ångbroms, sandningsapparat och vissla skola vara lätt åtkomliga från förarhyttens båda sidor.

2. Loket skall vara utrustat med standard Aga-belysning.

3. Den i tåget medförda vagnvikten får ej överstiga 120 ton; tågstorleken får ej överstiga 40 vagnsaxlar.

4. Tågets högsta medgivna vagnvikt och axelantal skola vara angivna i gällande tjänstetidtabell.

5. Då överföringsvagnar medföras, få dessa ej placeras mellan lok och vagn, där tågchefhavaren åker.

6. Tåget skall ha särskild tågchefhavare, som i största möjliga utsträckning skall söka iakttaga till tåget givna signaler och, om någon signal ej beaktas av föraren eller av denne missuppfattas, på lämpligt sätt söka omedelbart göra föraren uppmärksam därpå samt, då så i dylikt fall erfordras, själv vidtaga till buds stående åtgärder för tågets bringande till stopp.

7. Föraren skall i mörker bära bländningsskyddande glasögon och får ej utföra påeldning av loket omedelbart före passerande av vägkorsning. Han skall därjämte enligt läkarintyg å form. 98 F helt uppfylla fordringarna i kroppsligt hänseende för lokförare enligt särtryck 9 a.

8. Backning till närmaste station med tåg enligt § 83:2 må endast äga rum, om annan person än tågchefhavaren kan användas för utförande av föreskriven signalering. Tågchefhavaren skall vid backningen taga plats på loket och biträda föraren med utkik på signaleringen.

9. Under svåra väderleksförhållanden, såsom snöstorm, stark lövfällning eller dylikt, bör enbemanning å taglok ej förekomma.

Beträffande överföringsvagnar för framförande av normalspåriga vagnar skall gälla följande.

1. Överföringsvagn anses lastad, då den uppbär annat fordon, men eljest olastad.

2. Lastade överföringsvagnar få i tåg insättas till ett antal av högst 3.

Lastade överföringsvagnar skola i tåg alltid insättas tillsammans samt omedelbart föregås och efterföljas av till fulla bärigheten lastad godsvagn med verksam broms. Sådan bromsvagn må saknas *före* överföringsvagnarna, därest dessa kopplas omedelbart efter loket, och *efter* överföringsvagnarna, därest dessa kopplas sist i tåget och sista överföringsvagnen är försedd med verksam broms. Utan hinder härav må dock *en* lastad överföringsvagn medföras sist i tåg utan medförande av dylik skyddsvagn under villkor att överföringsvagnen är försedd med verksam broms.

Olastade överföringsvagnar skola inkopplas i slutet av tåg, dock ej till större antal än att deras sammanlagda vikt ej överstiger tre gånger den närmast föregående vagnens bruttovikt.

3. På överföringsvagn skall lasten vara placerad så, att vagnshjulen bli jämnt belastade, och så anordnad, att den ej kan förskjuta sig till följd av stötar eller skakningar. Det åligger trafikinspektören att efter samråd med baningenjören och maskiningenjören utfärda erforderliga närmare föreskrifter till trafiksäkerhetens skyddande i fråga om lasten på överföringsvagn, varvid särskilt skall beaktas, att det tillåtna hjultrycket ej överskrides och att i kurvor jämväl kullstjälpning inåt vid långsam fart förebygges.

4. I tåg med flera än två överföringsvagnar skall minst en av dessa vara försedd med verksam broms.

5. För tåg, vari lastad överföringsvagn framföres, får hastigheten ej överstiga 30 km/tim. Inom driftplats område får hastigheten ej överstiga 15 km/tim.

Slutligen har styrelsen bestämt, att de delar av förut gällande tjänstgöringsreglemente för bandelen Bergsjö—Harmånger, vilka innehålla föreskrifter, som för statens järnvägars övriga linjer återfinnas i andra författningar än säkerhetsordningen, skola ersättas med föreskrifterna i dessa författningar, i den mån de äro tillämpliga.

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Avgångssignal och ordergivning vid Hagalund.

Från Hagalund utgående tåg, vilka skola gå söderut i riktning mot Stockholm C å dubbelspåret eller å västra bispåret, ävensom från Tomtebodas nedre utgående tåg, vilka skola gå å dubbelspåret i riktning mot Ulriksdal, skola vid avgången från Hagalund resp. Tomtebodas nedre icke erhålla avgångssignal, då spårledningarna i den till Hagalund hörande säkerhetsanläggningen fungera. Föraren äger i stället avgå med tåget, då med huvudsignal för utfart visas körsignal i vederbörlig ordning eller med utfartsdvärgsignal visas körsignal medelst två ofärgade sken i 90° och rakt därunder ett grönt sken.

Tågklareraren vid Hagalund får icke visa eller giva order om visande av körsignal med fast signalinrättning på ovan angivet sätt till tåg, som utgår från Tomtebodas nedre, utan att ha erhållit meddelande från tågklareraren vid Tomtebodas nedre om att tåget är klart för avgång.

Beträffande tåg från Tomtebodas nedre mot Ulriksdal ansvarar tågklareraren i Hagalund för all sådan ordergivning, som skall ske enligt säkerhetsordningens föreskrifter. Ordergivningen må emellertid ombesörjas genom förmedling av tågklareraren vid Tomtebodas nedre. Av denne personligen lämnat meddelande om att given order vederbörligen kvitterats av tågpersonalen, vilket meddelande skall lämnas så att orderns innehåll därvid återgives, må av tågklareraren vid Hagalund godtagas som om kvittona mottagits av honom själv.

Till tåg, som å båda sidor om Hagalund framgå å huvudlinjen och som vid Hagalunds personstation göra uppehåll för trafikutbyte, skall avgångssignal givas av tågbefälhavaren (såväl vid dubbel- som enkelspårdrift). (Skr. 9/5 35.)

Växlingsrörelser Tomteboda—Hagalund.

Rörelser med järnvägsfordon mellan Tomteboda och Hagalunds bangårdar

må, under förutsättning att säkerhetsanläggningen vid Hagalund är i bruk, ske under form av växlingsrörelser.

Växlingsrörelse må oavsett antalet medförda vagnar äga rum utan att växlingspersonal är tillstädes. (Skr. 16/9 35.)

Order om extratågs gång å bansträckan Stockholm C—Hagalund.

Då extratåg anordnats att gå enbart Stockholm C—Hagalund eller omvänt och lokpersonalen genom tjänstgöringsorder fått uppgift å tågets benämning samt dess avgångstid från utgångsstationen, må den ordergivning, som är föreskriven i såo § 36:2, i stället för på däri angivet sätt ske genom muntlig order till föraren, varvid beträffande tåg, som utgår från Hagalunds övre, överbringandet av ordern må ske telefonledes efter påringning av föraren personligen.

Härvid skall föraren meddelas tågnummer, avgångstid samt tågspår vid Stockholm C resp. Hagalund. Beträffande tågs intagande å avkortad tågväg gälla bestämmelserna i såo § 73:1, anm. 1 och signalbeskrivningen för Stockholm C, punkt 4.

För samtliga tomvagnståg skall största tillåtna hastigheten vara 60 km. Bromstal för nedgående tåg 28 och för uppgående tåg 23. (Skr. 20/12 35.)

Förfarande vid enkelspårdrift å bansträckorna Stockholm C—Tomteboda övre—Ulriksdal och Tomteboda övre—Huvudsta.

Då enkelspårdrift anordnas å ovan nämnda bansträckor skola följande föreskrifter tillämpas under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk:

I. Enkelspårdrift å bansträckan Stockholm C—Tomteboda övre.

a) Tågledarens order om enkelspårdrift ställes endast till Stockholm C.

b) Stockholm C skall ombesörja all ordergivning till tågen, således även till tåg i riktning mot Stockholm C.

c) Då order om enkelspårsdriften ej hunnit skriftligen delgivas tåg å en föregående station, skall underrättelse medelst vederbörlig signaltelefon lämnas till föraren av Stockholm C.

d) Blockeringsåtgärder och signalering utföres för tåg i bägge riktningarna med till säkerhetsanläggningen hörande anordningar (för tåg å högerspår signaleras endast med dvärgsignaler).

e) Tåganmälan behöver ej utväxlas, enär automatisk linjeblockering finnes även för enkelspårsdrift.

f) Avgångssignal skall ej givas vid blockposterna (häri inbegripet Tomteboda övre).

g) Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning skall vid behov vidtagas av tågklareraren vid Stockholm C i samma omfattning som vid dubbelspårsdrift.

h) Ändring av ordningsföljden mellan tåg i motsatt riktning skall vid behov vidtagas av tågklareraren vid Stockholm C. »Förlägg»-order och verkställighetsorder utfärdas ej och order om mötesändringen skall ej delgivas tågpersonalen.

i) Tågpersonalens kontroll av tågföljden bortfaller.

j) Återupptagandet av dubbelspårsdriften bestämmes av tågklareraren vid Stockholm C, vilken har att underrätta station, som eventuellt anmodats underrätta tågpersonalen om enkelspårsdriften.

II. Enkelspårsdrift å bansträckan Tomteboda övre—Huvudsta.

a) Tågledarens order om enkelspårsdrift ställes till Stockholm C och Huvudsta.

b) Stockholm C skall ombesörja ordgivning till därifrån utgående tåg.

c) Tåganmälan för sträckan Tomteboda övre—Huvudsta skall utväxlas mellan Stockholm C och Huvudsta.

d) Blockeringsåtgärder och signalering utföres för tåg i bägge riktningarna med till säkerhetsanläggningen hörande anordningar (för tåg å högerspår signaleras endast med dvärgsignaler).

e) Avgångssignal skall ej givas vid Tomteboda övre.

f) Vid ändring av tågs ordningsföljd skall Stockholm C utföra de åligganden, som eljest skulle påvila Tomteboda övre i fråga om mottagande av tågledarens order, utväxlande av verkställighetsorder och ordergivningen till tågpersonalen.

g) Då skriftlig order om enkelspårsdrift eller mötesändring ej hunnit delgivas vid Stockholm C, skall muntlig underrättelse härom lämnas föraren å uppgående tåg vid Tomteboda övre medelst vederbörlig signaltelefon från Stockholm C. Föraren skall i sin tur underrätta biträdet och tågbefälhavaren.

h) Vid dubbelspårsdriftens återupptagande utför Stockholm C de åligganden, som eljest skulle påvila Tomteboda övre.

III. Enkelspårsdrift å bansträckan Tomteboda övre—Hagalund.

a) Tågledarens order om enkelspårsdrift ställes till Stockholm C och Hagalund.

b) Stockholm C skall ombesörja ordgivning till tåg i riktning mot Hagalund.

c) Då order om enkelspårsdriften ej hunnit skriftligen delgivas tåg vid Stockholm C eller vad södergående tåg beträffar å en föregående station, skall underrättelse medelst vederbörlig signaltelefon av Stockholm C resp. Hagalund lämnas till föraren, som i sin tur skall underrätta biträdet och tågbefälhavaren.

d) Blockeringsåtgärder och signalering utföres för tåg i bägge riktningarna med till säkerhetsanläggningen hörande anordningar (för tåg å högerspår signaleras endast med dvärgsignaler).

e) Tåganmälan behöver ej utväxlas, enär automatisk linjeblockering finnes även för enkelspårsdrift.

f) Avgångssignal skall ej givas vid Hagalund och blockposterna (häri inbegripet Tomteboda övre). Till tåg, som stannar för trafikutbyte vid Hagalunds personstation, skall dock tågbefälhavaren giva avgångssignal i vanlig ordning såsom vid dubbelspårsdrift.

g) Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning skall vid behov vidtagas av tågklarerarna vid Stockholm C resp. Hagalund i samma omfattning som vid dubbelspårdrift.

h) Ändring av ordningsföljden mellan tåg i motsatt riktning skall vid behov vidtagas efter överenskommelse mellan tågklarerarna vid Stockholm C och Hagalund. »Förlägg»-order och verkställighetsorder utfärdas icke och order om mötesändringen skall ej delgivas tågpersonalen.

j) Tågpersonalens kontroll av tågföljden å bansträckan bortfaller vid Tomteboda övre och Hagalund.

k) Vid dubbelspårdriftens återupptagande utför Stockholm C de åligganden, som eljest skulle påvila Tomteboda övre.

IV. Enkelspårdrift å bansträckan Hagalund—Ulriksdal.

a) Om Hagalund icke medhunnit ombesörja ordregivningen angående enkelspårdrift eller mötesändring till tåg före avgången från Stockholm C resp. Tomteboda nedre, skall underrättelse medelst vederbörlig signaltelefon av Hagalund lämnas till föraren, som i sin tur skall underrätta bitrådet och tågbefälhavaren.

b) Blockeringsåtgärder och signalering å sträckan Hagalund—Ulriksdal utföras för tåg i bägge riktningarna med till säkerhetsanläggningen hörande anordningar (för tåg å högerspår signaleras med dvärgsignaler).

c) Avgångssignal skall ej givas vid Hagalund. För tåg, som gör uppehåll vid Hagalunds personstation för trafikutbyte, skall dock tågbefälhavaren giva avgångssignal i vanlig ordning såsom vid dubbelspårdrift. (Skr 8/5 35.)

Spårändring vid Stockholm C.

Vid Stockholm C får ändring av tågspår från oavkortad tagväg till annan oavkortad tagväg eller från avkortad tagväg till annan tagväg — avkortad eller oavkortad — vidtagas för ankommande tåg utan att underrättelse lämnas

lokipersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station; tågets hastighet skall, så snart spårändringen av föraren uppmärksammas, nedbringas till högst 30 km/tim. (Skr 28/3 35.)

Växlingsrörelser Norsholm—Kimstad.

Rörelser med järnvägsfordon mellan Norsholm och Kimstad — som avse flyttning av fordon endast mellan dessa stationer — må, då spårledningarna äro i funktion, ske under form av växlingsrörelser. (Skr. 14/10 35.)

Spårändring vid Hallsberg.

Vid Hallsbergs personbangård får spårändring, vare sig den föranleder ändring av signalbild eller ej, vidtagas för ankommande tåg utan att underrättelse lämnas lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station; tågets hastighet skall, så snart spårändringen av föraren uppmärksammas, nedbringas till högst 30 km/tim. (Skr 4/4 35.)

Tågvägsinspektion vid Motala C.

Vid tågvägsinspektion för tåg i riktning till eller från Fågelsta må under icke seglationstid de delar av inspektionen, som omnämnas i såo § 55, mom. 3 b, begränsas till att omfatta blott växel nr 19 och innanför denna belägna spårområden. (Skr 5/1 35.)

Automatiska linjeblockeringen Stockholm C—Järna.

När tågledaren utfärdat order om att linjeblockeringen å viss stationssträcka skall försättas ur bruk, må blockposterna å sträckan, efter därom av tågledaren i varje särskilt fall given order, vari blockposternas namn skola vara angivna, betecknas såsom obefintliga genom att å huvudsignalerna anbringas ogiltighetsmärken enligt såo § 15, mom. 6.

Har tågledaren utfärdat dylik order, äger han ej återkalla den utgivna ordern förrän meddelande ingått, att alla uppsatta ogiltighetsmärken nedtagits. I så-

dant meddelande skola de berörda blockposternas namn ävenledes uppgivas.

Bestämmelserna i punkt 10 av »Instruktion rörande automatisk linjeblockering å bansträckan Stockholm S—Järna skola i övrigt gälla oförändrade. (Skr 9/9 35.)

Föreskrifterna i såo § 95 skola ej tillämpas å denna bandel, då linjeblockeringen är i bruk. Jfr skr 28/11 34. (Skr 12/11 35.)

Tågs intagande vid Stålboga.

Utan hinder av såo § 57 få vid Stålboga tåg från Dunker och Eklången samtidigt intagas å vissa angivna tågvägar, som ej äro helt oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, under förutsättning att båda tågen skola göra uppehåll vid Stålboga. (Skr 24/10 35.)

Spårändring vid Göteborg C.

Vid Göteborg C får ändring av tågspår från oavkortad tågväg till annan oavkortad tågväg eller från avkortad tågväg till annan tågväg — avkortad eller oavkortad — vidtagas för ankommande tåg utan att underrättelse lämnas lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station; tågets hastighet skall, så snart spårändringen av föraren uppmärksammas, nedbringas till högst 30 km/tim. (Skr 4/4 35.)

Obevakad körning vid Äppelbo.

Då Äppelbo lämnas obevakad för tåg, får, därest anordningarna för manuell omläggning av ingångsväxlarna hållas låsta, största tillåtna hastigheten såväl genom infartsväxeln som genom platsen i övrigt uppgå till 40 km/tim.

Utan lås å ingångsväxlarnas anordningar för manuell omläggning får hastigheten vid gång genom dessa växlar utgöra högst 30 km/tim.

Därest vanliga hänglås användas, skall, efter det växlarne blivit omlagda och växelomläggningsanordningarna av tågpersonalen i vanlig ordning låsts, jämväl banbevakningspersonalen vid sträckbe-

siktningen tillse, att anordningarna äro låsta. (Skr 5/2 35.)

Stoppsignalering vid bdisp. nr 2 Falköping C—Stenstorp.

Stoppsignalering behöver icke anordnas av gränsstationerna, under förutsättning att i tidtabellsboken och i den grafiska tidtabellen angives bdisp. omfattning och vilka dagar densamma skall äga rum. Med hänsyn till erforderliga blockeringsåtgärder skall Valtorp vara bevakad vid bdisp. början. Tågexpeditören vid Valtorp får icke lämna medgivande till växling vid Berga och Tomten (Torbjörntorp) förrän tåg 1312 inkommit till Stenstorp. (Skr 11/4 35.)

Tåganmälan vid Mullsjö.

Vid Mullsjö må under tidtabell 135 tåganmälan för tåg 4911 inskränkas till att omfatta endast anmälan »0 in». Klartanmälan för tåg 4911 skall till Falköping C avlätas av Jönköping C. (Skr 11/4 35.)

»Fri genomfart» vid Habo.

Vid Habo må under tidtabell 135 anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra utan att dessförrinnan »0 in» för tåg 4912 erhållits från Falköping C.

Anmälan »0 in» för tåg 4912 skall av Falköping C i stället för Habo avlätas till Jönköping C, som ej utan att ha mottagit nämnda anmälan från Falköping C får anmäla »klart» för tåg 11. (Skr 11/4 35.)

Tågs intagande norrifrån vid Hässleholm.

Då huvudsignal 1 v (Hässleholms godsbangård), varå telefon finnes anbragt, är ur bruk, må vid tågs framförande förbi densamma förfaras enligt såo § 52, mom. 2, anm. 2. (Skr 19/9 35.)

Tågs intagande vid Eslöv, Lund C, Åkarp och Malmö C (tåg från Arlöv).

Vid ovannämnda stationer, där telefon finnes anbragt vid infartssignalerna, må, då signalen är ur bruk, vid tågs intagande förfaras enligt såo § 52, mom. 2, anm. 2. (Skr 13/5 35.)

Visande av körsignal för utfart vid Arlöv.

Åt genomfartståg från Malmö gods- bangård må utan hinder av såo § 51, mom. 2 körsignal visas med infarts- signalen utan att utfartssignalen dess- förinnan ställts till kör. (Skr 10/10 35.)

Ändring av ordningsföljden för tåg å ban- sträckan Malmö godsbangård—Arlöv.

Utan hinder av bestämmelsen i såo § 67, mom. 7, äga tågklarerarna vid Malmö godsbangård och Arlöv att med tågledares befogenhet ändra ordnings- följden mellan nämnda båda stationer för tåg i samma riktning, vilka ej båda framgå även å linjen Arlöv—Åkarp eller båda å linjen Arlöv—Lomma. Härvid skall förfaras sålunda:

Tågklareraren å den station (C), varifrån ordningsföljden är avsedd att ändras, framställer till den andra gräns- stationen (D) följande fråga:

»Kan tåg 02 gå efter 04 till D?»

Finnes intet hinder för ändringen, svarar tågklareraren vid D sålunda:

»Tåg 02 går efter 04 till D.»

Den ändrade ordningsföljden är här- med fastställd.

Finnes däremot hinder för ändringen, svarar tågklareraren vid D sålunda:

»Tåg 02 kan ej gå efter 04 till D» och anger därjämte skälet härtill.

Frågan om ändring av ordningsföljden har härigenom förfallit.

Trafikinspektören äger bestämma om och i så fall i vilken omfattning och på vilket sätt tågledaren skall underrättas angående sådan ändring av tågens ord- ningsföljd.

Tågpersonalens kontroll av tågföljden å linjen Malmö godsbangård—Arlöv skall bortfalla, då linjeblockeringen å nämnda linje är i bruk. (Skr 7/12 35.)

Automatiska linjeblockeringen Malmö C —Lund C.

För linjen Malmö C—Lund C gälla följande undantag från och tillägg till såo.

§ 67.

I stället för i mom. 3 meddelade före- skrifter, som ej äga giltighet i fråga om

helt automatiska blockposter, gälla be- stämmelserna i punkt 7 av »Instruk- tion rörande automatisk linjeblockering å bansträckan Arlöv—Lund».

Dock må, när tågledaren utfärdat order om att linjeblockeringen å viss stationssträcka skall försättas ur bruk, de helt automatiska blockposterna å sträckan efter därom av tågledaren i varje särskilt fall given order, vari blockposternas namn skola vara an- givna, betecknas såsom obefintliga genom att å huvudsignalerna anbringas ogil- tighetsmärken enligt såo § 15, mom. 6.

Har tågledaren utfärdat dylik order, äger han ej återkalla den utgivna ordern, förrän meddelande ingått att alla upp- satta ogiltighetsmärken nedtagits. I så- dant meddelande skola de berörda block- posternas namn ävenledes uppgivas.

§ 81.

Vid enkelspårdrift, då den automa- tiska linjeblockeringen är i bruk, skall iakttagas

att blockeringsåtgärder och signalering utföras för tåg i båda riktningarna med till säkerhetsanläggningen hörande an- ordningar (för högerspår signaleras med dvärgsignaler),

att beträffande tåganmälan endast »0 ut» behöver utväxlas,

att vid återupptagande av dubbel- spårdrift avgångssignal skall givas av tågklareraren till det första tåg, som framgår å det spår, som använts för enkelspårdriften,

att i § 72, mom. 8, meddelade före- skrifter för stoppande av tåg med fast uppehåll vid uppehållsmärke icke gälla för tåg, som gå å högerspår, om trafik- inspektören icke annorlunda bestämt,

att vid ändring av ordningsföljden mellan tåg i motsatt riktning order om mötesändringen ej skall delgivas tåg- personalen,

att ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning å linjen Malmö C —Arlöv skall vid behov vidtagas av tågklarerarna vid Malmö C och Arlöv i samma omfattning som vid dubbel- spårdrift,

att tågpersonalens kontroll av tåg-följden bortfaller.

§ 83.

Vid sådan backning av tåg, som om-förmläses i mom. 2 och 3, skall, utöver vad som i nämnda mom. bestämmes, iakttagas, att backning förbi fast signal-inrättning icke må äga rum utan att tågbefälhavaren först inhämtat tillstånd därtill av tågklareraren vid närmast bakomliggande station.

§ 94.

Bestämmelserna i mom. 4 behöva ej iakttagas.

§ 95.

Föreskrifterna i denna paragraf äga ej tillämpning.

Om linjeblockeringen av någon an-ledning måste sättas ur bruk, varom i så fall order skall utfärdas av tåg-le-daren, skola de åtgärder vidtagas, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna av trafikinspektören anses erforderliga. (Skr 28/10 35.)

Spårändring vid Malmö C.

Vid Malmö C får spårändring, som icke föranleder ändring av signalbild — betr. lokaltåg Lund—Malmö C och Lomma—Malmö C även om spåränd-ringen föranleder ändring av signalbild — vidtagas för ankommande tåg utan att underrättelse lämnas lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station; tågets hastighet skall, så snart spårändringen av föraren uppmärksam-mas, nedbringas till högst 30 km/tim. (Skr 4/4 35.)

Spårändring vid Nässjö.

Vid Nässjö får spårändring, som icke föranleder ändring av signalbild, vid-tagas för ankommande tåg utan att underrättelse lämnas lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående sta-tion; tågets hastighet skall, så snart spårändringen av föraren uppmärksam-mas, nedbringas till högst 30 km/tim. (Skr 4/4 35.)

Enbemannig av S. O. E. J.-lok vid växling å Älmhults bangård.

S. O. E. J. ånglok, vilkas regulator, ångbroms och vissla kunna manövreras från förarhyttens båda sidor, få fram-föras under växlingsrörelse å Älmhult bangård, bemannade med enbart förare. (Skr 14/9 35.)

Tågs intagande vid Ockelbo.

Utan hinder av säo § 57 få vid Ockelbo tåg från Medskogsheden och Kolforsen samtidigt intagas å vissa angivna tåg-vägar, som ej äro helt oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, under förutsättning att båda tågen skola göra uppehåll vid Ockelbo. (Skr 22/10 35.)

Tågs intagande vid Söderhamn C.

Utan hinder av säo § 57 få vid Sö-derhamn C tåg å norra och södra hu-vudspåren från Söderhamn V samtidigt intagas å vissa angivna tågvägar, som ej äro helt oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot var-andra, under förutsättning att båda tågen skola göra uppehåll vid Söder-hamn C. (Skr 16/11 35.)

Växlingsrörelser Göringen—Dalfors.

Trafiken å bansträckan Göringen—Dalfors skall ske under form av väx-lingsrörelser och må därvid semafor C vid Göringen användas till signalering för ifrågavarande rörelser. (Skr 15/1 35.)

Obevakad körning vid Öjebyn.

Då Öjebyn lämnas obevakad för tåg, får, därest anordningarna för manuell omläggning av ingångsväxlarna hållas låsta, största tillåtna hastigheten såväl genom ingångsväxlarna som genom plat-sen i övrigt uppgå till 40 km/tim.

Utan lås å ingångsväxlarnas anord-ningar för manuell omläggning får has-tigheten vid gång genom dessa växlar utgöra högst 30 km/tim.

Därest vanliga hänglås användas, skall, efter det växlarna blivit omlagda

och växelomläggningsanordningarna av tågpersonalen i vanlig ordning låsts, jämväl banbevakningspersonalen vid sträckbesiktningen tillse, att anordningarna äro låsta. (Skr 10/5 35.)

5. Tolkningar av São föreskrifter.

Av styrelsen och överinspektören för säkerhetstjänsten ha följande tolkningar av mera allmänt intresse lämnats.

Till § 4 och § 85.

Iakttages vid tågs avgång från en bevakad station, att infartssignalen, gällande för infart från det huvudspår (bispår) å vilket det avgående tåget skall utgå, visar körsignal, skall fara anses föreligga. Under sådant förhållande skall event. given avgångssignal ej efterkommas utan att dessförrinnan anmälan göres till tågexpeditören enl. såo § 4 eller stoppsignal genast givas enligt såo § 85. (Öis skr 12/3 35.)

Till § 15, mom. 5.

Vid placering av lystringsmärken, som uppsättas till skydd för vägkorsningar i plan, gäller:

Lystringsmärke enl. såo § 15, mom. 5 b skola uppsättas på ett avstånd från vägkorsningen av 6 gånger största tåghastigheten å vederbörande bandel.

Lystringsmärke enl. såo § 15, mom. 5 a må placeras, som ovan nämnts, men då det med hänsyn till förefintligheten av höjder eller skogspartier, som dämpa ljudet, eller andra lokala förhållanden kan vara lämpligare att placera lystringsmärket närmare vägkorsningen, skall märket uppsättas på sätt, som i varje särskilt fall visar sig mest ändamålsenligt; dock icke på mindre avstånd från vägkorsningen än omkring 250 m. (Sty skr 1/7 35.)

Till § 29, mom. 5.

Vid anordnandet av stoppsignal i närheten av stationshuset i huvudtågsväg skall bansignaltavla eller bansignalykta placeras på vänster sida om ve-

derb. spår (se bilaga 3, fig. 3 b). Uttrycket »i huvudtågsväg» anger i vilket av tågspåren å station knalldosorna skola utläggas. (Öis skr 5/3 36.)

Till § 35, mom. 4.

Kvitto å order om extratågs gång skall alltid lämnas av den station, som enligt § 82 (tabellen) skall underrätta vägvakt om extratågs gång (d. v. s. den station, varifrån extratåg enligt tjänstetidtabellen skall utgå å stationssträckan). Detta gäller även för det fall att ordern om extratågs gång mottagits och vägvakten underrättats av station, som skall vara obevakad för extratåget i fråga. (Öis skr 7/1 35.)

Till § 41, mom. 4.

Hinder möter icke att anordna påskjutning av tåg, framfört av två dragande lok och medförande ett överksamt lok, skilt från det sista dragande loket av minst 14 axlar. (Öis skr 20/8 35.)

Till § 49, mom. 3.

Kontroll över att order om flyttad huvudsignal lämnats vederb. tåg skall utövas av den station, vars huvudsignal underrättelsen berör. Skall stationen vara obevakad, skall tågexpeditören anmoda närmast bevakade station att utöva denna kontroll. (Öis skr 25/11 35.)

Till § 67, mom. 2, anm. 1.

Har föraren besvarat erhållen avgångssignal med signalen »Giv akt» (såo § 18, mom. 2), emedan avgångssignalen ej kan omedelbart åtlydas, får tåget, då igångsättning kan ske, avgå utan ny avgångssignal, om inga särskilda förhållanden, som påkalla annat förfaringssätt, uppstått. (Öis skr 13/7 35.)

Till § 67, mom. 4.

Då avgångssignal gives, skall signalgivaren intaga sådan plats, att signalen blir väl synlig för lokpersonalen och att det tydligt framgår, för vilket tåg

signalen gäller, men det är icke nödvändigt, att signalgivaren själv är synlig, om han icke utan olägenhet kan intaga sådan plats, att även han blir synlig för lokpersonalen. (Öis skr 25/4 35.)

6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till *särtryck nr 2 (sao)* har utfärdats följande tillägg:

nr 1, innefattande ändrad lydelse av § 34, mom. 5,

nr 2, innefattande skärpta befordringsvillkor för vissa vagnar (sao § 43 mom. 6),

nr 3, innefattande föreskrifter angående framförande såsom tåg av lokomotor med eller utan vagnar samt av rälsbuss (sao § 102).

I sao § 101 äro följande ändringar gjorda:

»Ändring nr 3.»

Texten fr. o. m. andra meningen i tredje stycket av moment 3 a till dettas slut (»I sålunda avskriven — — — föreskrifterna i § 40») utgår.

»Ändring nr 4.»

Anm. 1 erhåller följande ändrade lydelse:

»Vid tillämpning av militärtidtabell kommer under a) nämnd order att i regel meddelas med användning av särskilt formulär med beteckningen S 5 mt. I så fall behöver — — — mottagande.»

»Ändring nr 5.»

Anm. 2 erhåller följande ändrade lydelse:

»Vid tillämpning av militärtidtabell sker delgivning av å form. S 5 mt given order genom *utdrag* å form. S 5, varvid å raderna för anmärkningar angivas transportnummer, tågsättsnummer etc. enligt tågledarens order. Beträffande — — — ändring nr 3.» (Sty skr den 28/12 35.)

Följande undantag från bestämmelserna i *särtryck 219* har av styrelsen medgivits:

När å bandel, tillhörande bangrupp I, signalplats tillfälligt anordnas vid växel-förbindelse till arbetsplats e. d., må, efter prövning i varje särskilt fall, av distriktschefen medgivas undantag från den enligt str 219, § 26, p. 3, gällande föreskriften, att försignaler skola anordnas i förbindelse med å platsen uppsatta huvudsignaler. Härvid skola dock i stället orienteringsmärken anbringas på försignalsavstånd framför huvudsignalerna. (Sty skr 7/11 35.)

Enligt nedannämnda *bihangorder* ha följande föreskrifter rörande säkerhetstjänsten utfärdats under år 1935:

Nr 76 ang. målning och förvaring av bromsskor.

Nr 109 ang. handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid låg temperatur.

Nr 147 ang. renhållning av växlar med utskärningar i växelplåtarna.

Nr 164 ang. semaforer med anordning för signalkontroll och kontrollampa för elektrisk belysning.

Nr 233 ang. underrättelser till vägvakter.

Nr 262 ang. tågattiralj och konduktörspersonalens utrustning. Påmålning å lådor för tågattiralj i vagnar.

Nr 470 ang. skyddsåtgärder beträffande vagnar med bälgar.

Nr 477 ang. säkerhetens tryggande vid färder med motordressiner.

Nr 481 ang. placering av orienteringsmärken.

Nr 482 ang. lyktkrokar för öppna vagnar.

Följande *formulär* hava under året nyinrättats eller ändrats:

Nytt form. 70 N2 i kortformat för anteckningar om examinering i säkerhets- och andra föreskrifter ävensom rörande resultaten av verkställda undersökningar beträffande synskärpa, hörsel m. m.

Nytt form. 361 E »Varning för koloxidförgiftning».

Nytt form. 381 P¹ (S 5 mt), Order om extratågs gång.

Nytt form. — Separattryck av bromstabell A och B.

Ändrat form. 385 K »Plan för säkerhetstjänsten».

Tolkningar.

Form. 359 A. Fråga för inhämtande av upplysning om tågläget avser det efter bevakningens återupptagande först framgående tåget — å dubbelspårig bana eller om å den förut obevakade

platsen möte skall äga rum, de båda i motsatt riktning först framgående tågen. (Öis skr 23/2 35.)

S-formulären. Vid underrättelser till tågchefhavare och lokpersonal å ett tvenne dygn berörande tåg om anordnande eller inställande av annat tåg, med vilket det förstnämnda tåget har möte efter kl. 0, bör orden »i dag» i formulärets tryckta text strykas och ersättas med orden »i natt». (Öis skr 5/3 35.)

7. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst.

A. Kollisioner med järnvägsfordon.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Halmstad C den 22/10.

Då S. J. extra godståg 9545 var på utgående från spår 5, sammanstötte detta vid framkomsten till korsningen mellan S. J. och H. B. J. spår med ett från hamnbanan kommande H. B. J. växlingståg. Å S. J. lok 122 bräcktes vänstra bufferten, varjämte dragkroken, värmekabeln och tryckluftsledningen skadades. H. B. J. vagn 886 urspårade och förstördes fullständigt, vagn 861 urspårade med ett hjulpar och erhöll en del mindre skador. Även vagn 900 skadades något. Å signalledningarna och trummor till dessa uppstodo mindre skador, men däremot uppkom ingen skada å spår och korsningar.

Tågklareren avsände tåget utan att tågvägen var klargjord och inspekterad.

Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg.

Arlöv—Malmö den 3/2.

Tåg 1771 påkörde tåg 1825, som stannat å linjen ca 200 m. söder om Segebro på grund av strömavbrott. Den vid tillfället rådande snöstormen försatte kontaktledningarna i så starka vertikalsvängningar, att dessa förorsakade utlösningar dels i omformarestationen i Malmö och dels på loket.

Sista vagnen (Co nr 1970) i tåg 1825 ramponerades och ett tiotal personer skadades, därav en dödligt. Tågs 1771 lok (nr 179) erhöll mindre skador.

Föraren å tåg 1771, som under tågets uppehåll å Arlöv station tyckt sig se blocksignalen N visa kör, iakttog därefter icke nämnda signal. Omedelbart efter tågets avgång från Arlöv kom en snöby, som dels försvårade sikten i särskilt hög grad och dels försatte kontaktledningen i så starka svängningar, att förarens uppmärksamhet blev helt inriktad på lokets manövrering. Strax efter det tåget passerat blockposten N, varseblev föraren slutsignalerna på tåg 1825, men då var avståndet mellan tågen för kort för att kollisionen skulle kunna undvikas.

Nässjö—Solberga den 25/4.

Ett hjälplok, som utgått från Nässjö för att avhämta en å linjen stående obrukbar lokomotor med revisionsvagn, sammanstötte med revisionstågsättet, varvid lokomotorn och revisionsvagnen urspårade samt tillfogades avsevärda skador.

Föraren å hjälploket, som vid avgången från Nässjö erhållit kännedom om platsen, där den obrukbara lokomotorn stod ävensom iakttagit och med signal besvarat en

på föreskrivet avstånd från revisionstågsättet visad varsamhetssignal, uraktlät att tillräckligt nedbringa lokets hastighet vid gången mot revisionstågsättet.

Lindome den 21/11.

En lindrig kollision inträffade vid norra infartssignalen mellan tågen 1482 och 1483, emedan tåg 1482 icke kunde bringas till stopp å stationen. Båda loken och en F-vagn erhöilo obetydliga skador.

Då tåg 1482, som enligt tidtabellen har en minuts uppehåll, ehuru icke avsett för trafikutbyte, var på ingående å stationen tyckte lokpersonalen sig se, att tåg 1483 var inkommet, varför föraren drog på ånga med beräkning att tåget skulle få passera stationen, vilket brukar förekomma, då tåg 1483 är inkommet före tåg 1482. När lokpersonalen sedermera upptäckte, att tåg 1483 stod utanför stationen, var tågs 1482 hastighet för hög för att tåget skulle kunna bringas till stopp utan kollision med tåg 1483.

Örbyhus den 4/12.

Tåg 7111 Dma, som intogs mot vagnar, kunde ej bringas till stopp å avsedd plats, utan sammanstötte med vagnarna. Lokomotorn och en vagn skadades.

Vid undersökning visade det sig att i tåget, som framfördes med lokomotor, inga bromsar fungerade. Föreskrivet bromsprov hade icke utförts.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Östersund C. den 31/1.

Då tåg 2321 skulle backas från värmeposten till plattformen vid spår 1, påkördes tåg 2352 från aktern. Buffertarna mellan lok och tender i 2352 skadades något, varjämte en del skador uppstodo å en C-vagn i tåget. Ingen skada å tåg 2321 uppkom.

Växlingsledaren hade icke övertygat sig om, att spåret var fritt för växlingsrörelsen.

Alvesta den 1/2.

Sedan tåg 4001 inkommit, skulle dess lok utföra visst växlingsarbete, vilket i regel brukar ske å södra utdragsspåret, men på grund av islastning å detta spår måste växlingen nu utföras mot huvudspåret söderut. Då loket med 6 vagnar drog ut mot huvudspåret påkördes loket i södra infartsväxeln av ett växlingssätt, som kom i samma riktning, varvid båda loken välte och två G-vagnar i växlingssättet ursparade. Inga större skador å materielen uppstodo, men banan blockerades för en avsevärd tid, varför provisorisk spårförbindelse måste anordnas mellan utdragsspåret och huvudspåret.

Stoppssignaler gavs åt båda loken, men dessa observerades ej i tid, så att kollisionen kunde undvikas.

Abisko den 11/2.

Då en spårrensare skulle bortväxlas från tåg 15, gick loket mot vagnarna så hårt, att en ryck uppstod i tåget. En resande, som befann sig i en CF-vagn, föll därvid emot ett fällbord och ådrog sig ett lindrigare revbensbrott.

Ånge den 10/11.

Tågs 2508 lok, som å spår 6 var på väg till stallet, sammanstötte med de sista vagnarna i tåg 4351, vilka icke stodo hinderfritt å spår 5. Vid påkörningen blevo ett fotsteg och bromskurräcket å en cisternvagn krökta samt en dragstång å en Os-vagn avryckt.

Föraren hade icke kännedom om instruktionen för loks gång till och från stallet vid Ånge, enligt vilken föraren skall avvakta signal från ställverket, innan loket får föras förbi detsamma.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av försummelser eller fel beträffande uppmärksammande av tågläget.

Stordalen—Abisko den 19/1.

Tåg 8 påkörde i kurvan norr om Stordalen en motordressin, som kom i motsatt riktning. Motordressinen förstördes fullständigt, men ingen människa skadades. Tåg 8 avrycktes vid bromsningen, varjämte lokets plog, koppel, signallyktor och bromsledningar skadades.

Fordonsföraren hade icke begärt tågs 8 kvarhållande i Stordalen.

Flen-Sköldinge den 16/2.

Tåg 138 påkörde en motordressin, som därvid förstördes fullständigt. Å dressinen åkte två ledningsvakter, vilka kastade sig av dressinen utan att skadas.

Fordonsföraren hade avglömt tåget.

Grevie—Förslövsholm den 2/6.

Esnt 2088 påkörde en banmästaredressin, som därvid skadades något. Banmästaren, som ägde kännedom om extratågets gång, hade förväxlat dess tider med tiderna för ett annat extratåg.

Lottefors—Arbrå den 6/8.

Tåg 8201 påkörde en motordressin, vilken fullständigt förstördes. En person erhöi en del kontusioner.

Motordressinen skulle vid Lottefors möta tågen 2517 och 8201. Fordonsföraren förväxlade tåg 8201 med ett å stationen urspårat lok, som använts till ett montagetåg, och fortsatte färden utan att närmare förvissa sig om att tåg 8201 var inkommet.

Mobodarne—Bergvik den 29/11.

Efjgt 6331 sammanstötte med en från motsatt håll kommande motordressin, som fullständigt förstördes. Ordern om extratågets gång hade icke omedelbart införts i telefonboken, varför fordonsföraren icke blev underrättad om tåget, då han anmälde dressinfärden.

Älvsby—Brännberg den 3/12.

Under tågs 22 uppehåll vid Laduberg påkördes detsamma av en söderifrån kommande motordressin, varvid dressinen ramponerades betydligt. På grund av motfarriktningen drivande snöfall med kastbyar och klabbsnö, som försvårade sikten, misstog föraren sig på avståndet mellan tåget och dressinen.

Jonsered—Partille den 27/12.

Tåg 7459, den s. k. tidningsdressinen, påkörde i Jonseredstunneln en mindre motordressin, vilken, utan att färden anmälts, uttagits från Jonsered för gång med arbetsmaterialier till tunneln strax väster om stationen. Fordonsföraren hade glömt bort tåg 7459.

Orsakade av att småfordon kvarlämnats å eller icke i tid undanskaffats från spår.

Mellansjö—Juån den 11/7.

Tåg 4354 påkörde en trehjuling, vilken efter uppbrytning av låset av någon obehörig person använts och kvarlämnats å spåret.

Röstbo den 20/12.

Tåg 6057 påkörde en trehjuling, som kvarglömts å tågspåret framför stationshuset.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade av att fordonsföraren kört genom befintliga bommar eller grindar eller lämnat fungerande automatiska signaler obeaktade.

Kollisioner ha av denna orsak inträffat:

den 10/1 mellan tåg 2905 och en personbil å vägkorsningen vid Nässland å linjen Älandsbro—Veda, varvid bilen erhöll mindre skador;

den 15/1 mellan tåg 8517 och en personbil å vägkorsningen vid Utansjö, varvid loket skadades obetydligt;

den 29/1 mellan tåg 102 och en lastbil, lastad med bensen i fat, å vägkorsningen vid Slätthult, 2 km söder om Älmhult, varvid bilens bakre del träffades av loket och ett bensinfat slungades mot en dressinbod, som antändes och brann upp samt ett annat fat kastades mot banvaktstugans dörr, som intrycktes. Loket och bilen skadades blott obetydligt;

den 4/2 mellan tåg 1001 och en lastbil å vägkorsningen vid Nästegård å linjen Falköpinge C—Odensberg, varvid chauffören dödades, lastbilen förstördes fullständigt och loket skadades, så att det blev otjänstbart;

den 26/2 mellan tåg 7652 och en personbil å vägkorsningen vid Abro å linjen Mölndals nedre—Källered, varvid bilen ramponerades;

den 5/3 mellan tåg 8102 och en timmerfora å vägkorsningen vid km 511+332 å linjen Bräcke—Dysjön, varvid loket skadades, så att reservloket måste anlitas;

den 29/3 mellan tåg 402 och en hästskjuts å vägkorsningen norr om Brunna, varvid häst och fordon krossades och körsvennen skadades så svårt, att han avled på väg till sjukhuset. Tågloket blev otjänstbart och måste utbytas;

den 5/4 mellan tåg 2321 och en lastbil å vägkorsningen vid km 511+332 å linjen Bräcke—Dysjön. Bilen påkörde sista vagnen i tåget, varvid ett fotsteg bortslets och en lagergaffel deformerades. Bilen förstördes fullständigt och chauffören erhöll lättare skador;

den 13/4 mellan tåg 42 och en lastbil å vägkorsningen vid Kalthus å linjen Åskloster—Varberg, varvid bilen och loket skadades; loket så svårt att det blev otjänstbart;

den 16/5 mellan tåg 2185 och en personbil å vägkorsningen vid Bonarp å linjen Veinge—Laholm. Blott obetydliga skador uppstodo;

den 19/5 mellan tåg 2541 och en personbil å vägkorsningen vid Österbacken, varvid smärre skador uppstodo å loket och bilen;

den 17/7 mellan tåg 8201 och en cyklist å vägkorsningen vid km 429+115 å linjen Norrhög—Ramsjö, varvid cyklisten — en 7-årig flicka — skadades så svårt, att hon senare avled;

den 7/8 mellan tåg 1874 och en personbil å vägkorsningen vid Gisslebergavägen å linjen Norrvidinge—Teckomatorp, varvid bilen blev svårt ramponerad;

den 14/8 mellan tåg 1743 och en lastbil å vägkorsningen vid Flackarp å sträckan Lund C—Uppåkra, varvid bilen krossades och de båda åkande dödades. Tågloket blev otjänstbart;

den 23/9 mellan tåg 1721 och en hästskjuts å vägkorsningen vid Segebro å linjen Arlöv—Malmö C, varvid en häst dödades och vagnen krossades;

den 30/11 mellan tåg 1967 och en lastbil å gatukorsningen vid Östergatan vid Trälleborg N, varvid bilen och loket erhöilo lindriga skador;

den 21/12 mellan tåg 424 och en buss å vägkorsningen vid Löten å linjen Uppsala C—Gamla Uppsala, varvid bussens bakre del krossades. Ingen människa skadades.

Orsakade av bristande vaksamhet av vägfarande vid passerande av vägkorsningar utan bevakade bommar eller grindar och utan automatisk signalering.

Kollisioner ha av denna orsak inträffat:

den 8/1 mellan tåg 2702 och en hästskjuts å en vägkorsning vid km 1270+200, varvid hästen och en av de båda åkande omedelbart dödades. Den andra personen erhöll svåra skador i huvudet;

den 26/1 mellan tåg 1704 och en personbil å en vägkorsning, 600 m. norr om Ballingslöv, varvid bilen fullständigt ramponerades och chauffören omedelbart dödades. Tågloket blev otjänstbart;

den 28/1 mellan tåg 5021 och en personbil å en vägkorsning vid km 398+760 å linjen Arvika—Ottebol, varvid bilen och lokets tender erhöilo smärre skador;

den 3/2 mellan tåg 2064 och en cyklist å vägkorsningen vid smärgelskivefabriken å linjen Höganäs—Strandbaden, varvid cyklisten skadades i huvudet;

den 13/2 mellan ett arbetståg och en motorcykel å en mindre vägkorsning å linjen Laholm—Vallberga, varvid cyklisten skadades och motorcykeln fullständigt ramponerades;

den 20/2 mellan tåg 7829 (rälsbuss) och en timmerfora å en mindre vägkorsning å linjen Östavall—Juån, varvid körsvennen skadades och rälsbussen urspårade;

den 23/3 mellan tåg 2680 (motorvagn) och en timmerfora å en vägkorsning vid km 264+523 å linjen Stavreviken—Söråker, varvid körkarlen skadades lindrigt och en del skador uppstodo å motorvagnen;

den 26/3 mellan tåg 4351 och en personbil å en vägkorsning å linjen Motala C—Fågelsta, varvid bilen förstördes och loket erhöil mindre skador;

den 7/6 mellan tåg 2556 och en personbil å vägkorsningen vid km 381+150 å linjen Stavreviken—Söråker, varvid en person dödades omedelbart och en skadades svårt;

den 12/6 mellan tåg 401 och en personbil å Svepnäs vägkorsning å linjen Sala—Isätra, varvid bilens bakre del förstördes och loket skadades obetydligt;

den 13/8 mellan tåg 842 och en motorcykel å en vägkorsning vid Kimstad, varvid cyklisten skadades så svårt, att han senare avled;

den 24/8 mellan tåg 1563 och en lastbil å en mindre vägkorsning vid km 85+500 å linjen Uddevalla—Grohed, varvid loket skadades obetydligt;

den 2/9 mellan tåg 470 och en personbil å en vägkorsning 300 m. söder om Marma, varvid bilen förstördes fullständigt och chauffören skadades så svårt, att han senare avled. Loket blev otjänstbart;

den 25/9 mellan tåg 1205 och en lastbil å en enskild vägkorsning vid Bankeryd, varvid bilen skadades svårt och loket erhöil mindre skador;

den 27/9 mellan tåg 1654 och en hästskjuts å en vägkorsning å linjen Lima—Torgåsmön, varvid åkdonet förstördes;

den 11/10 mellan tåg 4204 och en cyklist å vägkorsningen vid Örbyhus såg, varvid cyklisten, som åkte mot lokets sida, skadades så svårt, att han omedelbart avled;

den 25/11 mellan tåg 5158 och en hästskjuts å en mindre vägkorsning 600 m. söder om Södervidinge, varvid en häst skadades så svårt, att den måste nedslaktas;

den 18/12 mellan tåg 52 och en lastbil å vägkorsningen vid Rudsvägen å linjen Arvika—Ottebol, varvid bilen fullständigt förstördes och två personer dödades. Loket erhöil mindre skador.

Orsakade av motorstopp eller annat hinder för vägfordons undanförande från vägkorsning.

Kollisioner ha av denna orsak inträffat:

den 8/1 mellan tåg 18 och en lastbil å vägkorsningen vid Finjasjön å linjen Hässleholm—Sösådal, varvid bilen fullständigt krossades. Bilen hade kommit vid sidan av vägbanan och slirat;

den 28/1 mellan tåg 4351 och en hästskjuts vid Sannahed vägkorsning å linjen Hallsberg—Kumla. Hästen, som lämnats obunden ca 50 m. från vägkorsningen, blev skrämmd av tåget och satte sig i rörelse mot banan. Då körkarlen sprang efter hästen, svängde denne med påföljd, att körkarlen blev inklämd mellan lastvagnen och tåget samt ljöt en ögonblicklig död;

den 19/2 mellan tåg 101 och en hästskjuts vid Hölö vägkorsning, varvid åkdonet spolierades och hästen skadades så svårt, att den måste nedslaktas. Hästen skenade vid sidan av spåret emot tåget;

den 28/2 mellan tåg 1655 och ett timmerlass, som ej stod fullt hinderfritt å vägkorsningen Södra Movägen å linjen Nykroppa—Storfors. Hästen hade ej förmått draga lasset helt över banan på grund av brist på snö å vägkorsningen. Inga nämnvärda skador uppkommo.

den 9/10 mellan tåg 2035 och en hästskjuts å vägkorsningen vid Kullavägen å linjen Hälsingborg F—Ödåkra, varvid vagnen krossades. Vagnen hade fastnat i lös makadam;

den 22/10 mellan tåg 401 och en traktorplog å en mindre vägkorsning å linjen Sala—Isätra, varvid delar av plogen hakade fast vid loket, dock utan att åstadkomma några större skador. Plogen hade huggit fast å vägkorsningen.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Alingsås den 7/6.

Tåg 7454 (den s. k. tidningsdressinen) urspårade vid utfart från stationen, emedan en växel låg fel. Ingen skada å materielen uppkom. Tågklareren hade ej förvissat sig om, att tågvägen var rätt lagd.

Bollstabruk den 14/11.

Då tåg 3593 skulle avgå från stationen, urspårade tvenne vagnar i en växel, som blivit uppkörd under växling, varvid smärre materiella skador uppstodo.

Växlingsledaren hade icke förvissat sig om att växeln intog rätt läge, innan växlingsrörelsen företogs och tågklareren uraktlät att före tågets avgång utföra tågvägsinspektion.

Björneborg den 21/12.

Tåg 7601 påkörde vid avgången en spårspärr, varvid lokets tender urspårade med ett hjulpar. Endast obetydliga skador uppstodo.

Kälarne den 23/12.

Sedan tåg 8221 inkommit å stationen, inväxlades detsamma å spår 1 för att lämna det andra spåret fritt för möteståg. Då tåget sedermera efter erhållen avgångssignal framgått ca 100 m., påkördes en översnöad spårspärr med påföljd, att såväl lok som tender urspårade. Ingen nämnvärd skada å materielen uppstod.

Tågklareren hade i brådskan glömt bort spårspärren.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Flåsjön den 4/1.

En spårrensare i tåg 3422 urspårade i en växelkorsning, emedan spårrensaren nedfölldes för tidigt med påföljd att skovlarna fastnade i växelkorsningen. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Stöde den 29/1.

En spårrensare i tåg 2322 urspårade vid en växelkorsning, emedan spårrensaren nedfölls för tidigt med påföljd att en skovel stötte emot en stödräl. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Vännäs den 16/3.

Då tåg 8661 var på ingående å stationen, urspårade sista vagnen i tåget, en Gsh-vagn, varvid mindre skador uppstodo.

Tågklareraren hade upplöst tagvägen och lagt om ingångsväxeln, innan tåget i sin helhet passerat till tagvägen hörande förreglade växlar.

Ope den 18/7.

Då tåg 5925 var på ingående å stationen, urspårade fem vagnar och blockerade linjen under längre tid. Några större skador å materielen uppstodo dock icke.

Tågklareraren hade uppdragit åt en obehörig person att handhava ställverket, vilken upplöste tagvägen och lade om ingångsväxeln, innan tåget i sin helhet passerat till tagvägen hörande förreglade växlar. En befintlig växelspärre fungerade icke.

Hamrängefjärden den 17/10.

Då tåg 8261 var på ingående å stationen, urspårade tvenne vagnar i slutet av tåget, varvid vagnarna blevo mer eller mindre skadade.

Då tåget kom, ropade tagklareraren åt en tillfällig stationsarbetare, som skulle utföra växling med tåget, att taga nycklarna med sig. Tågklareraren avsåg därmed, att stationsarbetaren skulle vänta på plattformen tills han av tagklareraren fått de båda K¹-nycklarna, hörande till spårspärr I och växel 4. Stationsarbetaren missuppfattade emellertid ordern och tog nyckeln till tagvägslåset, som hängde å expeditionen, utlöste tagvägen, då han tyckt sig se aktersignalerna på tåget, samt lade om yttersta växeln, innan tåget i sin helhet passerat densamma.

Dalgränsen den 19/12.

En spårrensare i tåg 4352 urspårade, emedan vänstra plojen högg fast i en moträl.

Orsakade av att djur inkommit å banan.

3 Vegeholm—Ängelholm den 29/7.

Tåg 7906 körde över en ko, som inkommit å banan framför tåget, varvid sista vagnen urspårade och måste kvarlämnas å linjen.

Orsakade av fel eller skador å bana eller använd underhållig materiel.

Kållerød den 17/2.

Tåg 5151 stoppades vid Kållerød, därför att stationen erhållit telefonmeddelande från en banarbetare, som cyklat å den utmed banan löpande landsvägen, om att en vagn i tåget företett onormal gång. Vid företagen undersökning visade det sig, att en tom G-vagn urspårat vid km 9+350 på grund av att en bult till en bärfjäder lossnat, varvid vagnen förlorat såväl fjädern som den tillhörande lagerboxen. Även å banan uppkommo en del skador, dock ej i någon större omfattning.

Krylbo den 26/2.

Då tåg 4358 var på ingående, urspårade i ingångsväxlarna fyra vagnar, lastade med malm, i slutet av tåget, varvid två av dessa stjälpde. Tåget, som stannat utanför stationen, hade vid ingåendet en hastighet av ca 15 km/tim. Orsaken till urspå-

ringen var varmgång och brusten axeltapp. De två kantrade vagnarna erhöilo stora skador — bl. a. ramverket tillvridet — och de övriga urspårade vagnarna erhöilo mindre skador. En del växlar och spår detaljer måste utbytas på grund av de därå uppkomna skadorna.

Uppsala C den 3/4.

Sista vagnen i tåg 422 urspårade vid vägkorsningen å Kungsängsvägen. En djurvårdare, som åkte i bromskupén å närmast framförgående vagn, uppmärksammade omedelbart missödet och drog i nödbromsen, varigenom tåget stoppades, innan någon större olycka skett.

Anledningen till urspåringen antages vara att det ena hjulet lossnat från hjulaxeln, så att avståndet mellan hjulflänsarna blivit för stort och rälen i spåret presats utåt. Denna utpressning synes ha börjat cirka 200 m. före vägövergången, men vid denna låg rälen för fast, varvid urspårning skedde.

Lidnäs—Moheda den 5/5.

I tåg 5461 urspårade ca 500 m. utanför ingångsväxeln vid Moheda en Is-vagn till följd av brusten axeltapp efter varmgång och släpades med in på bangården, där tåget stoppades. Skadorna å banan blevo ganska betydande, trots det tåget framgick med nedsatt hastighet på grund av B-arbete.

Skövde den 17/5.

Under infarten å stationen stannade tåg 4857 på grund av självbromsning i tåget. Det befanns, att 17:de vagnen från slutet av tåget hade urspårat, sedan en axeltapp brustit efter varmgång redan vid km 37+500. Även eld hade utbrutit i vagnsgolvet, så att brandkåren måste alarmeras för eldens släckning. Å banan måste ett 80-tal sliprar utbytas och vissa justeringar utföras.

Äppelbo den 1/6.

Vid gång med arbetståg urspårade en tom bangårdsvagn, som sköts av loket, i en växel försedd med uppkörningsanordning. Genom skjutningen av den tomma vagnen hade sannolikt hjultrycket hos densamma försvagats, så att vagnen ej förmått pressa undan växeltungorna.

Heby den 2/6.

Under S. W. B. tågs 116 utfart urspårade två i tåget gående tomma N-vagnar i en växel, försedd med uppkörningsanordning.

Anledningen visade sig vara, att uppkörningsapparatusens kolv saknade olja på grund av otäta packningar. Växeltungorna hade därför pendlat fram och tillbaka under det tåget passerade och genom slag mot hjulen bringat vagnarna att urspåra.

Blädinge—Vislanda den 16/6.

I tåg 4353 urspårade vid km 443+685 tjugonionde vagnen från lok på grund av axelbrott och släpade med över 7 km, varefter vagnen välte på sidan och tåget stoppades strax söder om utfartsväxeln vid Vislanda. Då tågklararen vid Vislanda observerade den urspårade vagnen, gav han stoppsignal till tåget, vilken signal dock icke iakttoogs av lokpersonalen, emedan sikten var mycket dålig på grund av det skyfallsliknande regn, som föll vid tillfället. Spåret skadades avsevärt och över 1000 sliprar samt så gott som samtliga skarvbultar och spik å en sträcka av ca 7 km. måste utbytas. Å Vislanda bangård skadades flera växlar och andra spår detaljer. Trafiken å banan var helt avbruten under 5 ½ timmar, varunder utbyte av resande ombesörjdes med bussar.

Fjällåsen den 14/7.

I tåg 22 urspårade ca 200 m. utanför infartssignalen tredje vagnen från slutet på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång. Ca 150 sliprar måste utbytas.

Kättilstorp—Sandhem den 7/8.

Tåg 4915 stannade vid km 24+400 på grund av självbromsning i tåget. Det be-
fanns, att fjärde vagnen från lok, en med kalk lastad Nm-vagn, urspårat till följd
av axelbrott. Urspåringen hade skett vid km 23+830, varefter vagnen släpade i
spåret, varigenom avsevärda skador uppstodo å banan. Vagnen, som blev fullstän-
digt förstörd, måste vräkas på sidan av banan och 400 sliprar måste utbytas.

Floby—Odensberg den 26/9.

Då tåg 4042 passerade Floby station observerade tågklareren, att en vagn i
slutet av tåget delvis hängde i kopplet. Han visade stoppsignal, men denna iakttogs
ej av lokpersonalen, varför omformarestationen uppringdes och anmodades bryta
kontaktledningsströmmen. Vid utfartsväxeln brast axeltappen, varvid vagnen ur-
spårade och släpades med 2.5 km, tills tåget genom omformarestationens åtgärd
bragtes att stanna. Å banan måste ca 100 sliprar utbytas.

Vagnen, som var lastad med kol, var överbelastad med 1 050 kg.

Hagalund—Tomteboda den 30/10.

I tåg 529 urspårade en C-vagn, sjätte vagnen från lok, till följd av brott å främre
hjulaxeln. Tåget nödbromsades av en resande i vagnen. Ingen resande skadades.
Endast smärre skador uppstodo. Brottytan i axeln utvisade, att en gammal bräcka
förefunnits.

Kopparåsen—Vassijaure den 30/12.

I tåg 22 urspårade vid km 1531+650 sista vagnen på grund av axelbrott efter
varmgång. Vagnen erhöi svåra skador, men banan skadades blott obetydligt.

Orsakade av naturföreteelser.

5 Skönvik—Timrå den 3/12.

Då tåg 2556 omkring kl. 14.30 passerade den stora skärningen vid Timrå kyrka,
inträffade ett jordras, varvid tågsättet avrycktes på två ställen och loket urspårade.
Strax därefter inträffade ännu ett ras, varvid en personvagn i tåget stjälppte, dock
utan att någon människa allvarligt skadades.

Banmästaren och sträckvakten hade passerat platsen 1 ½ resp. ½ timme, innan
första raset inträffade utan att märka något särskilt å banan eller å skärningsslän-
terna.

På grund av det starka regnet, som fallit under en längre tid, inträffade oupphörligt
nya ras — ca 1 000 kbm jord — så att trafiken å linjen icke kunde återupptagas
förrän kl. 11.05 den 5/12. Under tiden uppehölls trafiken å sträckan Skönvik —Timrå
medelst bussar och bilar.

Orsakade av outredd anledning.

Älvsjö den 25/1.

Då tåg 7046 var på utgående från stationen, urspårade i en växelkurva andra och
tredje vagnen från slutet av tåget. Å den ena vagnen förefanns bl. a. skador ett
fjäderbrott, som möjligen förorsakat urspåringen och å den andra vagnen funnos
endast obetydliga skador. Å växlar och spår uppstodo en del lindrigare skador.

Tenhult—Forserum den 1/5.

Sista vagnen i tåg 1201, Gsk nr 24635 med 4.3 m. axelavstånd och lastad med ca 4.5 ton styckegods, urspårade åt insidan i en 400 m. lång kurva med 3 000 m. radie samt framgick därefter å sliprarna 1 580 m. tills vagnen slog emot en ledningsstolpe och tåget stoppades. Förutom skadorna å den urspårade vagnen uppstodo betydande skador å banan. Trafiken förbi platsen måste under 6 timmar uppehållas medelst bilar och bussar. Någon direkt anledning till urspåringen har ej kunnat fastslås.

Prästmon—Nyland den 29/5.

Sista vagnen i tåg 2655, Gsh nr 19188 med 3.8 m. axelavstånd, urspårade å insidan i en kurva med 710 m. radie vid km 479+403 och framgick därefter å sliprarna 2 670 m. tills tåget stoppades ca 30 m. utanför yttersta växeln vid Nyland. Banan blev åtskilligt ramponerad. Banförmannen hade strax före tågets passerande undersökt kurvan med spårmått utan att finna något fel å densamma. Orsaken till urspåringen har icke kunnat utrönas.

E. Människor påkörda eller eljest skadade av tåg utan samband med kollisioner eller urspåringar.

Indalsälven den 5/1.

Tåg 417 påkörde och dödade en sjuårig, dövstum flicka, som uppehöll sig för nära spåret.

Tumba den 15/1.

Då tåg 137 var på utgående från stationen, anmälde en resande, att en äldre man fallit av tåget och överkörts av detsamma. Mannen avled på väg till sjukhuset.

Västra Bodarne—Alingsås den 25/1.

Tåg 1048 påkörde och dödade en man, som kastat sig framför tåget.

Svalöv den 27/1.

Då tåg 1453 var på utgående från stationen, hoppade eller föll en kvinnlig resande av tåget och skadades så svårt, att hon senare avled.

Enafors—Ånn den 30/1.

Tåg 23 påkörde 50 m. utanför västra infartssignalen vid Ånn en äldre kvinna. Hon avled senare av skadorna.

Gävle C den 5/2.

Tåg 418 påkörde och dödade vid ingående å stationen en medelålders kvinna, som krupit under de fällda bommarna vid Bergsgatan och passerade över spåren utan att uppfatta från loket givna signaler.

Tumba den 24/2.

Vid tågs 185 avgång hoppade en kvinna av tåget, varvid hon föll mellan tåget och plattformen och fick båda benen överkörda.

Dynäs-Bollstabruk den 5/3.

Tåg 2668 påkörde och dödade en gosse, som åkte skidor och därvid råkade komma in på spåret utan att observera tåget.

Hökälla den 22/3.

Tåg 1581 påkörde och skadade en skolpojke, som genom egen oförsiktighet råkat komma för nära tåget, innan detsamma stannat.

Boxholm den 30/3.

Tåg 106 påkörde och skadade vid ingående å stationen en man, som, ledande en cykel, lyft upp södra vägbommen och passerade banan utan att observera tåget.

Alingsås—Torp den 10/4.

Tåg 4044 påkörde och dödade en 71-årig kvinna, som kastat sig framför tåget.

Rönninge den 13/4.

Tåg 162 överkörde strax söder om stationen en man, som kastat sig framför tåget. Han fick båda benen avklippta.

Olskroken den 16/4.

B. J. växlingståg 315 påkörde och dödade vid ingående å stationen en banarbetare, som var på väg över spåren.

Sparreholm—Skebokvarn den 12/5.

Då konduktören å tåg 3 gick genom tåget, fann han att en sidodörr å en Co-vagn stod öppen. Samtidigt anmälde en resande, att en medresande saknades och att denne möjligen fallit av tåget. En man återfanns sedan död å banan.

Malmö C den 9/6.

När tåg 1777 passerade växelgruppen å bangården strax invid ställverket, föll en man av tåget, sannolikt på grund av vagnens krängning. Han erhöll inga allvarliga skador.

Bräcke den 14/6.

Vid tågs 21 avgång sökte en resande påstiga det i gång varande tåget med påföljd att han föll ned i spåret, överkördes och dödades.

Upplandsbodarna den 29/6.

Tåg 418 påkörde och dödade ett 2 ½ år gammalt barn, som satt och lekte i spåret vid en mindre vägkorsning.

Gårdsjö—Finnerödja den 2/7.

Tåg 1002 påkörde och dödade en 20 års man, som kastat sig framför tåget.

Bankeryd den 17/7.

Vid Nyarps ägoväg hade ett 1 ½ år gammalt barn krupit in på banan. Då tåg 1290 kom, rusade barnets fader in på banan för att rädda barnet, varvid båda kommo under tåget och dödades.

Skogaby den 27/7.

Tåg 2122 påkörde och dödade å en mindre vägkorsning en äldre kvinna, skjutande en skottkärra.

Strömtorp—Björneborg den 1/8.

Tåg 1408 påkörde och dödade en 2-årig gosse, som uppehöll sig å banan invid en vägkorsning.

Killeberg—Osby den 8/8.

Då tåg 4355 passerade en plats, belägen ca 500 m. norr om försignalen vid Osby, sprang en man uppför banvallen och kastade sig framför tåget samt dödades.

Örbyhus—Dannemora den 22/8.

Då tåg 576 Dma. befann sig vid Upplanda banvaktstuga, sprang en 5 års pojke ut i banan, varvid han fick så hård stöt av motorvagnen, att han senare avled.

Adolfsberg den 31/8 8?

Då tåg 624 var på utgående, observerade lokpersonalen en man liggande intill spåret strax utanför yttersta växeln. Mannen, vars bakhuvud var krossat, avled senare.

Ulvåker—Skövde den 25/9.

Tåg 9 påkörde och dödade en 50 års man, som steg upp i spåret omedelbart framför tåget.

Undersåker—Järpen den 12/10.

Tåg 2321 överkörde och dödade en 50 års kvinna, som troligen sökt döden.

Svalöv—Teckomatorp den 20/10.

Omr. 100 m. norr om Källs Nöbbelöv vägkorsning påträffades å banan likdelarna av en man. Det är troligt, att den förolyckade varit resande å extra persontåg 2157.

Norrviken den 24/10.

Tåg 508 påkörde och dödade en kvinna, som krupit under en fälld vägbom och ämnat sig över banan.

Huddinge—Tullinge den 24/10.

En man, som endera fallit av eller hoppat av tåg 135, anträffades å banan strax söder om Huddinge station. Mannen avled påföljande dag.

Brunflo—Ope den 3/11.

Vid km 574+450 påträffades å banan en död kvinna, som troligen påkörts av något tåg samma morgon eller föregående kväll.

F. Varmgångna hjullager och axelbrott, som ej vållat urspåringar.

Älmhult den 19/1.

Tåg 4004 stoppades vid Älmhult, emedan vägvakten vid Loshult å linjen Killeberg—Älmhult anmält, att näst sista vagnen i tåget var varmgången. Omedelbart innan tåget stannade, brast axeltappen och vagnskorgen sjönk ned mot hjulets fläns. Ingen skada å banan uppkom.

Floby den 26/1.

Tåg 4702 stoppades vid Floby, emedan tågklararen observerade en varmgången vagn i tåget. Axeltappen hade brustit och lagerboxen fallit bort. Då tåget stannade, sjönk vagnen ned så att buffertplankan låg ca 50 mm. över rälsen. Ingen nämnvärd skada å banan uppstod.

Fjärås—Kungsbacka den 19/4.

Tåg 5152 stannade vid km 35+500 på grund av slangbrott. Å tredje vagnen från slutet av tåget förefanns axelbrott, förorsakat av varmgång.

Storsund—Korsträsk den 26/6.

Tåg 4354 stoppades vid km 1081+100, emedan axelbrott konstaterats å en kalklastad Os-vagn. En axeltapp hade brustit och lagergaffeln högg i sliprarna, varvid en del smärre skador å banan uppkommo.

Baggetorp den 3/8.

Tåg 4042 stannade å stationen, emedan föraren vid ingåendet tyckt sig observera varmgång i slutet av tåget. I samma ögonblick, som tåget stannade, brast axeltappen å den varmgångna vagnen, varvid vagnskorgen blev hängande på hjulet.

Graninge den 4/8.

Då tåg 4354 passerade försignalen till Graninge station, observerade eldaren rök från en av de sista vagnarna i tåget, varför tåget stoppades utanför ingångsväxeln. En varmgången axeltapp hade då brustit och en lagerbox tappats samt en lagergaffel hade just börjat hugga i banan. Tack vare att tåget stoppades i tid, uppstod ingen skada å banan.

Kilsmo—Pålsboda den 17/9.

Tåg 4075 stoppades vid km 175—176, emedan lokpersonalen observerade, att varmgång uppstått å en vagn i tåget. Vid undersökning av vagnen befanns risk föreligga för tågets framförande till Pålsboda, varför tåget backades till Kilsmo, där vagnen sattes.

Väring den 6/10.

Då tåg 4043 var på ingående å stationen, förmärktes tecken till varmgång i tåget. Vid undersökning befanns en bärfjäder på fjärde vagnen från loket hava brustit och lagerboxen under densamma vara varm.

Vid backning av tåget för avkoppling av vagnen brast en dragstång å en i tåget medförd C-vagn. Å brottytorna syntes att en gammal bräcka funnits.

G. Eld å tåg.

Stenungsund den 10/1.

Någon stund efter tågs 7702 ankomst upptäcktes att eld utbrutit i en torvströlastad vagn, vilken gått närmast tågets lok. Tre presenningar, varmed lasten var täckt, samt 15 balar torvströ blevo förstörda.

Grevie den 18/1.

Efter avkoppling från tåg 7651 uppstod eld i en torvströlast till Grevie. Två presenningar blevo skadade, men vagnen blev oskadad.

Bjärnum den 18/1.

Vid tågs 7801 ankomst observerades eld i torvströlastade vagn H. N. J. 1229 från Gyllarp till Vollsjo. Elden släcktes under uppehållet och vagnen fortsatte med samma tåg. Skadan relativt obetydlig.

Emmaljunga den 8/2.

Obetydlig eld uppstod i en torvströlast Yxenhult—Tofthög i tåg 7801, varför vagnen måste sättas. Inga nämnvärda skador vare sig å vagn eller balar.

Lerum den 16/4.

Vid tågs 1078 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i den sist i tåget gående motorvagnens, litt. Xa nr 204, maskinrum. Kontaktledningen gjordes spänningslös, var-

efter platsens brandkår, som tillkallats, släckte elden. Träinredningen i maskinrummet samt apparater och hjälpmotorer voro då svårt brända. Orsaken till eldens uppkomst har ej kunnat utrönas.

Varberg—Tångaberg den 25/5.

Eld utbröt i en med torvströ lastad vagn, vilken gick som andra vagnen från lok i tåg 7652. Vagnen infördes på sidospåret vid Tångaberg och elden släcktes med en från Varberg eftertelefonerad motorspruta.

Skottorp den 25/5.

Vid tågs 7902 ankomst hade andra vagnen från lok, en torvströlast till Vallberga, fattat eld, varför vagnen måste avkopplas. Hela lasten och samtliga presenningar förstördes. Även vagnsgolvet skadades genom elden.

Rögle—Vegeholm den 1/6.

Omr. 1 km norr om Rögle observerades eld å sjätte vagnen från lok i tåg 2020. Vagnen var lastad med svavelsyredamejeanner, placerade i korgar. Efterföljande vagnar avkopplades och kvarlämnades å linjen medan tågets främre del med den brinnande vagnen infördes till Vegeholm, där elden släcktes. Stora skador å godset uppstodo.

Vallberga den 7/6.

Vid tågs 7651 ankomst till Vallberga förmärktes, att eldslågor utslogo från lasten å H. N. J. vagn 1547, lastad med torvströ Landeryd—Förslövsholm. Vagnen gick som andra vagn från lok. 25 st. balar skadades.

Vagnhärad den 20/8.

Vid tågs 114 ankomst iakttogs eld å underredet å en BCo-vagn i tåget. Elden, som troligen orsakats av gnistor från bromsblocken, släcktes omedelbart och åstadkom blott obetydlig skada.

Grohed—Ljungskile den 23/9.

I tåg 7701 utbröt eld i en torvströlastad vagn. Tåget stoppades vid km 70+300, där vagnen fränkopplades och drogs fram ca 500 m, varefter lasten lossades och elden släcktes med hjälp av tillstädeskommande personer.

Långele den 7/11.

Vid tågs 8222 ankomst Långele observerades, att eld utbrutit i en vagnslast torvströ. Vagnen framväxlades omedelbart till en brandpost, där elden släcktes. En del av lasten samt 2 presenningar blevo skadade.

H. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Enafors den 6/1.

Tåg 2348 uppkörde vid utgåendet en växel, som låg fel, varvid ena växeltungan kröktes något. Tågklararen hade icke förvissat sig om att växeln var rätt lagd.

Ljusdal den 26/1.

Tåg 2508 ingick på stationen å fel spår. Förhållandet uppmärksammades dock omedelbart av lokpersonalen, som stoppade tåget vid ingångsväxeln.

Då tågvägsinspektionen utfördes, intog växeln rätt läge, och emedan tågvägs-

klargöraren uppehöll sig invid växeln, ansåg tågvägsinspektören, att växeln — som rätteligen bort vara låst — var bevakad. Tågvägsklargöraren, som var sysselsatt med att rengöra växeln från snö och is, lade därefter av misstag om växeln och låste densamma ledande till fel spår.

Tomtebodå övre den 8/2.

Tåg 2 T ingick å S. W. B.-spåret och fortsatte några meter in å strömlös sträcka. Tåget drogs av ett växellok tillbaka under kontaktledningen, varefter tåget fortsatte till Hagalund.

Ställverksvakten vid Stockholms C hade felaktigt ställt till kör för tåg till S. W. B. och lokföraren observerade ej den oriktiga signalbilden.

Gårdsjö den 3/3.

Tåg 124 uppkörde vid utgåendet en växel. Tågklareraren hade icke förvissat sig om att utfartstågvägen var rätt lagd, innan tåget avsändes.

Östansjö den 24/5.

Tåg 7506 stoppades under utgåendet från stationen, emedan en växel låg fel. Tågklareraren hade av misstag lagt tågvägen åt Hallsbergs rangerbangård i stället för åt Hallsbergs personbangård.

Jönköping C den 7/6.

Tåg 1289 stoppades av föraren efter avgången, enär en växel i utfartstågvägen låg fel. Tågklareraren hade förbisett att lägga om denna växel.

Falköping C den 12/6.

Tåg 1208 uppkörde vid ingåendet å stationen en medväxel, varvid ena växel-tungan kröktes något. Växeln hade av misstag blivit omlagd sedan tågvägsinspektion utförts.

Kristinehamn den 27/6.

Vid tågs 7607 ingående å stationen befanns en motordressin vara placerad i tågvägen. Dressinen hade ditförts efter det tågvägsinspektion utförts.

Sollefteå den 13/7.

Tåg 2655 uppkörde vid utgåendet en växel. Då tågklareraren inspekterade tågvägen, intog växeln rätt läge. Vem som därefter omlagt densamma har icke kunnat utrönas.

Vansbro den 20/7.

Tåg 1651 stoppades under utgåendet, emedan en växel låg fel. Tågvägsinspektören hade förbisett växelns felaktiga läge.

Sveg den 1/8.

Tåg 2624 (rälsbuss) uppkörde vid utgåendet en växel, som var fellagd. När växelklotet härvid kastades om — växeln var ej låst — lossnade klotet och slungades mot bussens ena sida, varvid karosseriets plåtbeklädnad erhöi en buckla. Växeln hade omlagts, sedan tågvägen inspekterats.

Falköping C den 17/8.

Tåg 12 ingick på stationen å fel spår, emedan fel tågväg var lagd. Förhållandet uppmärksammades dock av föraren, som stoppade tåget vid ingångsväxeln. Tågvägen var icke inspekterad.

Falköping C den 21/8.

Tåg 27 stoppades av föraren efter avgången, enär en motväxel låg fel, Såväl tågvägsklargöraren som tågvägsinspektören hade försummat att tillse, att tågvägen var ordnad.

Falköping C den 29/8.

Tåg 1208 ingick å fel tågväg. Tågvägsinspektören hade vid inspektionen i ren distraktion lagt om en växel, som han ansåg ligga fel — ehuru växeln låg rätt — och därefter anmält tågvägen klar.

Veda den 7/9.

Tåg 2665 stoppades omedelbart framför ingångsväxeln, som låg fel. Då tågklareraren inspekterade tågvägen, låste han växeln i rätt läge. Vem som därefter låst upp och omlagt densamma har icke kunnat utrönas.

Erikslund den 24/9.

Tåg 2322 uppkörde vid utgåendet en växel, varvid den elektriska växelspärren delvis förstördes. Tågklareraren hade glömt att lägga om växeln, sedan möteståget inkommit.

Ragunda den 27/9.

Då en dörr å en sovvagn öppnades, under det tåg 401 var på ingående å stationen törnade dörren mot en postkärra, som icke stod hinderfritt uppställd å plattformen. Glasrutorna i dörren krossades och en resande blev lindrigt skadad.

Sollefteå den 7/10.

Tåg 2656 stoppades efter erhållen avgångssignal, enär en medväxel i utfartstågvägen låg fel.

Töreboda den 12/10.

Extra persontåg nr 10099 uppkörde en medväxel, som, medan tåget gjorde uppehåll å stationen, från ställverket blivit omlagd under tågets sista vagn.

Hagalund den 14/10.

Tåg 514 ingick å fel spår. Tågklareraren hade glömt att omlägga växeln efter närmast föregående tåg 14 T och ställde därför till kör med 2 vingar till spår 3. Föraren observerade icke den oriktiga signalbilden.

Läggesta den 17/10.

Tåg 356 uppkörde vid utgåendet en fellagd växel. Tågklareraren hade glömt inspektera tågvägen.

Hagalund den 28/11.

Tåg 548 ingick å utgångsspåret från vagnhallen på grund av fellagd växel. Vid omställning av signalställaren för utfart visade dvärgsignalen signalbild i 90°, varemot huvudsignalen kvarstod i stoppställning. Då den sistnämnda signalen tidigare varit felaktig, antog tågklareraren utan vidare, att så var fallet även nu och gav föraren order att utfartssignalen var ur bruk, utan att dessförinnan verkställa föreskriven tågvägsinspektion.

Ockelbo den 4/12.

Tåg 402 ingick på stationen å fel spår, emedan tågklareraren, som själv manövrerade ställverket, lagt fel tågväg. Tåget stoppades vid ingångsväxeln, enär föraren uppmärksammade den oriktiga signalbilden.

Hussjöby den 6/12.

Tåg 3501 uppkörde vid utgåendet en växel, varvid ena växeltungan kröktes. Tågklararen hade glömt att lägga om växeln, sedan möteståget inkommit.

Moheda den 13/12.

Tåg 104 uppkörde vid utgåendet yttersta växeln, varvid den elektriska växel-spärren skadades något. Tåget hade undantagsvis intagits å sidotågväg, varvid tågklararen glömt lägga utfartsväxeln från denna tågväg.

Storvik den 18/12.

G. D. J. tåg 7 ingick på stationen å fel spår. Förhållandet observerades av föraren, som stoppade tåget ca 10 m. framför G. D. J. tåg 12.

Både tågvägsklargöraren, som låste växeln mellan spår 3 och 4 i felaktigt läge, och tågvägsinspektören, som såg på, när tågvägsklargöraren låste växeln, hade för sig, att växeln intog rätt läge.

Tenhult den 27/12.

Tåg 1212 stoppades efter erhållen avgångssignal, enär en växel i utfartstågvägen låg fel.

Orsakade av försumlighet vid bevaknings återupptagande.

Pengsjöby den 22/4.

När bevakningsskyldighet inträdde för tågen 401 och 402, anmälde tågklararen, sedan upplysning om tågläget inhämtats, »klart» för båda tågen utan att dessförinnan återställa huvudsignalerna till stopp. Tågklararen satte sig därefter inne å expeditionen och somnade samt vaknade först då tågen gävo signal. Tåg 401 stannade utanför stationen, emedan infartssignalen visade annan signalbild än den enligt tidtabellen angivna.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Finnerödja den 15/8.

Tåg 123 uppkörde vid avgången en växel, som omlades från ställverket, då loket befann sig strax intill densamma. Den, som utförde omläggningen, hade fått för sig, att tåget redan passerat växeln.

Järna den 3/9.

Tåg 7002 avsändes, innan mötande tåg inkommit. Enkelspårdrift ägde rum å nedspåret Södertälje S—Järna, varvid tågklararen glömde bort tåg 123, som enligt tabellen skulle framgå före tåg 7002. Vid samtal mellan föraren och tågklararen fick föraren den uppfattningen, att mötande tåg voro inkomna. När misstaget upptäcktes, anmodades omformarestationen vid Södertälje södra att slå ifrån kontaktledningsströmmen. Då så skedde, hade tåg 7002 redan stannat för stoppsignal från dvärgsignalen vid Norra Järna blp.

Sprängsviken den 5/9.

Vid tågs 2670 ankomst drogs tåg 8451 ut i tågvägen mot tåg 2670. Tågklararen hade medgivit växling i tågvägen utan vidtagande av — förutom infartssignalens bibehållande i stoppställning — några åtgärder för tågs 2670 skyddande mot växlingsrörelser.

Stavsjö—Krokek den 11/10.

Tåg 46 — anordnat Ståthöga—Nyköping som hjälplok för tåg 111 — utsändes å underrättelsesträckan, å vilken ledningsmästaren anmält färd med B-fordon, utan att småfordonsföraren eller lokpersonalen underrättats.

Kort efter det småfordonsföraren erhållit besked av expeditionsvakten vid Åby, att hinder för färden icke förefanns, mottog tågklararen order om hjälptågets gång. Tågklararen delgav tåg 46 order om att banbevakningen ej var underrättad, men ingen kom att tänka på det uppkomna hindret för B-fordonet.

Då B-fordonet passerade Stavsjö, sökte tågklararen hejda detsamma, men då detta icke lyckades, anmodades omformarestationen att bryta kontaktledningsströmmen, varigenom tåg 46 stoppades.

Lockarp den 19/10.

Vid tågs 4002 ankomst till Lockarp — dit mötet mellan tågen 4002 och 7 förlagts — visades körsignal, innan föraren givit signalen »jag är beredd på hinder och spårändring», oakttat mötande tåg nr 7 ej inkommit. Den signal, tågklararen tyckt sig höra från tåg 4002, gavs i stället av tåg 7.

Sävsjö den 23/12.

Tågklararen ställde utfartssignalen på kör och gav avgångssignal till tåg 46, innan föregående tåg 8 inkommit till nästa tåganmälningsstation, Bodafors. Tåget stoppades omedelbart därefter av tågklararen, sedan han erinrat sig förhållandet.

Orsakade av försumlighet ifråga om inhämtande eller lämnande av upplysning angående tågsläget.

Trångsviken—Ytterån den 8/1.

Lokpersonalen å extratåg 5901, ensamt lok, iakttog vid kmp 626 en hjuling å spåret. Då signal gavs från loket, hoppade två personer av hjulingen och tippade denna ur spåret. Vid försök att rädda hjulingens last, som till en del blev kvar i banan, träffades en banarbetare av lokets plog och fick därvid bl. a. hakan svårt skadad.

Lindome—Källared den 8/5.

En större motordressin mötte vid km 15+100, extratåg 7693, bestående av ensamt lok. Båda förarna observerade emellertid faran och stoppade, varigenom kollision undveks. Dressinföraren hade visserligen, innan dressinen utfördes å underrättelsesträckan, ringt upp underrättelsestationen Almedal och förhandlat om möte med ordinarie tåget 1491, men han hade därvid icke framställt direkt förfrågan, huruvida hinder för färden å underrättelsesträckan förefanns och expeditionsvakten vid Almedal hade icke vare sig hänvisat föraren till tågexpeditören med sin begäran om tågets kvarhållande eller förvissat sig om tiden för färden.

Skåre—Kil den 27/8.

Föraren av ett B-fordon Karlstad C—Kil begärde på föreskrivet sätt få möte med ett extratåg i Skåre och ett annat extratåg i Kil, men glömde därvid bort det ordinarie tåget 7615, som han skulle möta i Skåre och fortsatte färden, innan detta tåg inkommit. Då tågklararen vid Skåre observerade dressinens avfärd, anmodade han tågklararen vid Kil att kvarhålla tåg 7615, som ännu ej avgått därifrån, tills dressinen inkommit.

Orsakade av bristande uppmärksamhet å eller fel i fråga om efterkommande av signaler.

Solna den 3/2.

Tåg 433 lok Stockholm C—Hagalund passerade infartssignalen i stoppställning och körde upp den vid tunnelmynningen liggande växeln, som var lagd för gång från Tomtebodas Nedre. En tapp i växeln förreglingshjul gick sönder, eljest uppstod ingen skada.

Föraren hade på avstånd iakttagit att signalen, troligen genom reflex från den lågt stående solen, visade både rött och grönt sken, men då loket befann sig invid signalmasten såg han endast det gröna skenet. Då den framför tunnelmynningen stående infartssignalen till Hagalund visade körsignal med för tåget gällande signalbild samt något tåg ej var synligt å Tomtebodas Nedre, vars utfartssignal dessutom visade stopp, ansåg sig lokföraren oförhindrad att fortsätta.

Hagalund hade ställt till kör för 4042 lok Tomtebodas Nedre—Hagalund, för vilket tåg tågklararen vid Solna även hade lagt tågväg, men då loket ej syntes till, hade han ej ställt utfartssignalen till kör.

Uppsala C den 12/3.

Tåg 417 passerade infartssignalen i stoppställning samt kunde ej bringas till stopp förrän vid gatukorsningen vid Vaksalagatan. St Persgatan hade därvid passerats utan att vägbommarna voro fällda. Någon olycka inträffade ej.

Föraren hade iakttagit att försignalen visade varsamhet samt givit signalen ”jag är beredd på hinder och spårändring” men därefter förväxlat den för tåget gällande infartssignalen med infartssignalen, gällande för tåg från Uppsala Norra, vilken senare visade körsignal för tåg 4201, som omedelbart före passerat in på stationen. Misstaget upptäcktes först, då signalen passerades.

Lund C den 20/5.

Tåg 1740, som framgick å högerspår Uppåkra—Lund C, infördes å Lund C ca 25 m. förbi stoppsignal från infartsvärgssignalen och stannade omkr. 150 m. framför växlingssätt litt. C, som var på utgående mot Högevall. Då föraren å växlingssättet såg tåg 1740 köra in på stationen, stoppade han växlingssättet så fort sig göra lät.

Hagalund den 12/7.

Tåg 445 passerade infartssignalen i stoppställning och uppkörde den i nedspåret belägna medväxeln i tågvägen från Hagalund Ö. Lokföraren å tåg 567, vilket tåg samtidigt befann sig på utgående från Hagalund Ö, observerade i tid faran och lyckades bringa sitt tåg till stopp cirka 100 m. framför korsningen till nedspåret.

Föraren å tåg 445 hade varit sysselsatt med inkoppling av lokets huvudströmbrytare efter passerandet av skyddssektionen och försummade därvid att iakttaga infartssignalens ställning.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Vännäs den 13/3.

Under det tåg 2754 var på ingående å stationen kom ett växellok från ett angränsande spår i motsatt riktning in i tågvägen. Tåg 2754 och växelloket hunno stoppas på ca 40 meters avstånd från varandra, varigenom kollision undveks. Växlingsledaren hade avglömt tåget.

Örebro C den 23/4.

Då tåg 712 var på utgående, måste detsamma bromsas ned, emedan tågs 7322 lok befann sig i tågvägen. Växlingsledaren, som skulle växla loket till stallet, hade avglömt tåg 712.

Sveg den 2/8.

Under växling med tåg 8405 råkade en vagn komma i drift utför lutningen mot älvbron. Vid växling i aktern av tåget, erhöll tågsättet en knuff, med påföljd att främsta vagnen, som avkopplats utan växlingsledarens vetskap, kom i rörelse.

Orsakade av otillfredsställande lastning o. d.

Tenhult—Jönköping den 17/2.

Då tåg 4912 befann sig vid km 83+615 lyftes sex vagnsstöttor å Os-vagnen nr 22268, tre på vardera sidan, ur sina hylsor med påföljd, att omkring hälften av lasten, som bestod av furusparrar, så gott som på en plats föll av vagnen, varvid en del av sparrarna brötos sönder. En stolpe för kontaktledningen träffades av sparrarna och kröktes något. I övrigt uppkom ingen skada å statens järnvägars materiel.

Hässleholm den 8/4.

Då tåg 4350 inkom till Hässleholm iakttogs, att lasten å vagn S. J. 29149, som utgjordes av ca 4 meter långa betongblock, hade förskjutit sig och delvis vilade på kopplen. Vagnen avkopplades och lasten lämpades om.

Flybäcken—Rossön den 22/6.

Tåg 3592 stannade vid km 96 på grund av självbromsning. Vid undersökning befanns att en sliper fallit ned från en vagn i tåget och pressats upp genom golvet å efterföljande vagn, varvid bromsledningen skadats å denna.

Graversfors den 24/12.

När tåg 7497 passerade å spår 2 kolliderade lasten å en vagn i slutet av tåget med ledstängerna till förarhytten å tågs 938 lok, stående å spår 1, varvid ledstängerna bortsletos och skyddsglasat sönderslogs.

Lasten, som översköt lastprofilen, hade troligen förskjutit sig något under transporten.

Orsakade av missöden å och försummelser vid handhavande av bromsanordningar.

Uppsala C den 13/2.

Tåg 466 kunde ej bringas till stopp å föreskriven plats utan sönderkörde den vid infartstågvägens slutpunkt befintliga stoppbocken. Några resande skadades ej, men loket erhöll smärre skador.

Missödet förorsakades av att växelventilen å loket, som tidigare under tågets gång fungerat tillfredsställande, vid sista trycksänkningen ej gick över i bromsläge.

Skebokvarn den 28/12.

Tåg 4003 fortsatte vid ingåendet å stationen förbi infartstågvägens slutpunkt. Vid tillfället rädde regn och tjocka, varigenom föraren missträknade sig på avståndet och bromsverkan.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Förslövsholm—Grevie den 2/2.

Strax norr om Förslövsholm sprungo flera tuber sönder å tågs 5152 lok, varvid eldaren erhöll svåra brännskador. Tåget återinfördes till Förslövsholm med hjälplok från Ängelholm.

Järna—Mölnbo den 5/2.

Tåg 27 påkörde vid km 51+670 en buffert, som låg mitt i spåret, varvid ett bromsstag å loket och en bromsventil å en DFO-vagn skadades. Bufferten hade tappats från det å sträckan närmast förut framgående tåget, 4042.

Vartofta—Falköping C den 4/3.

Tåg 1208 påkörde vid km 9 en buffertstämpel, som tappats från en vagn i tåg 4916, varvid mindre skador uppstodo å lokets ena snöplog och gardjärn.

Juån-Östavall den 7/7.

Tåg 412 stoppades å linjen på grund av att ett lossnat bromsblock slog sönder ett rör till tryckluftledningen å en BCo-vagn i tåget.

Laxå—Vretstorp den 9/10.

Vid Linddalen stannade tåg 4856 på grund av slangbrott. Kopplet å fjärde vagnen från aktern, som befanns vara utgångat och stelt, hade krängt av.

Bollstabruk den 28/11.

Under växling med tåg 8452 råkade vid sammankoppling av vagnar en dragstång brista å en vagn med påföljd, att denna jämte 3 andra vagnar kommo i drift utåt linjen mot tåg 3594, som stod ca 250 meter utanför stationens yttersta växel. Föraren å 3594, som observerade vagnarna, backade med tåget omkr. 250 meter, varigenom vagnarna kunde bringas att stanna utan häftigare kollision.

Orsakade av bristande vaksamhet eller missöden vid färd å landsvägsfordon.

Skultorp den 4/1.

Under det tåg 4075 var på ingående påkördes ena bommen vid stationens västra ände av en personbil, som därefter blev stående över tågspåret. Enär det icke skulle hava gått att bringa tåget till stopp före vägkorsningen, höjdes den andra bommen, varigenom det blev möjligt för bilen att i sista stund komma ur vägen för tåget.

Hasslarp den 18/1.

En personbil påkörde norra bommen omedelbart innan tåg 2072 skulle avgå, varvid bommen bröts i tre delar och bilen skadades något.

Björneborg—Kristinehamn den 16/2.

En personbil påkörde ena vägbommen vid Smedbyvägen och blev därefter stående i banan. Den hann emellertid föras undan något ögonblick innan tåg 1423 passerade platsen.

Gåvetorp—Alvesta den 6/5.

Omkr. 300 m. framför vägkorsningen vid Lekaryd observerade föraren å tåg 17 en traktor körande i riktning mot banan, varför föraren vidtog kraftig nedbromsning av tåget. Då tåget uppnådde vägkorsningen var avståndet mellan loket och traktorn, som just passerat spåret, ca $\frac{1}{2}$ m. Signal gavs från loket och vägsignalerna fungerade oklanderligt.

Fjärås—Åsa den 5/6.

Vid vägkorsningen Lekarkullen körde en personbil över spåret ett fåtal meter framför tåg 41, som framfördes med en hastighet av 90 km/tim. Vägsignalerna fungerade.

Filipstads östra den 17/10.

Vid tågs 3300 infart befanns en hästskjuts stående på vägkorsningen vid Kettingfabriken så, att fara för kollision förelåg. Efter signal från loket hann emellertid skjutsen föras undan.

Filipstads östra den 21/10.

Vid tågs 3298 infart körde en hästskjuts in på vägkorsningen vid Kettingfabriken. Skjutsen backade i sista ögonblicket, varigenom kollision undveks.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Vinlidsberg—Norrhed den 12/1.

Tåg 3421 påkörde vid en vägkorsning (s. k. vinterväg) en timmerstock, som fallit av ett timmerlass. Ingen skada uppstod.

Fångsjöbacken—Dockmyr den 20/1.

Tåg 401 påkörde omkr. 1.5 km söder om Fångsjöbacken en telegrafstolpe, som blåst omkull. En lykta å loket skadades.

Strax norr om Dockmyr stoppades tåget av en banvakt, emedan även där en telegrafstolpe blåst omkull och lagt sig över banan.

Järna den 5/3.

Tåg 12 påkörde en plattformsvagn, som drogs över spåret omedelbart framför tåget, varvid vagnen ramponerades och loket skadades obetydligt.

Söråker—Stavreviken den 6/3.

Tåg 2681 påkörde vid en mindre vägkorsning två timmerstockar, som lågo tvärs över spåret. Stockarna hade fallit av ett timmerlass, som nyss förut passerat vägkorsningen. Ingen skada uppstod.

Ålvsjö den 7/5.

Då tåg 12 passerade stationen, blåste en plåt upp mellan vagnarna och åstadkom slangbrott.

Åbyggeby—Oslättfors den 9/6.

Motorvagnståg 2582 påkörde 2 km norr om Åbyggeby en sliper, som lagts tvärs över spåret. Förövaren av nidingisdådet har ej kunnat uppsåras.

Ö. Grevie—Jordholmen den 30/6.

Tåg 1968 påkörde ett skarvjärn, som av några pojkar lagts å rälen. Skarvjärnet slungades i diket. Gardjärnet å loket kröktes.

Norra Vram—Åstorp den 21/8.

Tåg 43 påkörde och dödade 2 km norr om Norra Vram en ko, som kommit in på banan.

Hussjöby—Hällenyland den 24/8.

Tåg 418 påkörde en sliper, som lagts tvärs över spåret. Förövaren av nidingisdådet har ej kunnat uppsåras.

Åstorp—Nyvång den 1/9.

Tåg 2110 påkörde och dödade en ko ungefär 1 500 meter från Åstorp.

Åshammar—Storvik den 16/9.

Tåg 401 påkörde och dödade två st. kor vid en obehövad vägkorsning. Å loket avsetos båda rören för tryckluftledningen.

Genevad—Eldsberga den 25/9.

Tåg 1852 överkörde en ko vid norra försignalen vid Genevad.

Ängelholm den 1/10.

Tåg 1481 påkörde vid ingåendet å stationen en vägvält, som under pågående arbeten å plattformen förts för nära spåret. Lokets ledstänger bortsletos och ett par fönsterrutor krossades.

Norrvidinge—Södervidinge den 19/10.

Tåg 37 påkörde och dödade en häst strax söder om Norrvidinge.

Gällö—Pilgrimstad den 4/11.

Tåg 23 påkörde en telegrafstolpe, som fallit över spåret, varvid smärre skador uppstodo å loket.

Älandsbro—Oringen den 5/12.

Tåg 8451 påkörde 2 st. björkar, som fallit över spåret, varvid lokets lyktor skadades.

Nedansjö—Vattjom den 6/12.

Vid km 557 vräktes av den hårda snöstormen en telegrafstolpe med ledningar mot tåg 6125, varvid loket erhöll mindre skador.