

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1934

Säkerhetstjänsten.

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

Bland ofta förekommande iakttagelser och anmärkningar eller allvarligare sådana må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

att signatur ej alltid antecknats av till- och frånträdande tågexpeditör,
att anteckning om tillsyn av huvudsignalernas lyktor saknats, där sådan anteckning skolat göras,
att sådan ofta förekommande bandisposition, som avses i såo § 29: 4, anm. 4, ej antecknats,
att även eljest anteckning saknats om bandisposition och om stoppsignalers utsättande vid bandisposition eller uttagning av A-fordon,
att särskilt upplägg för order med längre giltighetstid ej anordnats samt
att upplägg ej anordnats för inspektionsdagen;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

att datum ej ordentligt införts,
att hinderanmälan ej införts i vederbörlig ordning eller på föreskrivet sätt,
att föräldrade anvisningar för journalens förande använts samt
att anteckning om verkställd inspektion av bangård ej alltid införts, där så bort ske;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

att, då förare av motordressin lämnat ändrad tidsuppgift för sin färd, ändring gjorts i telefonboken genom överstrykning av den ursprungliga tidsuppgiften och tillskrivande av den nya utan angivande av den ändrandes signatur;

beträffande handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggning

att för anslag angående återtagande av körsignal använts enskild järnvägs formulär,
att i formulär 358 U angivna instruktioner, planer och signalmedel m. m. saknats i ställverk,
att nyckel till tågväglås lämnats kvarsittande i låset samt
att anordning för lokalomläggning av centralt omläggbar växel ej hållits fränkopplad och låst;

beträffande förbandslåda

att förbandslåda av icke reglementsenlig typ använts,
att förbandslåda i tåginka ej förvarats å hylla utan å golvet och att å stationer lådan förvarats på golv, ovanpå skåp och å dylika ställen, varigenom damm eller annan orenlighet kunnat inkomma i densamma,

att lådan ej hållits låst eller plomberad samt
att anslag om lådans förvaringsplats varit av föråldrad typ eller saknats eller
ock varit placerat å själva lådan eller på annat olämpligt sätt;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänster, planer, formulär etc.

att säo ej funnits tillgänglig,
att plan för säkerhetstjänsten saknats,
att befintlig sådan plan ej hänfört sig till gällande tidtabell,
att tågvägsbeskrivning saknats, då sådan bort finnas,
att för tågvägsbeskrivning använts föråldrat formulär,
att även i övrigt funnits uppsatta föråldrade order och anslag,
att formulär, journaler, anslag etc. beträffande säkerhetstjänsten förvarats
på spridda ställen i stället för att i möjligaste mån sammanföras,
att anslag om kontrollåsnycklars förvaring saknats,
att sådant anslag ej varit överensstämmande med det befintliga antalet kon-
trollåsnycklar,
att anslag om signalmedlens förvaringsplats saknats samt
att vederbörliga anslag och gällande tidtabell saknats i signalkur;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

att tillsyn ej ägnats åt, att stationsur visat rätt tid,
att tågexpeditör ej vistats å eller i närheten av plattform under tågs ingående,
att anmälan »0 ut» avlåtits långt före vederbörande tågs avgång,
att vid inträdande bevakning å driftplats, som varit obebakad för tåg, frågan
för inhämtande av upplysning om tågläget ej framställt på föreskrivet sätt,
att föreskrivet bestyrkande av order å S-form. ej skett,
att i överlämningsbok och telefonbok i stället för de i 1934 års säo använda be-
teckningarna A- och B-fordon nyttjats andra beteckningar å småfordon (»motor-
tralla», »motordressin» etc.),
att å anslaget för tågens ankomst- och avgångstider tidtabellstiden utsatts såsom
avgångstid för tåg, som kan få avgå före densamma,
att huvudsignaltavla icke funnits å huvudsignal,
att knalldosorna ej förvarats under plombering,
att stoppsignalering ej anordnats, då vid utförande av småfordon så skolat ske,
att arbete skett under vagn utan att stoppsignaler utsatts,
att vägbommar hållits fälda å station onödigt länge före tågs avgång,
att avställda trampdressiner och trallor ej varit låsta eller på annat sätt säkrade,
att spårspärr ej intagit normalläge, ehuru rörelse, som krävt omlagt läge, icke
förekommit,
att bristfälliga bromsskor använts samt
att tryckluftslangar ej varit vederbörligen upphängda och att ventilkranarna
varit öppna;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

att slutsignalskärmar ingått i tågattiralj, ehuru för dagsignalering giltiga slut-
signallyktor funnits,
att slutsignallyktor, användbara såsom dagsignaler, nedtagits och ersatts med
slutsignalskärmar,
att mellanslangar funnits i tågattiralj efter ikraftträdandet av 1934 års säo,
att tågbefälhavare under tjänstgöring ej medfört säo och föreskrivna signal-
redskap,

att, då vid tågs avgång tågexpeditörens plats varit på förarens sida, biträdet ej gått över dit för att kunna aktgiva på tågexpeditörens signalering samt att tåg framförts även å längre sträckor med större hastighet än den största tillåtna och i en del fall med mer en 5 km/tim. överskridit denna;

d) säkerhetstjänstens utövande å linjen

att motordressiner, såväl då de gått såsom tåg som eljest, framförts över obebakade vägkorsningar med för stor hastighet och utan erforderlig försiktighet, att endast bansignaltavla uppsatts, men däremot ej knalldosor utlagts, då lastad tralla uttagits å linjen samt

att underrättelse ej lämnats angränsande tåganmälningstationer om uppsättande eller borttagande av signaler vid bandisposition enligt »Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar» (§ 100 i 1934 års säo);

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

att huvudsignal utgjorts av skivsignal,
att målningen å fast signalinrättning varit bristfällig,
att bomsignalskärmar ej funnits vederbörligen uppsatta eller varit dåligt synliga,
att vattenkranlykta saknats,
att vagnvåg saknat vågsignalskärm,
att vågsignalskärmar funnits av annan modell än enligt säo,
att hinderpålar funnits uppsatta, där sådana ej erfordrats,
att såsom hinderpålar använts avhuggna rälsbitar,
att växelklot varit felaktigt målade,
att bansignaltavlor eller för placering av dylika avsedda, i marken nedslagna rör anbragts i spåret mellan rälerne i stället för till vänster om spåret,
att vedupplag anordnats så, att bomsignal därav skymts,
att växlar krävt justering samt översyn och smörjning,
att vagnvåg av olämplig konstruktion funnits i användning,
att vagnvåg saknat skydd för spärrhakarna samt
att vagnvåg varit i behov av översyn och smörjning.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 215 och antalet instruktioner till 68.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelsers tillämpningsområden.

Kapitel V i säo (tillägg B till 1929 års säo), innehållande förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar, har under året erhållit vidgad giltighet, i det att oavkortad tillämpning av dessa bestämmelser medgivits å följande bandelar:

Jokkmokk—Arvidsjaur enligt beslut i samband med fastställandet av 1934 års säo,

Gävle C—Ockelbo enligt beslut den 15/2 och

Härnösand—Söråker enligt beslut den 3/8.

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Skrivelse den 6/3: Tågklararen vid Uppsala C äger med tågledares befogenhet ändra ordningsföljden å bansträckan Uppsala C—Uppsala N mellan

två tåg, vilka framgå endast å nämnda bansträcka eller av vilka det ena blott går å nämnda bansträcka och det andra antingen å bansträckan Uppsala C—Brunna eller å bansträckan Uppsala C—Ekeby, ävensom mellan två tåg, varav det ena framgår å bansträckan Uppsala C—Brunna och det andra å bansträckan Uppsala C—Ekeby.

Skrivelse den 21/3: Stoppsignalering behöver icke anordnas vid Falköping C och Vartofta under bandispositioner för vagnomsättning vid Falköping S under villkor, att i tidtabellsboken och i den grafiska tidtabellen angives dessa bandispositioners omfattning och vilka dagar desamma skola äga rum.

Skrivelse den 7/4: Å bispåren mellan Stockholm C och Stockholm N samt mellan Stockholm N och Tomtebodå må — liksom tidigare varit medgivet beträffande bispåren Stockholm C—Tomtebodå — tågen framföras utan konduktörspersonal även i de fall, då loket är bemannat med endast förare, och må tågen utan annan bromskraft än lokets ha en vagnvikt av högst 90 ton.

Skrivelse den 7/4: Utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 få vid Läggesta uppehållståg från Mariefred och Taxinge-Näsby samtidigt intagas å vissa angivna tågvägar, som ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra.

Skrivelse den 11/4: Vid tågs expedierande å station, där utfartssignal finnes uppsatt vid stationsgränsen, må tåget, därest det efter erhållen avgångssignal framförts till nämnda utfartssignal men där nödgats stanna på grund av från denna utebliven körsignal, fortsätta utan ny avgångssignal, då utfartssignalen intager körställning.

Skrivelse den 14/4: Ö-lok, som ställts till banavdelningens förfogande för revisionsarbeten e. d., må — ensamt eller med tillkopplade vagnar och vare sig det framföres under bandisposition eller såsom tåg — bemannas med endast en ledningstjänsteman, utbildad för förartjänst enligt styrelsens skrivelse den 28 maj 1927, dnr Bbr 473, under förutsättning, att denne efter erhållen undervisning beträffande Ö-loks skötsel och manövrering m. m. godkänts att föra sådant lok.

Skrivelse den 26/4: Rörelser med järnvägsfordon mellan Tingstad och Sannegården skola ske under form av växlingsrörelser och må därvid signalering ske medelst befintliga semaforer.

Skrivelse den 27/4: Utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 få vid Kristinehamn uppehållståg från Sjöändan intagas å viss tågväg samtidigt med att tåg från Ölme eller Björneborg befinner sig i rörelse å en av vissa andra tågvägar, som ej äro oberoende av den förstnämnda tågvägen, under i beslutet närmare angivna förutsättningar beträffande läge å och låsning av vissa växlar.

Skrivelse den 1/5: Om förare å tåg vid ankomsten till infartssignal vid Stockholm S, Älvsjö, Huddinge, Tumba, Rönninge, Södertälje S, Järna eller Hallsbergs personbangård finner infartssignalen intaga stoppställning och körsignal ej visas, sedan han givit signalen »tåg kommer», skall han medelst den vid infartssignalen anbragta telefonen sätta sig i förbindelse med tågexpeditören, som därvid skall uppgiva tillnamn. Erhåller han av tågexpeditören medgivande att framgå med tåget, äger han framföra detsamma förbi infartssignalen i stoppställning utan

att å denna anbragts ersättande signalredskap och utan att vid densamma visas signal till växlingsrörelse.

Samma undantag och bestämmelser gälla även för nedgående tåg vid ankomsten till Nyköping C, då infartssignalen intager stoppställning och fällbommarna vid en därvarande vägkorsning icke äro fällda. Föreskrifterna i 1934 års såo § 68: 4 skola noga iakttagas vid tågets framförande.

Skrivelse den 23/5: Tågklareraren vid Örebro C äger att, då dubbel-spårdrift äger rum å bandelen Örebro C—Örebro S, vid behov ändra ordningsföljden mellan å nämnda bansträcka i samma riktning framgående tåg, av vilka det ena går å bansträckan Örebro C—Örebro S eller Mosås och det andra å bansträckan Örebro C—Örebro S eller Latorpsbruk. Därvid utfärdas order till tågklareraren i Örebro S sålunda:

- a) beträffande tåg i riktning från Örebro C: »Tåg 01 går efter 03 till Örebro S»;
- b) beträffande tåg i riktning mot Örebro C: »Tåg 02 går efter 04 från Örebro S».

Skrivelse den 24/5: Utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 få vid Kilafors tåg från Landafors och Granbo samtidigt intagas å vissa angivna tågvägar, som ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, förutsatt att båda tågen skola stanna framför infartstågvägens slutpunkt.

Skrivelse den 29/6: Utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 får vid Jularbo tåg intagas från Månsbo samtidigt med att tåg intages från Fors eller Krylbo å en av vissa angivna tågvägar, som ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot det förstnämnda tågets tågväg.

Skrivelse den 12/7: Beträffande bandel, där »Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar» äga tillämpning, skall gälla, att, om å en driftplats infartsväxlarna i platsens båda ändar äro försedda med fjädrande dragstänger, varigenom de efter uppkörning återgå till utgångsläget, och, om dessa växlar äro så anordnade, att de i normalläge leda till var sitt spår samt att de stå i förbindelse med platsen skyddande infartssignaler på sådant sätt, att körsignal icke kan åt någotdera hållet visas med mindre infartsväxlarna antingen båda intaga normalläge eller båda intaga omlagt läge, må vid tågmöte å platsen det först ankommande tåget — eller vid samtidig ankomst det med jämnt nummer — införas utan att först stoppas framför ingångsväxeln. Under ingåendet skall signalen »tåg kommer» givas med visslan för varskoende av tågbefälhavaren å det mötande tåget. Växlingssignal för det sistnämnda tågets införande får ej av tågbefälhavaren å det först införda tåget givas, förrän denne förvissat sig om, att detta tåg står hinderfritt.

Då förbigång förläggas till driftplats, som ovan nämnts, må det först ankommande tåget föras förbi driftplatsen och därefter backas tillbaka in å densamma. I sådant fall får anmälan »0 in» och »klart 0» för det efterföljande tåget ej avlätas, förrän det första tåget efter backningen stannat hinderfritt å platsen.

Därest vid förbigång å driftplats, som ovan nämnts, det först ankommande tåget bör kvarstå å det spår, som utgör infartstågväg för detsamma, får efter tågets ankomst till platsen anmälan »0 in» resp. »klart 0» för det efterföljande tåget avlätas först sedan dess infartsväxel omlagts.

Skrivelser den 16/7 och 6/8: Liksom förut ifråga om bispårståg från Stockholm C varit bestämt har genom dessa skrivelser, även beträffande tomvagnståg och ensamma lok, som antingen skola gå å dubbelspåret i riktning mot Tomtebodå Ö eller — vare sig enligt tidtabellen eller på grund av stationsbefälets dis-

positioner — skola avgå från Stockhom C å västra bispåret men därifrån genom befintlig växelförbindelse ledas in på dubbelspåret för fortsatt gång å detta i riktning mot Tomtebodå Ö, föreskrivits, att, då spårledningarna äro i funktion, avgångssignal icke skall behöva givas vid Stockholm C, när tågloket har utfartsdvärgsignal framför sig. Föraren skall äga avgå med tåget, då körsignal från vederbörlig utfartsdvärgsignal visas med två ofärgade sken i 90° samt därunder — vid avgång å dubbelspåret rakt under de ofärgade skenen eljest snett till vänster under densamma — ett grönt sken.

Om, då avgång skall ske å bispår, loket vid avgångstillfället befinner sig bortom utfartsdvärgsignalen, skall avgångssignal givas i vanlig ordning av den såsom tågexpeditör för bispårståg tjänstgörande stationsförmannen i centralställverket eller på dennes order av växlingspersonal. I sistnämnda fall skall vid dagsljus signalen givas med signalgivarens ena arm, förd i cirkel.

Skrivelse den 17/7: Tvenne rälsomnibusar med eller utan släpvagn ävensom rälsomnibus med eller utan släpvagn och lokomotor, ensam eller framförande vagnar, få efter medgivande av distriktschefen samtidigt framgå i samma riktning å en och samma tåganmälningssträcka under följande villkor:

1) Avståndet mellan rälsomnibusarna eller mellan rälsomnibus och lokomotor får icke understiga 200 m.

2) Lokomotor med eller utan vagnar skall gå efter rälsomnibus.

3) Med lokomotorn får framföras högst 8 vagnsaxlar, och skall sista vagnen vara ansluten till bromsledningen, om tåget genomgångsbromsas.

4) Största tillåtna hastigheten för lokomotorn får icke överstiga 40 km/tim.

5) Till anmälan »0 ut» och »0 in» skall fogas »med efterföljande rälsbuss (lokomotor)»; anmälan »0 in» får icke utväxlas, förrän båda rälsomnibusarna resp. rälsomnibus och lokomotor inkommit.

6) I de fall, som omnämnas i såo § 72:1 må den först gående rälsomnibussen framföras till en plats omedelbart innanför signalen resp. utanför yttersta växeln.

7) Vid ingående å driftplats skall efterföljande rälsomnibus (lokomotor) ingå med försiktighet på samma spår som föregående rälsomnibus.

8) Skriftlig order å form. S 10 skall delgivas förarna å båda motorfordonen, att rälsomnibus (lokomotor) följer efter på sträckan.

9) Nödgas först gående rälsomnibus stoppa på linjen, skall föraren, sedan han vidtagit åtgärder till förhindrande av fordonets igångsättande, förfara på sätt i såo § 27:2 stadgats.

Distriktscheferna äga föreskriva de försiktighetsåtgärder, som eventuellt kunna anses erforderliga till banpersonalens skyddande.

Skrivelse den 14/9: Stoppsignalering behöver icke anordnas vid Dyltabruk och Hovsta under banddispositioner för vagnomsättning vid Damsäter lastplats (kalkbruk), när i tidtabellsboken och i den grafiska tidtabellen finnes angivet nämnda banddispositioners omfattning och vilka dagar desamma skola äga rum.

Skrivelse den 1/10: Utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 få vid Älvsby och Bastuträsk uppehållståg från Korsträsk och Högheden resp. från Åsträsk och Röjnorett samtidigt intagas å vissa angivna tågvägar, som ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra.

Skrivelse den 18/10: Utan hinder av såo § 57 få vid Skebokvarn tåg från Malmköping och Sparreholm samtidigt intagas å vissa angivna tågvägar, som

ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, förutsatt att båda tågen skola göra uppehåll vid Skebokvarn.

Skrivelse den 31/10: Trafikinspektören må bestämma, att underrättelser till Odensala enligt b) och c) i den till säo § 82 hörande tabellen alltid skola lämnas av Märsta.

Skrivelse den 21/11: Under förutsättning att betryggande säkerhetsanläggning finnes utförd vid den ständigt obevakade driftplatsen Grundbro får hinderanmälan, som utväxlats med anledning av vagnuttagning dit, återkallas utan att huvudnyckeln K 16 återlämnats till vederbörande station, för så vitt tillsyningsmannen anmält, att nyckeln innehaves av honom och att allt är klart vid driftplatsen för tågs framförande.

Skrivelse den 28/11: För den med automatisk linjeblockering utrustade bansträckan Stockholm C—Järna gälla enligt denna skrivelse vissa undantag från säo och tidtabellsföreskrifterna, varibland må nämnas följande.

Tåganmälan utväxlas med Stuvsta, Tullinge, Uttran och Östertälje — vilka platser icke ha infartssignaler — endast då tåg därifrån utgår eller där har sin slutstation. Tågtidjournal föres vid dessa platser endast för tåg, vid vilka tågklarerare skall finnas i tjänstgöring. Av ifrågakvarande platser för endast Uttran överlämningsbok.

Föreskrifterna i säo § 67: 3 angående åtgärder, då linjeblockering råkar i olag, skola icke gälla å bansträckan Stockholm C—Järna. Då körsignal ej erhålles vid blockpost äger föraren, efter inhämtande av medgivande medelst befintlig telefon från tågklareraren å närmast framförvarande bevakade station, framföra tåget förbi den ifrågakvarande blockposten med nedsatt hastighet.

Om ej i tjänstetidtabellen anges, att tågklarerare är i tjänst för vederbörande tåg, skall vid Stuvsta, Tullinge, Uttran och Östertälje alltid och vid Stockholm S, Huddinge, Tumba och Rönninge i de fall, då tåget där framgår å huvudtågväg samt linjeblockeringen är i bruk och dubbelspårsdrift äger rum, avgångssignal till uppehållståg givas av tågbefälhavaren. Till det första tåg, som efter upphörd enkelspårsdrift framgår å det därför använda spåret, gives dock vid sistnämnda stationer avgångssignal av tågklareraren.

Då vid enkelspårsdrift å bansträckan Älvsjö—Södertälje S linjeblockeringen är i bruk, är det möjligt och tillåtet att, såsom enligt säo § 59: 3, anm. 1, förutsattes i allmänhet ske vid enkelspårsdrift å bandel med automatiska blockposter beträffande tåg å vänsterspår, framföra även å högerspår i samma riktning efter varandra gående tåg i tätare följd än »på stationsavstånd», enär å denna bansträcka jämväl finnas automatiska blockposter, fungerande för tåg å högerspår.

Tåganmälan är vid enkelspårsdrift, då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, alltid begränsad till att omfatta endast anmälan »0 ut».

Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning skall vid enkelspårsdrift vid behov vidtagas av tågklarerarna vid Stockholm C, Stockholm S och Älvsjö i samma omfattning som enligt tidigare utfärdad undantagsbestämmelse sker vid dubbelspårsdrift.

Backning med tåg enligt säo § 83: 2 och 3 får icke ske förbi fast signalinrättning utan att tågbefälhavaren därtill inhämtat tillstånd av tågklareraren vid närmast bakomliggande station.

Bestämmelserna i säo § 94: 4 behöva ej iakttagas.

I tjänstetidtabellerna användes ej tecknet ● för stationerna Stuvsta, Tullinge, Uttran och Östertälje. Ej heller utsattes vid dessa platser tågspår och för genomfartståg icke heller tågtider.

Skrivelse den 19/12: Tågklarerarna vid Örebro C och Karlstad C äga att med tågledares befogenhet å sträckan Örebro C—Örebro S resp. Karlstad C—Karlstad Ö anordna eller inställa växlingståg (även ensamt lok), som skola eller skolas framgå endast å nämnda resp. sträckor, ävensom inställa från andra stationer ankommande, icke personförande tåg, vilka enligt tidtabellen ej skolas framgå längre än till berörda resp. sträckors slut; allt för så vitt icke trafikinspektören finner anledning att för visst eller vissa tåg annat föreskriva.

Skrivelse den 31/12: Då den s. k. tidningsdressinen å bansträckan Olskroken—Alingsås framföres såsom tåg, skall å nämnda sträcka körsignal ej givas för dressinen vid bevakade stationer vare sig med huvudsignal eller hjälpsignalmedel. Motorföraren åligger att vid stationsgränsen giva signalen »tåg kommer» och vid infarten till dess avgångssignal erhållits framföra dressinen med så minskad hastighet, att fordonet vid behov omedelbart kan stanna.

5. Tolkning av säkerhetsordningens föreskrifter.

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

Till begreppsbestämningarna.

Med hänsyn till behovet att kunna företaga snabba utryckningar med ledningspersonalens trallor må dylik tralla, å vilken stege, verktygslåda e. d. medföres, anses såsom B-fordon. (Öis skr. den 20/10.)

Till § 15, mom. 2.

Enligt detta moment *kan* uppehållsmärke vara placerat till höger i vederbörande tågs farriktning och måste därför signalen åtlydas även när så är fallet. Dylik placering bör dock undvikas, särskilt när det kan vara tveksamt, för vilket spår märket då gäller. (Öis skr. den 20/12.)

Till § 19, avd. I.

Det är icke tillåtet att å tågloks bakre ände under växlingsrörelser efter mörkrets inbrott ha i jämnhöjd med varandra en lykta med rött sken och en med ofärgat sken. (Öis skr. den 9/7.)

Till § 19, avd. II.

Slutsignaler skola föras av elektrovagnståg, bestående av två sammankopplade elektrovagnar eller två elektrovagnar och mellan dessa inkopplade personvagnar. (Öis skr. den 29/11.)

Till § 21.

Anteckningar rörande hos underrättelsestation gjorda förfrågningar vid färd med B-fordon skola göras av fordonsföraren. (Brc Dbr skr. den 12/5.)
(Ovanstående gäller givetvis även vid uttagning av A-fordon.)

Till § 26, mom. 1.

I svar å förfrågan rörande ansvarsskyldigheten, då vid utebliven anmälan »0 ut» kollision å vägkorsning, som är belägen utanför infartssignalen till driftplats och vars bommar manövreras från denna, eventuellt inträffar, emedan bommarna ej blivit fällda, har framhållits, att den, som har att sköta vägbommarna, måste anses skyldig att med till buds stående medel söka hålla reda på tågläget. (Öis skr. den 18/5.)

Till § 26, mom. 2.

Till förare lämnad underrättelse å form. S 10, då säkerhetsanordning vid vägkorsning är i olag (varvid bevakning av vakt skall anordnas), innebär icke, att hastighetsnedsättning skall behöva vidtagas, utan avser endast, att föraren skall passera platsen med skärpt uppmärksamhet. (Signalen »tåg kommer» skall enligt underrättelsens lydelse även givas.) (Öis skr. den 9/7.)

Till § 30, mom. 3.

Om lösgörande av enstaka räl icke medför någon fara för trafiksäkerheten — enklare kilningsarbete hänföres alltjämt till för trafiksäkerheten riskfritt arbete — så erfordras ingen skyddssignalering. Bestämmelsen i ovannämnda moment avser endast sådana fall, då lösgörandet kan medföra risk för urspårning. (Öis skr. den 2/5.)

Till § 34, mom. 3, anm. 1.

Då till lokförare lämnats meddelande å form. S 10 om att B-fordon utförts å linjen, har denne att vid tågets framförande i tillämpliga delar iakttaga föreskrifterna i såo § 68, mom. 6. (Öis skr. den 9/7.)

Till § 35, mom. 3.

Benämning av tåg med littera är ej tillåten. (Öis skr. den 7/5.)

Till § 35, mom. 4.

Då tåg enligt tillfällig eller ändrad tjänstetidtabell skall intagas å sidotågväg å driftplats, varest jämsides med för tåget gällande huvudsignal finnes en eller flera andra huvudsignaler, erfordras icke, att de för tåget ej gällande huvudsignalerna utmärkas i form. S 4. Anses detta emellertid av särskilda skäl böra ske, kan det lämpligen göras genom hänvisning till signalbeskrivningen, t. ex. sålunda: »Södertälje södra tre, 7 (se signalbeskrivningen)».

Om enligt anm. 1 till ovannämnda moment ett extratåg, 03, anordnats på tåganmälningssträcka efter ett annat tåg, 01, utgöras tågs 03 tidtabellsenliga avgångstider vid tåganmälningsstationerna av de tider, som för detta tåg uppkomma, då båda de ifrågavarande tågen utan försening framföras i rätt ordning. Ändras de båda tågens inbördes ordning genom order enligt såo § 78 (och gives ej av tågledaren annan order), medför detta ingen ändring i tågs 03 tider, sådana de enligt vad ovan sagts blivit fastställda. — Vid tågföljdsändring i fall, varom här är fråga, bör bestämmelsen i såo § 82: 11, anm. 1, särskilt uppmärksammas. (Öis skr. den 12/12.)

Till § 36, mom. 2.

Om ett extratåg anordnas enligt tillfällig tjänstetidtabell under en viss tidrymd, erfordras ordergivning till tågchefhavaren och lokpersonalen angående tågets gång under denna tidrymd endast medelst form. S 4.

Då extratåg framföres av mer än ett lok, skall endast lokpersonalen å det första loket delges den tillfälliga tidtabellen; det får anses tillkomma denna personal att i erforderlig utsträckning delge personalen å det andra loket. (Öis skr. den 20/10.)

Till § 36, mom. 3.

Då efter erhållen order om enkelspårsdrift å del av dubbelspårssträcka ett extratåg anordnas, skall underrättelse till tåg, som med detta får möte före infarten å den såsom enkelspår trafikerade sträckan, givas enligt form. S 9, avd. 2, därest extratåget finnes intaget i tidtabellsboken och sålunda ordningsföljden för detsamma är angiven i enkelspårstabellen, men eljest enligt form. S 9, avd. 1. (Öis skr. den 1/6.)

Till § 41, mom. 3.

Då tåg består av blott en vagn, som skjutes av lok, får sikten anses obehindrad för lokpersonalen, varför medsändande av en man å vagnen för att hålla utkik i sådant fall ej kan anses motiverat. (Öis skr. den 6/6.)

Till § 46, mom. 4.

När stoppsignalering anordnas vid stationerna — vare sig på grund av bandisposition, uttagning av A-fordon eller annat hinder — skall anteckning om förhållandet ske i överlämningsboken, oavsett om avlösning mellan tågklarare under tiden skall äga rum eller ej. (Öis skr. den 12/12.)

Till § 51, mom. 3.

Det är icke tillåtet för ställverksvakt, som ej tillika är tågexpeditör, att, om signalen ej kan ställas till kör för tågväg, som skall användas, giva order till signalvakt att medelst hjälpsignalmedel och växlingssignal intaga tåg, även om i sådant fall tågvägens växlar o. s. v. kunna läsas från ställverket; signalkarl, som av ställverksvakt eventuellt erhåller sådan order, äger ej heller efterkomma densamma. Dylik order skall givas av tågexpeditören. (Öis skr. den 20/11.)

Till § 52, mom. 3.

Det är icke avsett, att ogiltighetsmärke skall användas, då fast signalinrättning på grund av beslutad flyttning, som ej förändrar signalens uppgift, uppsatts å ny plats (jfr såo § 15: 6). Vid underrättelse till lokpersonal om nedtagning av infartssignal för flyttning eller reparation bör texten i form. S 10 kompletteras. (Öis skr. den 12/12.)

Till § 52, mom. 5.

Då huvudsignal är ur bruk på sådant sätt, att med densamma endast kan visas stoppsignal, skola dess lyktor hållas tända, även då signal för infart gives med hjälpsignalmedel. (Öis. skr. den 10/12.)

Till § 55, mom. 3 a.

Efter vattentagning åligger det enligt särtryck 27, § 27, förare tillse, att svängkranen återförts i hinderfritt läge. Tågexpeditörens inspektion beträffande kranen kan därför, då tåg efter vattentagning skall avgå och avståndet till kranen är stort, bestå i iakttagande, att kranarmen eller signallyktan intager rätt ställning, men kan ej anses behöva innefatta tillsyn, att även spärrhaken gått in i sitt spår. (Öis skr. den 1/3.)

Till § 55, mom. 7.

Beträffande för viss station lämnat medgivande att använda ställverksvakt som tågvägsinspektör för en del av bangården, varvid befrielse från att göra anmälan till tågexpeditören angående verkställd sådan inspektion medgivits, har styrelsen anbefallt, att anmälan dock alltid skall av ställverksvakten göras, när av tågexpeditören lämnats medgivande att visa körsignal för rörelse, som stannar utanför tågexpeditörens eget inspektionsområde. (Sty skr. den 14/12.)

Till § 56, mom. 1 och 2.

Ansvaret för att vederbörligt tillstånd inhämtats, innan växlingsrörelser av i ovannämnda moment omnämnda slag företages, åvilar växlingsledaren. Denne skall dock enligt särtryck 33, § 14 om möjligt underrätta lokpersonalen att medgivande

erhållits. Någon kontrollskyldighet kan icke anses åligga lokpersonalen. Därest det för lokpersonalen synes sannolikt, att tillstånd till växlingsrörelsens utförande ej erhållits — t. ex. om underrättelse därom uteblir, trots att hinder för dess lämnande ej förefunnits — bör föraren emellertid förfara enligt såo § 4. (Öis skr. den 19/12.)

Till § 64, mom. 1.

Anm. 1 innebär icke tillåtelse, att, då ånglok i och för vattenpåfyllning e. d. behöver förflyttas från en station till en annan, låta detta, bemannat med blott en man, framgå kopplat i tåg såsom arbetande lok. Däremot kan loket under tillsyn av blott en man överksamt medföras i tåg.

Tjänstehavare, som ej är utbildad för linjetjänst och godkänd att användas i säkerhetstjänst, äger icke ensam förflytta lok å spår, som användes för den allmänna trafiken eller som står i förbindelse med dylikt spår på det sätt, att rörelse med loket kan föra detsamma in på ifrågavarande spår. (Öis skr. den 19/3.)

Ett elektrolok (Ds- resp. Ds- eller Dg-), som framföres överksamt men med ventilatorerna i gång, kan vara obemannat och kan få tillses av biträdet å det dragande loket, om genomgång finnes anordnad mellan de båda loken. Övrig tågvikt får därvid utgöra högst 400 ton, om tåget framföres av Ds-lok, och högst 750 ton, om det framföres av Dg-lok. På det tomgående loket skall huvudströmbrytaren vara fränslagen och båda strömvatagarna nedfälda. Den elektriska värmeledningen hopkopplas mellan det dragande och det överksamma loket samt från detta senare till tåget, om värmeström där erfordras. Värmeomkopplaren ställes i läge 2 på det dragande och i läge S på det överksamma loket. Strömbrytarna för värmeström till tåget samt för ventilatorerna tillslås å båda loken. Om därvid det dragande lokets transformator är spänningsförande, gå ventilatorerna igång även på det överksamma loket och kunna därefter efter behov stoppas och åter igångsättas genom att strömbrytaren för värme till tåget på det dragande loket fränslås och åter tillslås. Härvid bör emellertid tillses, att strömbrytaren för drivmotor-ventilatorer på säkringstavlan i relästativet på det överksamma loket är tillslagen. (Sty skr. den 10/10.)

Till § 67, mom. 2, anm. 1.

Då genomfartståg efter att ha stannat framför utfartssignal i stoppställning å station, som befriats från skyldigheten att giva avgångssignal, när linjeblockeringen är i bruk och där sålunda avgångssignal ej erfordras vid körsignals visande, bör föraren vid igångsättningen giva signalen »giv akt», därest tåget stannat vid eller i närheten av plattform. (Öis skr. den 20/12.)

Till § 67, mom. 5.

Sådant lokalgodståg för vilket trafikinspektören och baningenjören bestämt, att det må avsändas från driftplats högst 15 min. före den tidtabellsenliga avgångstiden, får icke från driftplats, för vilken avgångstid finnes angiven i tidtabellen, avgå tidigare än 15 min. före ifrågavarande tid. (Öis. skr. den 31/10.)

Till § 68, mom. 1.

Då vid tågs avgång från driftplats tågexpeditören befinner sig på förarens sida, skall biträdet å loket gå över till denna sida för att, så länge tågexpeditören är inom synhåll, efterse, om någon signal gives till tåget. (Öis skr. den 11/10.)

Till § 72, mom. 10.

Tåg med fast uppehåll å driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, får icke där givas avgångssignal av tågchefhavaren, utan att tåget dessförinnan bragts till stillastående å platsen. (Öis skr. den 23/11.)

Till §§ 76, 77 och 78.

När å en tåganmälningsträcka, A—C, där enligt tidtabellen ett tåg, 02, efter möte med ett annat tåg, 01, i A (eller å en föregående station) utgår till en driftplats, B, som ej är att hänföra till station, och därifrån såsom tåg 03 återgår till A, ordningsföljden skall ändras så, att 01 går efter 03, skall, därest ej inställande av 01 och anordnande i dess ställe av extratåg anses böra ske, följande förfaringsätt tillämpas.

I. Ändrad tjänstetidtabell.

Bestämmelserna i säo § 76 lända till efterrättelse med följande tillägg.

I den ändrade tjänstetidtabellen för det försenade tåget 01 utsättes: »Tågs 02 möte med 01 bortfaller. Tåg 01 får ej avgå från C, förrän 03 inkommit till A.»

II. Samtidig ändring av möte och förbigång genom enstaka order.

Tågledaren utfärdar till stationerna A och C (samt eventuellt även de andra stationer, där möte skolat äga rum resp. där förbigången skall ske) gemensamt ställd order enligt följande formulering: »Låt tåg 01 gå efter 03 till A (eller den station, där förbigång eljest skall ske). Tågs 02 möte med 01 har bortfallit.»

Personalen å tåg 02 erhåller å form. S 9, avd. 1 (som kompletteras), order: »Tåget skall icke möta 01 (mötet har bortfallit).» (Sty skr. den 6/6.)

Till § 82, mom. 11, anm. 1.

Om banpersonalen ej hunnit underrättas om extratågs gång och tiderna för detsamma komma att nära eller helt sammanfalla med ett redan anordnat tågs tider, bör det ankomma på tågledaren att, i det fall underrättelse till tågbefälhavare och lokpersonal enligt form. S 10 befinnes böra lämnas, bestämma om, utöver vad i § 68, mom. 6 föreskrivits, särskild hastighetsnedsättning skall vidtagas. (Öis skr. den 9/7.)

Till § 92, mom. 1.

Häri anbefallda försiktighetsåtgärder i fråga om tågs framförande, då körsignal ej visas medelst huvudsignal vid tågs ankomst till eller avgång från obevakad driftplats, gälla även i det fall, då vid tågs ankomst till eller avgång från sådan driftplats huvudsignals lykta är släckt och underrättelse ej förut därom erhållits, även om lokföraren iakttagit, att semaforvinge (eller -vingar) visar körsignal. (Öis skr. den 19/12.)

Till § 98, mom. 7 (jfr särtryck 27, § 36, sista stycket).

Beträffande elektrolok, avsett för enbemanning och utrustat med sådan anordning, att den genomgående bromsen automatiskt tillsättes inom viss tid, sedan föraren släppt kontrollerveven, gäller, att tillsvidare hinder icke möter att, då sådant lok är bemannat med två man, omkastningsveven vid behov ställas i 0-läge. (Sty skr. den 2/1.)

Till § 99, mom. 2 e (jfr § 72, mom. 11).

Hinder möter ej, att signalen »klart för avgång» visas av föraren å tåg utan särskild konduktörspersonal även då vid ankallandet av en av tågexpeditör betjänad driftplats, där tåget har behovsuppehåll, intet finnes att avlämna. (Öis skr. den 23/11.)

6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Särtryck 2, »Säkerhetsordning vid Statens järnvägar» har under året utkommit i omarbetad, fr. o. m. den 1 oktober 1934 gällande upplaga. En kortfattad framställning av de i sak väsentligaste nyheterna i denna upplaga av såo har även utgivits.

Likaledes har omarbetad upplaga utgivits av särtryck 33, »Instruktion för växlingstjänsten vid Statens järnvägar», och särtryck 243, »Föreskrifter rörande dres-siner och andra småfordon», varjämte till särtryck 27, »Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal» utfärdats ett tillägg nr 3, innefattande vissa ändringar i föreskrifterna om lokskötsel, sandning, åtgärder till undvikande av antändning från lok samt åtgärder med elektrolok före tjänstgöringens början, och till särtryck 32, »Instruktion för stationsföreståndare», utfärdats ett tillägg nr 6 med bestämmelser om villkor för tjänstehavares anlitande såsom förare av lokomotor eller rälsbuss.

I anslutning till den nya upplagan av särtryck 2 och ovannämnda tillägg till särtryck 32 ha dels de s. k. S-formulären för order och meddelanden beträffande säkerhetstjänsten och form. nr 361 P, »Utdrag ur Säkerhetsordningen, § 82», nytryckts i enlighet med såo lydelse, dels de till formulären nris 307 G, 359 A och 363 A hörande bilagorna, »Anvisningar för användande av telefonbok vid under-rättelsestation», »Anvisningar för tågtidjournalens användande» och »Anvisningar angående förande av överlämningsbok» omarbetats och utgivits i nya upplagor, formuläret »Tågföljsbok» intagits i formulärförteckningen och det till detta formulär hörande formuläret »Anvisningar för tågföljsbokens användande» omarbetats och nytryckts, dels även utgivits ett nytt formulär, nr 70 P¹, för avgivande av intyg om prövning av tjänstehavare för förande av lokomotor eller rälsbuss.

Vidare har under året genom bihangsorder (nris 327, 359 och 515) utfärdats föreskrifter angående undersökning av vagnar, som varit utsatta för stötar, angående åtgärder till förebyggande av varmgång samt angående tillsyn och vård av automatiska vägsignalanläggningar och av varningsmärken vid vägkorsningar.

7. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tågtjänst.

A. Kollisioner med järnvägsfordon.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion eller annat fel vid expedierande av tåg.

Mellansel den 28/2.

Då tåg 3511 var på utgående, passerade detsamma genom en växel i orätt läge in på fel spår. Där stodo uppställda tågs 8621 lok och till detta kopplade tre godsvagnar och en vagn litt CF 4, med vilken sistnämnda vagn tåg 3511 sammanstötte. Bortre gaveländen av denna vagn (resgodsavdelningen) sammantrycktes och splittrades genom att nästa vagn reste sig i 45° vinkel mot densamma. Dessa båda vagnar urspårades och skadades betydligt. De materiella skadorna i övrigt blevo ej av större omfattning. I CF-vagnens tjänstekupé befann sig tågs 8621 tågbefälhavare, vilken dock icke utsattes för någon skada.

Klargöring av tågvägen hade ej skett i föreskriven ordning och tågvägsinspektion hade ej verkställts på betryggande sätt efter företagna växlingsrörelser genom den fellagda växeln.

Almedal den 17/5.

Tåg B 23, som skulle ingå å spår 2, sammanstötte härvid med tågs B 55 vagnar, vilka stodo uppställda å spår 1, ehuru icke hinderfritt. Smärre skador uppstodo å tågs B 23 lok och å tre vagnar i det påkörda tågsättet.

Tågklareraren hade till följd av brådska, som inträtt på grund av tågföljdsändringar, uraktlåtit att inspektera tågvägen. Olyckan inträffade andra dagen efter tidtabellsskiftet. Tåg B 23 hade förut intagits å spår 3. Under påverkan av detta förhållande hade växlingsledaren ej låtit draga fram tågs B 55 vagnar hinderfritt i förhållande till spår 2.

Sävsjö den 20/9.

Tåg 8043, bestående av ensamt lok Nässjö—Sävsjö, påkörde å sistnämnda station 5 grusvagnar, vilka stodo uppställda i borte delen av tågvägen för att omedelbart utföras med loket under bandisposition. Tågklareraren gav stoppsignal i god tid, men föraren kunde på grund av dålig bromsverkan icke bringa loket till stopp utan sammanstötning med vagnarna. Dessa erhöilo en del skador, men kunde repareras å platsen.

Tågklareraren hade icke i förväg underrättat föraren om, att tågvägen ej var fri i hela sin längd.

Älvsjö den 24/10.

Tåg 113 påkörde ett i dess tågväg stående lok, vilket ankommit såsom tåg 7043 och icke undanförs. Hela tåg 113 urspårade. Båda lokens förare samt två resande skadades. Förutom de båda loken skadades flera vagnar i tåg 113.

Ett flertal tåg måste på grund av olyckshändelsen inställas och avsevärda förseningar uppstodo för övriga tåg.

Tågvägsinspektionen skulle enligt vid stationen gällande order å ifrågavarande del av bangården verkställas av en ställverksvakt, som emellertid glömde utföra inspektionen.

3 Orsakade av försumlighet vid växling.

Uddevalla S.J. den 10/4.

Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnvägs tåg 7 påkörde vid ingåendet loket till S.J. tåg 7701, vilket lok utan signal eller annat medgivande av växlingsledaren framförts å bangården av föraren efter slutad koltagning och stannat vid en spårkorsning, varefter det icke stod hinderfritt för Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnvägs tåg. Båda loken skadades obetydligt.

Mullsjö den 30/8.

Sedan tåg 1248 inkommit å spår 1, skulle dess lok utan loklots gå runt via spår 2 för att tillkopplas tågets andra ände. Föraren uraktlät därvid att, sedan loket passerat växeln mellan spår 1 och 2, giva föreskriven signal »lägg om växeln» och att förvissa sig om växeln läge, innan han återgick med loket. På grund av kurva märkte han för sent, att loket gick tillbaka mot tågsättet, varför sammanstötning inträffade. Smärre skador uppstodo å loket och närmaste vagnar.

4 Orsakade av oförsiktighet vid vagn tillkoppling.

Hallsberg—Pålsboda den 11—12/5.

I tåg 4046, bestående av 58 vagnar med en tågvikt av 878 ton, avrycktes i en stigning dragstången å 22:dra vagnen från loket, varvid även bromsledningen bröts och tåget stannade. Tågets främre del infördes till Pålsboda, varefter loket utgick och hämtade även den skadade vagnen. När loket därefter ånyo utgått för att införa tågets bakre del, sammanstötte det med tåg delen under en hastighet av omkring 30 km/tim. med påföljd, att den närmaste vagnens ena hjulpar urspårade och dess tak intrycktes av lokets förarhytt samt vagnens underrede kros-

sades, varjämte nästa vagns borte hjulpar lösrycktes och dess buffertbalk lyftes upp på den tredje vagnen. Loket skadades ej värre än att det med egen maskin kunde undanföras.

Tåg 3, som sammankopplades med tåg 13, blev genom händelsen cirka 4 timmar försenat och även tåg 4, sammankopplat med tåg 14, blev avsevärt försenat. Tåg 4046 inställdes.

Föraren uppgav att lokets bromsinrättning av någon anledning ej fungerat som den skulle. Vid undersökning av lokets bromsar senare på dagen kunde dock intet fel upptäckas å dessa.

Voxna—Göringen den 5/12.

Tåg 2603 påkörde 5 tomma, å linjen uttagna vagnar, vilka skulle av tåget införas till Göringen enligt bestämmelserna i såo, § 100, mom. 7. Loket skadades så, att hjälplök måste anskaffas och två vagnar ramponerades.

Föraren hade icke i tid orienterat sig för avsaktning, sikten var oklar på grund av rådande snöfall och knalldosornas explosion hade ej uppfattats av lokpersonalen.

§ Orsakade av förskjutning å last.

Ulriksdal den 3/7.

Då tågen 401 och 4206 å dubbelspåret möttes vid södra ingångsväxeln hade en plåt å en skrotlastad vagn i tåg 4206 förskjutit sig och skrapade emot en Co-vagn i tåg 401, varvid två fönsterrutor krossades och en resande lindrigt skadades av glasskärvorna.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av försummelser eller fel beträffande uppmärksammande av tågsläget.

Skåre—Kil den 13/5.

Tåg 1402 påkörde en banmästardressin, som därvid helt förstördes. Banmästaren hade glömt tåget.

Krokek—Åby den 4/6.

Tåg 17 påkörde i en kurva i bergskärning en mot detsamma kommande banmästardressin, som därvid helt förstördes. Å dressinen åkte två personer, som båda hunno kasta sig av utan att skadas. Dressinföraren, som varit i tjänstgöring hela natten vid broinläggning, hade glömt tåget.

Åshammar—Storvik den 20/6.

Tåg 8301 påkörde en mötande motortralla. Fotstegen å loket kröktes och trallan blev delvis förstörd.

Motorföraren hade anmält färden men hade ej gjort klart för sig att ordinarie tåg 8301 under tiden framgick å sträckan.

Holmsveden—Lingbo den 4/8.

Tåg 8301 påkörde en motordressin med tillkopplad tralla. Lokets fotsteg kröktes något och småfordonen förstördes fullständigt.

Motorföraren hade anmält färden och hade klart för sig att tåg 8301 skulle gå, men hade ej förvissat sig om huruvida tåget passerat den plats, varifrån fordonen utfördes å linjen.

Flen—Sköldinge den 25/8.

Tåg 7015, som avgick från Flen försenat efter dit förlagt möte med tåg 138, påkörde i en kurva en motordressin, som därvid blev något skadad.

Katrineholm, som var underrättelsestation för sträckan, hade ej fått kännedom om tågs 138 försening och hade därför ej underrättat dressinföraren därom. Denne hade ej heller vid utförandet av dressinen hört sig för om tågläget.

Hälsingenybo—Ramsjö den 28/8.

Tåg 4202 påkörde i en kurva en mötande motortralla. Å loket kröktes ett av de främre fotstegen samt upphängningsjärnen till bromsledningen. Trallan förstördes fullständigt, men dess förare undkom skador genom att hoppa av. Han hade på grund av felläsning å tidtabellen förbisett tåget.

Brunsborg—Kil den 11/12.

Tåg 5020 mötte och påkörde i en kurva en motortralla, som delvis förstördes. Trallans förare undkom oskadd. Han hade glömt tåget.

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

Älmhult—Killeberg den 5/1.

Tåg 807 påkörde en trampdressin omkring 2 km. norr om Killeberg, varvid en banvakt dödades. Denne var vid olyckstillfället sysselsatt med avlastning av diverse föremål från dressinen och försökte, när tåget var 20—30 meter från platsen, tippa dressinen från spåret, vilket dock misslyckades. Tåt dimma rådde, varför lokpersonalen observerade fordonet för sent för att genom bromsning kunna undvika påkörningen.

Järna den 19/1.

Vid ingående å stationen påkörde tåg 27 en trehjuling, som av en banvakt framförts å spåret. Hjulingen spolierades.

Ramsjö—Norrhög den 25/4.

Tåg 402 påkörde en trehjuling. Å hjulingen hade färdats tvenne banarbetare, som dock hunnit kasta sig av.

Stjärnhov—Sparreholm den 2/5.

Tåg 161 påkörde en å spåret stående hjuling, som kvarglömtes där av en banvakt, sedan denne undanburit med hjulingen forslad last.

Hälsingenybo—Hennan den 12/9.

Tåg 2507 påkörde en i tågets riktning framförd trampdressin. Den å dressinen åkande hade dessförinnan hoppat av och undkom oskadd. Dressinen krossades.

Östersund—Täng den 23/10.

Tåg 23 påkörde en trampdressin, vilken utan tillsyn kvarlämnats å spåret. Dressinen spolierades helt.

Rönninge den 25/11.

Tåg 121 sönderkörde en hjuling, kvarlämnad av en banvakt, medan han begivit sig in å expeditionen för att efterhöra tågläget. Banvakten försökte men hann ej undanföra hjulingen.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

| Orsakade av försummelser av järnvägspersonal.

Älandsbro—Veda den 3/2.

Tåg 8452, som denna dag på grund av inträffat missöde vid tunnelarbete inställts i sitt ordinarie läge och i stället anordnats i ett senare läge såsom extratåg 8482, påkörde å en vägkorsning en lastbil, varå färdades tre personer. En av dessa döddes och de båda övriga skadades svårt. Bilen blev fullständigt förstörd.

Befintliga bommar voro icke stängda, då tåget skulle passera, beroende på, att vägvakten icke underrättats om tågets anordnande.

Odensala den 1/8.

Tåg 401 påkörde å en vid platsen befintlig vägkorsning en motorcykel, vars förare omedelbart döddes. Motorcykeln förstördes och smärre skador uppstodo å loket.

Platsvakten, som hade att manövrera bommarna, hade varit sysselsatt med redovisningsarbete men därunder flera gånger gått fram till dörren och sett efter tåget. Då han emellertid uppfattat en från Knivsta till Märsta givna lystringssignal, varskoende om att tåget avgått från Knivsta, hade han ansett sig ha 5 å 6 minuter på sig, innan tåget skulle anlända. Avgivandet av lystringssignalen från Knivsta hade dock blivit fördröjt på grund av att tågexpeditören där blivit upptagen, och tåget kom därför tidigare än platsvakten beräknat, varför bommarna ej blevo fällda för tåget.

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

Kollisioner ha av denna orsak inträffat:

den 13/1 mellan tåg 1481 och en lastbil vid Norra vägen i Halmstad, varvid fällbomsanläggningen skadades och mindre skador uppkommo å loket och bilen;

den 20/1 mellan tåg 52 och en timmerlastad bil å Väglemysrens vägkorsning å linjen Ölme—Väse, varvid tre å bilen åkande personer samt bilen, loket och tågets vagnar skadades;

den 20/2 mellan tåg 2124 och en personbil å vägkorsningen vid Kalthus å linjen Åskloster—Varberg, varvid lokets snöplog slet bort bilens bakre stötfångare;

den 19/3 mellan tåg 1451 och en personbil å korsningen med stora landsvägen 1 km. söder om Laholm, varvid tåget påkördes från sidan, så att bilens framände krossades och dess förare något skadades av glasskärvor, medan loket skadades endast obetydligt;

den 2/4 mellan tåg 433 och en personbil å Pinans vägkorsning å linjen Uppsala C—Bergsbrunna, varvid två av bilens passagerare svårt skadades, bilen fullständigt förstördes och loket skadades, så att hjälplok måste anskaffas;

den 25/6 mellan tåg 6125 och en personbil å en vägkorsning strax väster om Johannisbergs station, varvid tåget påkördes från sidan, samt bilen och en godsvagn i tåget skadades;

den 30/6 mellan tåg 712 och en motorcykel å Axbergs vägkorsning å linjen Hovsta—Dyltabruk, varvid motorcykeln förstördes och cyklisten skadades så svårt, att han senare avled;

den 1/7 mellan extra persontåg 2718 och en motorcykel å Handskeryds vägkorsning å linjen Grimstorp—Nässjö, varvid motorcykeln spolierades och dess förare döddes, medan däremot en passagerare å motorcykeln hann kasta sig av och undgå skador.

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 9/1 mellan tåg 5 och en lastbil å norra vägkorsningen vid Möckelns station, varvid förutom bilen även loket skadades obetydligt;

den 10/1 mellan tåg 5157 och en hästskjuts å en vägkorsning omkring 1 km. norr om Kävlinge, varvid lokets ena lykta krossades, hästen dödades samt hästfordonet skadades;

den 12/1 mellan tåg 6758 och en personbil vid Nygrensvägen å linjen Hörnsjö—Vännäs, varvid bilen fullständigt ramponerades och lokets gardjárn samt signal-lykter skadades;

den 18/1 mellan tåg 7101 och en lastbil å Strå vägkorsning å linjen Sala—Broddbo, varvid loket skadades något;

den 3/3 mellan tåg 5313 och en personbil å en mindre vägkorsning å linjen Kristinehamn—Sjöändan, varvid bilen förstördes och loket erhöll mindre skador samt tre i bilen åkande lindrigt skadades;

den 27/3 mellan tåg 2605 och en motorcykel å en vägkorsning å linjen Bollnäs—Freluga, varvid motorcyklisten erhöll mindre skador och motorcykeln delvis förstördes;

den 4/4 mellan tåg 2325 och en timmerfora å en vägkorsning å linjen Östersund—Lit, varvid lasset och körkarlen slungades åt sidan och körkarlen skadade sig lindrigt, under det att hästen, som lösryckts från lasset, undgick skador;

den 20/4 mellan tåg 3303 och en lastbil å en vägkorsning strax intill Filipstads östra, varvid bilen och loket erhöello mindre skador;

den 29/4 mellan tåg 1651 och en personbil å Vansbro bruks vägkorsning å linjen Van—Vansbro, varvid bilen ramponerades och däri åkande tre personer svårt skadades, chauffören dödligt;

den 15/5 mellan tåg 1356 och en lastbil å Anderstorps vägkorsning å linjen Tibro—Fagersanna, varvid bilens framände skadades;

den 30/6 mellan tåg 2462 och en hästskjuts å en vägkorsning å linjen Svartvik—Kubikenborg, varvid hästen dödades och en del mindre skador uppkommo å loket;

den 2/7 mellan tåg 3594 och en lastbil å en vägkorsning vid km. 52 + 396 å linjen Bollstabruk—Dynäs, varvid bilen helt ramponerades och därå åkande tre personer skadades;

den 4/7 mellan tåg 2654 och en cyklist å en vägkorsning å linjen Långsele—Sollefteå, varvid cyklisten, som åkte mot lokets sida, så svårt skadades, att han omedelbart avled;

den 4/7 mellan tåg 2669 och en lastbil å en vägkorsning vid km. 53 + 624 å linjen Bollstabruk—Dynäs, varvid bilen helt förstördes;

den 12/7 mellan tåg 8642 och en cyklande gosse å en vägkorsning å linjen Själevad—Örnsköldsvik, varvid gossen hoppade av cykeln, men hade han då kommit så nära spåret, att han träffades av loket och omedelbart dödades;

den 2/8 mellan tåg 2110 och en lastbil å Uddareds vägkorsning å linjen Knäred—Skogaby, varvid bilföraren dödades och bilen ramponerades samt loket erhöello mindre skador;

den 4/9 mellan tåg 870 och en bilomnibus å Sanatorievägen å linjen Gransjö—Sandträsk, varvid bussföraren skadades och bussens främre del ramponerades samt loket något skadades;

den 19/9 mellan tåg 8261 och en hästskjuts å en vägkorsning å linjen Söderhamn C—Trönödal, varvid hästfordonets bakre del spolierades;

den 3/10 mellan tåg 2555 och en personbil å Elvingsvägen å linjen Hillebyn—Oppala, varvid bakre delen av bilens karosseri bortslets;

den 7/10 mellan tåg 11051 och en personbil å Kärrs vägkorsning å linjen Pålshoda—Hallsberg, varvid bilen svårt ramponerades och av däri åkande fyra personer en omedelbart dödades, två skadades svårt och en lindrigt;

den 24/10 mellan tåg 2127 och en personbil å mellersta Florrödsvägen å linjen Mala—Vankiva, varvid bilen körde mot tåget från sidan och delvis krossades samt sönderslog tvenne lagerboxar och ett fotsteg å loket;

den 31/10 mellan tåg 2659 och en lastbil å en vägkorsning å linjen Sollefteå—Långsele, varvid bilföraren svårt skadades och bilen fullständigt ramponerades;

den 28/11 mellan tåg 2521 och en lastbil å en vägkorsning å linjen Forsa—Hudiksvall, varvid bilen körde mot tåget från sidan med påföljd, att bilen kastades åt sidan och ett fotsteg å loket kröktes samt träbeklädnaden å närmaste vagn sönderrevs;

den 10/12 mellan tåg 2054 och en lastbil å en vägkorsning i Höganäs, varvid bilen körde mot tåget från sidan med påföljd, att bilen kastades undan samt något skadades, varjämte lokets främre snöskovel kröktes;

den 12/12 mellan tåg 3502 och en lastbil å Solbacka vägkorsning å linjen Vivstavarv—Stavreviken, varvid bilens lastflak bräcktes;

den 15/12 mellan tåg 2061 och en lastbil å en vägkorsning å linjen Kattarp—Hasslarp, varvid bilens framände skadades.

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

Kollisioner ha av denna orsak inträffat:

den 3/3 mellan tåg 5021 och ett timmerlass å en vägkorsning å linjen Arvika—Gilserud, där lasset blivit stående, emedan hästen på grund av dåligt före ej förmådde draga lasset. Loket erhöll mindre skador;

den 21/3 mellan tåg 4206 och en timmerfora å en vägkorsning strax söder om Helgum, varest lasset hade fastnat på spåret och påkördes, dock utan att större skador uppkommo, enär hästen fränspänts och stoppsignal — om ock på för kort avstånd — visades mot tåget;

den 26/3 mellan tåg 3651 och en släidskjuts å Södra Korpikyläsvägen å linjen Karungi—Skogskärr, varvid hästen skenande rusat in på spåret omedelbart framför tåget med påföljd, att släden förstördes och hästen skadades så, att den måste slaktas på stället, varemot körsvennen undkom med mindre skador å högra underarmen och handen;

den 12/6 mellan tåg 401 och en personbil å en vägkorsning å linjen Aspeå—Sel-sjön, varvid bilen på grund av ringpunktering vid framkomsten till korsningen å den mot spåret i spetsig vinkel gående vägen gjort en oavsiktlig sväng in på spåret utanför övergångsplankan och där fastnat; då bilföraren skulle signalera åt det annalkande tåget, snavade han i spåret och fick ena foten överkörd, varemot ingen materialskada uppkom;

den 25/8 mellan tåg 2461 och en lastbil, som å en vägkorsning å linjen Gnarp—Jättendal kört över spåret och stannat hinderfritt men vid avsedd framkörning, då tåget nalkades, av misstag i stället backades; varvid pakethållaren och några därå lastade strömmingslådor rycktes bort av loket och skadades samt ett fotsteg å loket slets loss;

den 30/10 mellan tåg 128 och en lastbil å en vägkorsning vid Pålshoda, varest bilen, då klockorna för bomfällningen börjat ringa, stannat för att backa men därvid råkat ut för motorstopp; diverse mindre skador uppstodo å loket och bilen;

den 2/12 mellan tåg 1651 och en personbil, som kört på sidan om plankläggningen å en vägkorsning å linjen Storfors—Nässundet och därefter ej hastigt nog kunde undanföras utan rammades av tåget;

den 4/12 mellan tåg 3587 och en timmerfora, som fastnat i ena rälssträngen å en vägkorsning å linjen Håberget—Vemdalen; tågets bromsledning blev obrukbar och en del mindre skador uppkommo i övrigt å loket och närmaste vagn, varjämte hästfordonet förstördes, medan däremot hästen undkom oskadd;

den 15/12 mellan tåg 8515 och en lastbil å Rognäs vägen å linjen Kvarnåsen—Bölebyn, där bilen blivit stående på grund av motorstopp, med påföljd, att lokets buffertar intrycktes i dess karosseri;

den 15/12 mellan tåg 418 och en omnibus, som å en vägkorsning mellan Sundsvall C och Sundsbruk, efter att ha passerat spåret fastnat å den genom långvarigt regn lösa vägen och ej stod hinderfritt, varför dess karosseri sönderslogs av tåget.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Norsholm den 30/8.

Då tåg 4003 passerade stationen, låg en i utfartstågvägen befintlig, till ett säkerhetsspår ledande växel fel. Lokpersonalen uppmärksammade växelns felaktiga läge men för sent för att hinna stoppa tåget, som gick ut på säkerhetsspåret och törnade mot dess stoppbom, varvid loket urspårade och erhöi en del skador och även tre vagnar i tåget något skadades.

Den fellagda växeln, som med anledning av pågående ombyggnad av säkerhetsanläggningen ej var förreglad, hade på grund av glömska ej inspekterats av tågexpeditören.

Orsakade av annat fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Krokom den 26/2.

Arbetande spårrensare i tåg 8122 urspårade vid en växel på grund av att plogarna ej upptagits i tid. Spårrensaren skadades och sattes ur funktion.

Ålandsbro—Veda den 5/9.

En s. k. massakokare, lastad å en öppen godsvagn, som framfördes i tåg 8452, stötte i en av Oringen-tunnlarna mot tunneltaket och sköts över på nästföljande vagn, som urspårade med ett hjulpar. De båda vagnarna skadades svårt och avsevärda tågrubbningar uppstodo.

Massakokaren hade lastats i Gävle N för befordran till Dynäs. Tillstånd för dess framförande över Storvik—Långsele hade lämnats, men till följd av försumlighet hade denna transportväg icke angivits å vagnskort eller transporthandlingar.

Hälsingborg F den 30/11.

Tåg 5609, extra fjärrgodståg för bettransport, kunde vid ingäendet å stationen icke stanna utan körde över stoppbommen i infartstågvägens slut och omkring 12 meter ut på stenläggningen bakom denna, varvid de två närmast loket kopplade vagnarna trängde in i varandra.

Föraren hade fått felaktig uppgift om bromskraften i tåget, vilken ej motsvarade såo föreskrifter.

7
Orsakade av att djur inkommit å banan.

Ölme—Rudsberg den 29/8.

Tvenne kor, som inkommit å banan, överkördes av tåg 5020, varvid två gods-vagnar i tåget urspårade, vilket vållade en del tåginställelser och förseningar.

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

Tormestorp—Hässleholm den 20/2.

Omkring 2,5 km. söder om Hässleholm urspårade i tåg 4002 på grund av varmgång och axelbrott sjätte vagnen från slutet. Vagnen och dess last, som bestod av socker, fattade eld och förbrändes fullständigt. Uppspåret upprevs på en sträcka av omkring 1 800 meter och även nedspåret blev ofarbart genom att eldflammar slogo över detta spår. Sedan nedspåret klargjorts för trafik, anordnades enkel-spårdrift. Vissa tåg försenades. Hjälptåg utgick från Malmö för att klargöra banan.

Finnerödja—Laxå den 21/2.

På grund av axelbrott, som vållats av varmgång, urspårade näst sista vagnen i tåg 7454 vid km. 233 + 200. Vagnen sjönk härvid ned, så att dess underrede släpade å sliprarna ända fram till Laxå, d. v. s. omkring 3 800 meter. Mindre skador uppkommo å linjen. Vid ingåendet till Laxå skadades dessutom växlar och spår avsevärt, vilket medförde, att sista vagnen i tåget urspårade.

Nyland—Bollstabruk den 22/2.

I tåg 2655 urspårade samtliga vagnar, 1 D-, 1 F-, 1 BCo- och 1 Co-vagn, vid km. 60 + 980. Tågets hastighet var vid tillfället 55 km/tim. Urspåringen torde ha vållats av brott å sista axeln å BCo-vagnens boggi. Utom axelbrottet förefunnos inga nämnvärda skador å vagnarna. Spåret skadades på en sträcka av omkring 150 meter. Ingen människa skadades.

Nyland—Bollstabruk den 26/2.

I tåg 10109, bestående av 12 C-vagnar, urspårade samtliga vagnar i en kurva vid km. 56 + 590. Hastigheten vid urspåringstillfället var omkring 40 km/tim. Orsaken till urspåringen konstaterades vara en utpressning av yttre rälssträngen, sannolikt vållad av tågloket, ett lok litt. E. Vid inspektion tidigare samma dag hade intet fel förmärkts.

Tåget medförde omkring 500 resande, men ingen människa kom till skada. Ej heller uppkommo några materiella skador av betydelse.

Sprängsviken —Ramvik den 4/3.

I tåg 8501, bestående av 8 C-vagnar, urspårade samtliga vagnar i en kurva strax söder om Sprängsvikens station. Tåget medförde inga resande. Dess hastighet var vid tillfället omkring 45 km/tim. Efter urspåringen befanns det, att yttre rälssträngen i kurvan pressats ut. Spåret skadades på en sträcka av omkring 180 meter. I övrigt uppkommo inga skador.

Finnerödja—Laxå den 9/5.

I tåg 7454 urspårade tionde vagnen från loket på grund av varmgång och axelbrott. Vagnens underrede släpade på rälen och sliprarna, varefter tåget stannade på grund av slangbrott. Banan skadades obetydligt. Då vagnen efter axelbrottet förlorade ena lagerboxen, antände denna gräset och närliggande skog. Ett hundratal kvm. halvvuxen skog avbrändes.

Solberga—Nässjö den 9/6.

I tåg 4351 urspårade fjärde vagnen från loket till följd av axelbrott. Å spåret måste ett hundratal räлsspikar och 20 skarvbultar utbytas. Spåret var obrukbart från kl. 16.37 till 20.15, men inga större tåggrubbningsar uppstodo, enär enkelspårdrift anordnades.

Viskan—Torpsbhammar den 20/6.

En tjänstevagn, lastad med kalksten och gående först i tåg 6060, urspårade å linjen vid Viskaviks vägkorsning. Vägvakten där iakttog, att ett stag, som sammanbinder lagergafflarna, släpade mot sliprarna och att detsamma, då tåget passerade vägkorsningen, högg i därvarande plankgång, varvid vagnens främre ände kastades åt sidan och främre hjulparet gick ur spår. Vägvakten visade stoppsignal med röd flagga, men signalen observerades ej av lokpersonalen. Medelst en bil, som kom vägen fram och vari vägvakten fått taga plats, uppnåddes tåget, och detta stoppades efter att ha framgått 2,6 km. från vägkorsningen.

Sundsvall C—Svartvik den 22/7.

En tom cisternvagn med 3,7 meters axelavstånd, gående sist i tåg 3501, urspårade med främsta hjulparet vid km. 226 + 0, men gick upp på spåret igen vid en 70 meter därifrån belägen vägkorsning. Missödet observerades av en privatperson, vilken pr telefon underrättade stationsföreståndaren i Svartvik.

Tågklararen i Sundsvall C hade försummat att giva order om nedsatt hastighet.

Tumba den 24/7.

Då tåg 4006 passerade stationen, urspårade en tankvagn på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång. En del skador uppstodo å spåret, växlar och signalledningar samt å bromsledningen å tre vagnar och draginrättningen å en av dessa.

Enkelspårdrift måste anordnas och en del tågförseningar uppkommo.

Strålsnäs—Mjölby den 31/7.

I tåg 4006 urspårade de fyra sista vagnarna till följd av axelbrott efter varmgång i den främsta av dem, en vagn litt Os, lastad med s. k. Borohus. Dess lastförmåga utgjorde 21 ton + 5 % och lastens vikt 22 ton. Urspåringen skedde vid km. 262 + 300. Spåret, som upprevs på en sträcka av 200 m., blev åter klart för trafik efter nära 9 timmar, varför betydande tågförseningar uppstodo. Nattsnälltågen 1 och 2 framfördes över Falköping. Utväxling av resande och gods mellan Mjölby och Strålsnäs ordnades medelst bussar och lastbilar.

Grimstorp—Nässjö den 9/8.

I tåg 5462 urspårade tjuguförsta vagnen från loket vid km. 355 + 500, en vagn litt Os, till följd av axelbrott efter varmgång. Banan skadades, så att 17 sliprar måste utbytas. Tågexpeditören i Bodafors, som postade å den sida av tåget, där varmgången förefanns, hade ej observerat något anmärkningsvärt å tåget. Grimstorphs station var oövakad. Genom anordnande av enkelspårstrafik kunde tåggrubbningsar undvikas.

Högen—Hånick den 17/8.

I tåg 3507 urspårade och kullvräktades de sex sista vagnarna, lastade med timmer, till följd av axelbrott å den främsta av dem. Å en öppen bromssits på den näst sista vagnen åkte en bromsare, vilken skadades svårt. Banan blockerades, varför persontrafiken måste upprätthållas medelst buss och bil.

Tomteboda—Karlberg den 29/9.

Å en C-vagn i tåg 539, tredje vagnen från slutet, inträffade axelbrott å främsta axeln i färdriktningen. Vagnen urspårade och eld uppstod i densamma till följd av antändning av gas, som strömmade ut ur gasbehållaren. Vagnen blev avsevärt ramponerad. Ingen resande skadades. Brotttytan å den brustna axeln utvisade, att en gammal bräcka förefunnits.

Skultorp—Stenstorp den 15/10.

Då tåg 4043, bestående av 32 vagnar, passerade Regumatorps hållplats, urspårade tio av tågets vagnar till följd av axelbrott efter varmgång å den tionde vagnen från loket. Fem vagnar spolierades fullständigt och åtta andra blevo mer eller mindre skadade. Banan upprevs på en sträcka av 80 meter och blev ej åter klar för trafik förrän nära ett dygn senare. Tågen 28 den 15/10 samt 3, 4, 11 och 12 natten till den 16/10 franfördes över Nässjö—Mjölby—Hallsberg. I övrigt uppehölls person-, post-, il- och resgodstrafiken genom utväxling mellan Stenstorp och Skövde medelst bussar och bilar fr. o. m. tåg 128 den 15/10 t. o. m. tåg 127 natten till den 16/10.

Hedkärra den 4/11.

Då tåg 4352 var på ingående å platsen, urspårade och stjälppte två öppna vagnar och urspårade en tredje vagn med främsta hjulparet. Orsaken var axelbrott till följd av varmgång i lager med ställagerskål. Resandeutväxling anordnades. Efter omkring 6 timmar var spåret åter klart för trafik.

Volgsjöfors och Granberget den 14/12.

Vid framförande av extra vingplogståg å linjen Vilhelmina—Hoting urspårade vingplojen i Volgsjöfors och Granberget, emedan plojen hakade fast i befintliga spårklotsar, ehuru dessa lågo i nedfällt läge.

6 Orsakade av outredd anledning.

Bergvik den 1/2.

Då tåg 8342, bestående av 60 vagnar, skulle framdragas efter vattentagning, urspårade tvenne i slutet av tåget gående vagnar, vilka stannat i en kurva, som tillfälligtvis anordnats på grund av vägportsarbete. En av de urspårade vagnarna stjälppte och ramponerades. Å denna vagn, en tom H-vagn, förefanns fjäderbrott, vilket möjligen utgjorde anledning till urspåringen. 150 st. kurvklotsar måste utbytas.

Bastuträsk den 11/2.

Tågs 4351 lok urspårade å bangården vid igångsättning för växling efter vattentagning. Någon isbildning fanns å spåret men ansågs ej ha kunnat vålla urspåringen. Dess orsak har ej kunnat klarläggas.

Habo—Bankeryd den 27/4.

Sista vagnen i tåg 1207, en vagn litt G med 4,3 m. axelavstånd och lastad med 4 å 5 ton fisk i lådor, urspårade åt insidan i en kurva med 600 m. radie och framgick därefter å sliprarna 1,280 meter, varefter tåget stannade på grund av självbromsning genom att bromsledningen slitits av. Förutom skadorna å den urspårade vagnen uppstodo betydande skador å banan. Orsaken till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Älvsjö den 28/4.

I tåg 7017 urspårade och vältte den trettiofemte vagnen från loket, en cisternvagn, i en korsning mellan nedgående och uppgående huvudspåret. Mindre skador uppstodo å vagnen. Orsaken till urspåringen har ej kunnat utrönas.

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

Ockelbo—Lingbo den 12/1.

Vid en mindre, obehagad vägkorsning åkte en 80-årig döv kvinna med sparkstötting in på banan omedelbart framför tåg 412. Kvinnan överkördes och dödades omedelbart.

Södervidinge—Kävlinge den 24/1.

Tåg 1884 påkörde och dödade vid en ägoväg en man, som kastade sig framför tåget.

Jönåker den 30/1.

Tåg 807 överkörde å en vägkorsning en omkring 60 år gammal kvinna, som ljöt en ögonblicklig död. Hon hade krupit under de fällda vägbommarna och gått ut i spåret framför tåget.

Svartvik—Njurunda den 2/2.

Tåg 2 påkörde en man, som kom gående å banan i riktning mot tåget och så nära detta, att han fick ett slag av loket och omedelbart dödades.

Källered—Möln dal nedre den 24/2.

Vid vägkorsningen vid Lagklarebäck gick en äldre man mot tågs 1531 lok. Han skadades härvid så svårt, att han avled.

Källeryd—Fåglavik den 2/3.

Då tåg 151 var på ingående till Fåglaviks station, öppnade en kvinnlig resande en sidodörr och föll av tåget samt bröt ena benet.

Höganäs—Strandbaden den 9/3.

Tåg 2068 påkörde en 5-årig gosse omkring 150 m. från stationsgränsen vid Höganäs, varest banan går i kurva med villor och trädgårdar å inre sidan och sikten därför är begränsad. Gossens skador voro ej av dödlig art.

Åstorp den 19/4.

Tåg 42 påkörde och dödade vid ingående på stationen en man, som vid tågets ankomst kastat sig framför detta.

Norsesund—Floda den 13/5.

En man, som gick å banan vid sidan av nedgående spåret, fick en stöt av tågs 1047 lok, varav döden följde.

Edane den 18/5.

En döv man, som skulle passera över banan, observerade ej, att tåg 1421 nal-kades. Han blev påkörd och dödad.

Söndrum—Halmstad N den 19/5.

En lomhörd 84-årig man passerade över banan framför tåg 42, varvid han på-kördes och dödades.

Alingsås den 2/6.

En barnjungfru, som var på promenad med en 1½ års gosse i barnvagn, fick stanna framför vägbommar, som voro fällda för tåg 1002. Då tåget passerade hade hon ett ögonblick släppt vagnen. Till följd av gatans lutning rullade vagnen under vägbommen in mot spåret och stötte mot tågets sista vagn. Barnet föll ur och erhöll så svåra skador, att det senare avled.

Norsesund den 14/6.

En resande i tåg 4 öppnade en sidodörr å en Co-vagn och steg ned på fotsteget, hållande sig i det flätade läderhandalet, för att, som han enligt åsyna vittnen sade, hämta frisk luft. Han föll av tåget och skadades till döds.

Falkenberg den 18/6.

Då tåg 37 passerade stationen, observerades en man liggande vid sidan av spåret. Vid undersökning befanns mannen, som företedde svåra krosskador, vara död. Han antages ha fallit eller kastat sig av föregående dags tåg 1482, som han medföljt från Halmstad.

Ljusne—Ljusnan den 27/6.

Tåg 417 påkörde en flicka, som befann sig i spåret. Flickan avled av de erhållna skadorna.

Svartvik den 11/7.

Tåg 3501 påkörde vid ingående å stationen en å banan gående döv man, som dock ej skadades värre, än att han själv kunde taga sig från platsen.

Gävle C den 13/8.

Tåg 588 påkörde och dödade vid ankomsten till stationen en äldre man, som tagit sig under bommarna vid Bergsgatan och gick ut på spåret utan att uppfatta lokets signaler.

Motala verkstad den 26/8.

Omedelbart innan tåg 78 skulle passera en vägkorsning å platsen, kröp en man under de fällda bommarna och försökte hinna över banan men träffades av loket och dödades omedelbart.

Sävsjö—Stockaryd den 26/8.

Då tåg 5461 passerade en mindre vägkorsning omkring 800 m. från Stockaryds station, sprang en man fram i spåret samt påkördes och dödades. Dödsfallet var självförvållat.

Göteborg C—Almedal den 17/11.

Tåg B 9 påkörde och dödade en kvinna, som krupit under en fälld vägbom och ämnat gå över banan, varvid hon sannolikt ej observerat tåget.

Östersund—Täng den 19/11.

Vid en vägkorsning kastade sig en kvinna framför tåg 2322. Hon överkördes och dödades omedelbart.

Förslövsholm den 21/11.

Då tåg 1481 var på ingående å stationen, påkördes och dödades av tåget en äldre kvinna, som vid en vägkorsning krupit under vägbommen och gått ut i spåret.

Ockelbo—Kolforsen den 28/12.

Omkring 2 km. norr om Kolforsen stod en dövtum man vid spåret lutad in mot detta, när tåg 3571 nalkades. Föraren försökte, då givna signaler icke uppmärksammades, stoppa tåget, men mannen fick ett slag av lokets fotsteg och avled senare av de erhållna skadorna.

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

Vingåker den 6—7/1.

Då extra persontåg 155 inkommit å stationen, brast en axeltapp å en vagn litt C 3 ungefär mitt i tåget, varvid lagerboxen röll till marken och vagnskorgen sjönk ned mot hjulets fläns. En del tågförseningar uppkommo på grund av händelsen.

Sörljusne den 24/2.

Kl. 18.50 meddelades från linjen, att varmgång iakttagits i en lagerbox i tåg 2. Tåget, som avgått från Bergby kl. 18.34, ankom Sörljusne kl. 19.00 (mellanliggande platser obevakade). En axeltapp och tillhörande lagerbox å främsta vagnen i tåget, en vagn litt F, voro rödglödgade och eldslågor slogo ut ur lagerboxen. Vagnen avkopplades och godset överflyttades till en annan vagn, som i stället medsändes tåget.

Spannarboda den 7/3.

En vagn litt Is avkopplades från tåg 4351 på grund av varmgång och brusten axeltapp. Denna hade avsvurvats genom inverkan av lagerskålen, som var av martinstål.

Lerum den 10/3.

I tåg 4075 observerades varmgång å en vagn i tåget, varför detta stoppades, varvid befanns, att en axeltapp brustit. Genom det inträffade hade en spårkorsning skadats, men eljest inga skador uppkommit å banan.

Medskogsheden den 4/4.

Lokpersonalen å tåg 97 hade fått anledning misstänka något fel i tåget och påkallade därför tågexpeditörens särskilda uppmärksamhet, då tåget skulle passera stationen. Tågexpeditören konstaterade därvid varmgång i en C-vagns lager, varför tåget stoppades och vagnen avkopplades. När vagnen skulle undanväxlas, brast axeltappen, varför vagnen måste kvarlämnas å huvudspåret. På grund av resandes överflyttning (nattetid) och den omständliga växlingen försenades tåget mer än en timme.

Värgårda—Lagmansholm den 26/4.

När tåg 4043 passerade Torvfabrikens lastplats, observerade lokbiträdet rök utefter tåget. Samtidigt kändes ett ryck, varför tåget stoppades av föraren. En banvakt hade ungefär samtidigt iakttagit varmgång i tåget och visat stoppsignal, vilken signal dock ej synes ha observerats. Strax innan tåget stannade, förlorade tionde vagnen från loket till följd av varmgången en axeltapp och tillhörande lagerbox.

Moheda den 4/6.

7. Då tåg 4351 passerade stationen, observerade tågexpeditören rök från en av de sista vagnarna i tåget, varför detta stoppades. Axelbrott konstaterades å femte vagnen från slutet, en vagn litt Om, lastad med 12 ton järn. Axeltappen och lagerboxen återfunnos utanför norra infartssignalen. Vagnen kunde flyttas först sedan lasten lossats. Tåget blev 1 timme 40 minuter försenat. Skadorna å banan inskränktes sig till, att en del rälsplik måste utbytas.

Vislanda den 10/6.

I tåg 4350 hade en axeltapp å en skrotlastad vagn, litt Or, brustit. Tågexpeditören stoppade tåget, och vagnen avkopplades jämte en intill densamma gående tomvagn, som ej kunde frigöras. Lasten syntes ojämnt fördelad. Å banan uppstodo mindre skador. Omkring 200 rälsspikar och ett 20-tal skruvbultar måste utbytas.

Storvik—Åshammar den 6/10.

Av en banvakt iakttogs varmgång å en vagn i tåg 4205. Tåget stoppades av en annan banvakt, sedan denne varskotts medelst telefon. Den varmgångna axeltappen hade då brustit. Inga andra skador uppkommo.

Floda—Stenkullen den 8/12.

En vagn i tåg 4075 förlorade till följd av varmgång en axeltapp och tillhörande lagerbox. Vagnen medföljde dock tåget över 4 km., tills detta stoppades i Lerum. Genom missödet uppkommo mindre skador å banan. Dessutom hade lagergaffeln vid det varmgångna lagret kilats fast i en korsning å Stenkullens station, varigenom hinder uppstod för ett efterföljande tåg.

G. Brott å draginrättningar.

Laxå den 20/4.

Vid stoppbromsning av tåg 4042 uppstod en så häftig bakryck i tåget, att dragstången sönderrycktes å en vagn och dragstångshylsan å en annan. Föraren hade vid flera tillfällen, då bromsning skett under tågets gång, märkt liknande häftiga bakryckar i tåget. De ansågos bero på för dåligt åtdragna koppel.

H. Eld å tåg.

Storvik den 20/1.

Vid tågs 4205 ankomst iakttogs eld i en träkolslastad vagn. Vagnen avkopplades och fördes till vattenkastaren, där elden släcktes. Omkring 25 hl. träkol hade brunnit upp.

Täng den 6/9.

Vid tågs 8121 ankomst observerades, att eld utbrutit i en kalklastad vagn. En del bräдавbalkningar, som anordnats i vagnen, hade fattat eld. Genom påläggning av sand släcktes elden, men två kalkpresenningar blevo dessförinnan delvis uppbrända.

I. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Charlottenberg den 30/1.

Tåg 1411 stoppades av föraren före ankomsten till utfartsväxeln, emedan denna låg fel.

Laholm den 17/2.

Sedan tåg 1852 intagits å spår 1 och därefter tåg 1491 ingått å spår 2, avsändes tåg 1851 utan att den av tåg 1491 passerade växeln mellan spåren 1 och 2 omlades. Växeln uppkördes. Inga andra skador uppkommo, än att förreglingshjulet tillbucklades.

Göteborg—Tinstad den 6/3.

Sedan tåg Gf 7 erhållit körsignal med infartssignalen, återtogs körsignalen, dock så sent att föraren hunnit iakttaga densamma. Föraren stoppade emellertid tåget före ankomsten till infartsväxeln (medväxel), emedan denna låg fel, men tåget stannade ej hinderfritt utan måste backas för intagande av tåg Sgn 11, vars tågväg i stället ordnats.

Stationen hade åsidosatt bestämmelsen i såo § 51, mom. 7, sista stycket.

Övertorneå den 23/3.

Tåg 3656 ingick på stationen å fel spår mot det där stående tåg 3655. Så snart föraren uppmärksammade förhållandet, nödbromsade han tåget, som stannade omkring 75 meter bortom den fellagda växeln och omkring 150 meter från tåg 3655.

Tågvägsklargöraren hade i distraktion låst upp växeln i den redan inspekterade tågvägen för att klargöra tågs 3655 utfartstågväg.

Järpen den 8/5.

Sedan tåg 5916 efter erhållen avgångssignal satts i gång, stoppades tåget åter av föraren, som iakttagit, att en växel i tågvägen låg fel. Tågklareraren hade förväxlat en förreglingsvev med växelveven och därför ej uppmärksammat, att den centralt omläggbara växeln intog felaktigt läge.

Härnösand den 9/5.

Tåg 2660 uppkörde vid utgående från stationen yttersta växeln, som var fellagd. Ingen skada uppstod. Tågklareraren hade glömt att inspektera tågvägen.

Björnlunda den 18/5.

Tåg 4043 uppkörde vid utgående tvenne fellagda medväxlar, varvid förreglingslinjalen och stängen till spärrskenan å den ena växeln kröktes.

Tågklareraren hade omlagt fel växelvev.

Kil den 1/7.

B. J. tåg 1 ingick å fel spår, emedan en växel i tågvägen låg fel. En medväxel uppkördes. Inga skador uppkommo. Tågvägsklargöraren hade försummat lägga om växeln i rätt läge och tågvägsinspektören hade anmält tågvägen klar utan att förvissa sig om växelns läge.

Rönninge den 9/7.

Tåg 28 erhöll vid ankomsten signalbild till sidotågväg, som av tågklareraren klargjorts i stället för huvudtågväg. Tåget stoppades av föraren.

Svartå den 21/7.

Tåg 1408 körde på utgående upp yttersta växeln, vilken legat i omlagt läge sedan nästföregående tåg, 7602, avgått. Tågklareraren hade försummat att ordna och inspektera tågvägen.

Kil den 13/9.

Vid B. J. tågs 90 ingående stod en vagn uppställd i dess tågväg. Föraren bragte dock tåget till stopp omkring 75 meter från vagnen. Tågvägsinspektören hade vid inspektionen fått den uppfattningen, att vagnen stod å ett annat spår, och hade anmält tågvägen klar.

Östansjö den 29/10.

Tåg 7452 uppkörde vid utgående en växel. Tågväg hade klargjorts från spår 3 i stället för spår 2, och varken tågklararen eller föraren observerade, att kör-signal visades från utfartssignal, tillhörande annan tågväg än den för tåget gällande.

Ljusdal den 28/11.

Tåg 6258, som enligt tidtabellen skulle ingå å spår 3, intogs felaktigt å spår 2, där tåg 8325 befann sig. Föraren å tåg 6258, som uppmärksammade felet, bragte tåget till stopp omkring 200 meter från tåg 8325.

Tågvägen hade ej i vederbörlig ordning klargjorts, och tågklararen, som tillika var tågvägsinspektör, hade givit order att visa körsignal utan att dessförrinnan ha inspekterat tågvägen.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Solberga den 13/3.

Tåg 843 avsändes från stationen utan att för det förutgående tåg 4351 anmälts »0 in» från Nässjö. Tåg 4351 kvarstod där utanför fasta signalen, enär tågvägen icke kunnat klargöras på grund av häftig snöyra. Då anmälan »843 ut» avläts från Solberga, gav tågklararen i Nässjö order, att elektriska strömmen för nedspåret Solberga—Nässjö omedelbart skulle brytas, vilket även skedde. Tåg 843 stoppades omkring 4 km. norr om Nässjö.

Mörsil den 31/3.

För tåg 95, som var genomfartståg, hade infartssignalen ställts till »kör», oaktat hinder för tågets avgång fanns, i det att tåg 2322, som skulle möta å stationen, ej hade dit inkommit. Signalen »tåg kommer», som för en kurva givits i närheten av infartssignalen, hade av tågklararen uppfattats som »jag är beredd att stanna».

Väsby den 29/5.

Tåg 413 erhöll signalbild till annat spår än det enligt tidtabellen för tåget gällande, utan att föraren underrättats om spärändringen. Föraren observerade ej i tid den felaktiga signalbilden och kunde ej bringa tåget till stopp, förrän detta inkommit å stationen.

Tågklararens avsikt hade varit, att tåget skulle underrättas utanför infartssignalen, men på grund av otydlig order till ställverksvakten, hade denne ställt signalen till kör.

Kortebo—Jönköping C den 25/10.

För tåg 1245, som enligt tidtabellen skulle möta tåg 7572 i Kortebo, lämnades denna dag till Kortebo klart från Jönköping C och å sistnämnda station kvarhölls tåg 7572, utan att order om mötesändring givits av tågledaren. Från Kortebo anmäldes, utan att dessförrinnan erhållits verkställighetsorder, i förväg »0 ut» för tåg 1245, innebärande att tåget skulle komma att avgå i rätt tid. Tågklararen i Jönköping C lämnade därefter tågledaren meddelande om de vidtagna åtgärderna. Innan tåg 1245, som blivit försenat utan att Kortebo därom underrättade Jönköping C, hunnit avgå från Kortebo, anlände dit tågledarens på grund av till honom lämnat meddelande utgivna order om mötesändring samt verkställighetsorder från Jönköping C. Verkställighetsordern delgavs dock ej skriftligen lokpersonalen eller tågbefälhavaren. Föraren hade av tågklararen i Kortebo muntligen underrättats om mötesändringen och avgick med tåget, då avgångssignal gavs.

Tågklareraren i Kortebo hade felaktigt fått den uppfattningen, att stationen skulle komma att få tre tåg på samma gång på grund av vidtagna tågföljdsändringar, och vid samråd med tågklareraren i Jönköping C, vilken var obekant med förhållandena i Kortebo, hade de båda kommit överens om att företaga mötesändringen utan att därtill begära tågledarens order.

3 Orsakade av försumlighet ifråga om inhämtande eller lämnande av upplysning angående tågläget.

Örebro C—Hovsta den 15/3.

En motordressin med två personer, på färd från Örebro C till Frövi, mötte å linjen ett i motsatt riktning gående extratåg. Tåget hade ej större hastighet än omkring 20 km/tim., varför motordressinen kunde stoppas och backgående undanföras till Örebro C utan att någon olycka inträffade.

Dressinföraren hade i vederbörlig ordning anmält färden till underrättelsestationen, Frövi, men därvid ej upplysts om extratågets gång, beroende på att anteckning om extratåget ej i enlighet med gällande bestämmelser gjorts i »telefonbok vid underrättelsestation».

Motala verkstad den 14/10.

En motordressin med fyra personer befann sig på färd Motala C—Karlsby. Strax innan dressinen efter ett opäraknat uppehåll i Motala V skulle fortsätta, sedan dressinföraren dessförrinnan hos underrättelsestationen, Motala C, gjort anmälan om den försenade färden Motala V—Karlsby, erhöles å Motala V station tillsägelse, att undanföra dressinen, emedan ett extra provtåg var i annalkande från Karlsby. Rörande detta extratågs gång hade underrättelsestationen ej lämnat dressinföraren något meddelande.

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

Göteborg—Tingstad den 13/3.

Tåg Sgn 11 bestående av lok och 14 vagnar, gick förbi infartssignalen i stoppställning. Föraren hade ej i tid verkställt bromsning och ej givit nog kraftiga bromssignaler.

Graversfors den 21/3.

Vid möte mellan tågen 841 och 7404 var sistnämnda tåg, som först anlände, så långt att, sedan det stoppats, det mötande tågets utfartstågväg ej kunde klargöras. För att kunna klargöra denna tågväg och bereda resande till tåg 841 bättre möjligheter att påstiga detta tåg, visade tågklareraren med signallyktan framåtsignal till tåg 7404. Föraren, som tjänstgjorde ensam å loket, uppfattade signalen såsom avgångssignal och avgick med tåget utan att sedan uppmärksamma till detsamma visade stoppsignaler. Konduktörspersonalen kom icke med tåget, som på tågledarens order fick backa till Graversfors från Näkna.

Kimstad den 24/5.

Tåg 807 passerade med full hastighet infartssignalen i stoppställning och stannade ej, förrän tåget framkommit till plattformen. Lokpersonalen uppgav sig ha iakttagit, att infartssignalen visat »kör», vilket dock ej kan ha varit fallet, då annan tågväg var klargjord, varigenom möjlighet att visa körsignal till tåg 807 var utesluten på grund av säkerhetsanläggningens konstruktion.

Bankeryd den 14/8.

Tåg 7572 erhöi avgångssignal och sattes i rörelse, ehuru tågbefälhavaren ej anmält, att tåget var klart för avgång. Tågklareren hade uppfattat ett yttrande av godsvårdaren såsom dylik anmälan. Föraren, som var ensam å loket och hade sin plats å den från stationshuset vettande sidan, observerade icke givna stoppsignaler, utan tåget stoppades genom nödbromsning från en vagn.

Hässleholm den 16/9.

Tåg 101 körde förbi den för tåget gällande infartssignalen, trots att denna intog stoppställning, och stannade först efter stoppsignaler från tågexpeditör och ställverksvakt. Lokpersonalen hade vid försök att avhjälpa vissa uppkomna fel, som givit sig tillkänna å ampèremätaren, ej i tillbörlig grad ägnat signalerna uppmärksamhet.

Åkarp den 20/9.

Tåg 1712 avgick från stationen utan avgångssignal. Föraren hade avgått med tåget på en för växlingsrörelse given framåtsignal samt ej aktgivit på därefter visade stoppsignaler.

Nässjö den 30/11.

Tåg 4002 avgick utan avgångssignal. Ett rop av bromsprovaren hade av föraren missuppfattats till »avgång» och föraren hade efterkommit detta missuppfattade, enligt såo ej tillåtna sätt att giva avgångssignal.

5 Orsakade av försumlighet vid växling.

Uppsala C den 8/2.

Då tåg 7102 försenat var på ingående å spår 2, befann sig tågs 7101 lok i rörelse mot tåget å samma spår. Loket skulle planenligt framgå å spår 1 men hade av växlingsledaren framförts å spår 2, utan att denne förvissat sig om, att hinder därtill ej förefanns. Såväl tåget som loket hunno stoppas, utan att någon sammanstötning ägde rum.

Gyhult den 18/10.

Under växling å platsen skjutsades två godsvagnar med påföljd, att de kommo i drift norrut utför befintlig lutning och ej kunde stoppas, förrän i Kattarp. Skjutsning vid Gyhult är förbjuden enligt gällande arbetsordning.

6 Orsakade av bristfällig förstängning av vagnar.

Jämtlands Sikås den 27/11.

Natten mot den 27/11 kommo fyra å bangården uppställda vagnar i drift och rullade ut å linjen mot Gisselås håll- och lastplats. En orkanliknande storm rådde vid tillfället. Förstängning av vagnarna hade verkställts, men icke utförts i enlighet med såo föreskrift (§ 45, mom. 2) utan så, att en furuplanka instuckits mellan ekrarna å ett vagnshjul.

7 Orsakade av otillfredsställande lastning o. d.

Killeberg—Osby den 19/1.

Tåg 4001 stannade omkring 2 km. söder om Killeberg, emedan den elektriska ledningen blivit spänningslös. Orsaken härtill var, att å en bräddlastad vagn i tåget en stötta lossnat och kastats över till vagnens andra sida, varvid kättingen lagt sig om en bräda och rest denna mot kontaktledningen.

Finnerödja den 26/1.

Tåg 4715 stoppades, enär en presenning å en brädlastad vagn delvis lösgjorts och fladdrade upp i hotande närhet av kontaktledningen.

Lerum den 28/3.

Då tåg 4042 passerade stationen, lossnade en sidoläm av plåt och kom under tåget, varvid bromsutrustningen å två vagnar skadades.

Kilafors—Vännäs den 30/3—1/4.

Efter en sändning järnbalkar, lastade å tvenne stångkopplade vagnar från Norrköping C till Övertorneå upphittades strax söder om Kilafors fyra stycken balkar om 8 m. längd, därav två i sådant läge att de kunnat förorsaka urspårning. Mellan Gottne och Björnsjö upphittades tre stycken kortare järn och å linjen Brattsbacka—Nyåker en 8 m. lång balk. Denna balk syntes dessförinnan ha flera gånger glidit ned med ena änden mot banan men åter stötts upp på vagnarna innan den slutligen slungades långt åt sidan och, kraftigt böjd i båda ändarna, blev stående med ena änden nedpressad i jorden omkring 5 meter från spåret och den andra änden vilande mot telefonledningen. Å banan uppstodo en del skador.

Ånge—Bräcke den 23/4.

Från en med järnbalkar av olika längd lastad Or-vagn i tåg 8102 föll en balk av under tågets gång och trängde upp genom golvet i en G-vagn. De långa balkarna hade lastats ovanpå de kortare, varigenom avsändningsstationen ansett lasten säkrad utan fästanordningar.

Töreboda den 25/5.

Då tåg 4857 passerade, föllo sju pitprops av en vagn i tåget. En av dessa slungades med våldsamt kraft tvärs över ett spår och in på plattformen samt slog där sönder ryggstödet å en plattformsoffa.

Stenstorp den 7/6 m. fl. dagar.

Från vagnar i tågen 4075 och 4857 föllo vid fyra olika tillfällen under juni pitprops av vid passerandet av stationen. Propsen hade tillhört vagnar, varå lastningen skett i tvärriktningen. Genom ändring av lastningssättet förekommer upprepanden.

Slätte—Töreboda den 8/6.

Tåg 4075 stannade på grund av trycksänkning i bromsledningen, beroende på att lasten å en vagn hyvlade bräder förskjutit sig, varvid bräder fallit ned och öppnat kiken å en blindkopplad luftslang.

§ Orsakade av missöden å och försummelser vid handhavande av bromsanordningar.

Trälleborg F den 24/3.

Då inbromsningen vid Trälleborg F skulle påbörjas i tåg 37, som bestod av 38 axlar med en tågvikt av 365 ton, märktes icke någon bromsverkan i tåget. Föraren gav därför bromssignaler och tåget nödbromsades av en posttjänsteman. Vid undersökning befanns, att stopplacken å avstängningskranen till luftledningen hade brustit å vagnen närmast loket, en italiensk täckt godsvagn, och att sålunda det stöd saknades, som tjänar till att hålla kranen i öppet läge, varför kiken under tågets gång kunnat stänga sig. Kikhusen å vagnen saknade läckhål för åstadkommande av automatisk bromsverkan vid stängning av kikkransen.

Skultorp—Regumatorp den 10/5.

Tåg 4043 fastbromsades å linjen, emedan bromsledningen avstängts å en vagn genom att ett presenningssnöre snott sig om kiken till bromsledningen.

Arlöv den 23/6.

Tåg 1718 körde förbi infartssignalen i stoppställning och stannade först omkring 150 m. bortom densamma. Fara fanns för sammanstötning med tåg 1805, som vid tillfället var på utgående. Bromsning hade ej skett med tillbörlig omtanke och beräkning.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Källtorp den 3/7.

För tåg 1481 stod infartssignalen till kör för sidotågväg, ehuru tåget skulle intagas å huvudtågväg. Tåget stoppades omedelbart . Efter signal från loket ställdes infartssignalen först till stopp och därefter till kör för huvudtågvägen. Orsaken till felet var, att, sedan ett montagetåg hade överflyttats från spår 2 till spår 1 omedelbart före tågs 1481 ankomst, omläggning av växeln mellan dessa spår ej kunde ske. För att få växeln fri för omläggning ställde tågexpeditören infartssignalen först till »kör» för sidotågvägen och därefter åter till »stopp». Åtgärden medförde åsyftat resultat, men innebar fel mot såo § 51, mom. 6.

Morgongåva den 27/8.

Vid tågs 438 ankomst visade huvudsignalen »stopp», ehuru försignalen angivit, att huvudsignalen stått till »kör». Enär tåget framfördes med en hastighet av 90 km/tim., kunde föraren ej stanna tåget förrän omkring 100 m. innanför infartssignalen å spår 2, varest tåg 7102 befann sig längre fram å spåret. Vid undersökning visade det sig, att försignalen ej gått tillbaka i lodrätt läge, då huvudsignalen ställts till stopp efter tågs 7102 intagande, beroende på att ett par ledningsskarvar fastnat i en trissa.

Stjärnhov den 13/11.

Vid inspektion av bangården efter tåg 14 påträffades i huvudtågvägen ett från nämnda tåg nedfallet vagnskoppel. En koppelkrok hade slungats in i sidotågvägen, delvis på ena rälen. Dessutom upphittades mindre järnbitar från underredet å någon personvagn.

Gnesta den 23—24/11 och 6/12.

Natten mellan den 23 och 24 november hade linan mellan västra semaforen och ställverket bragts att urspåra i en ledningstrumma på sådant sätt, att den trasslat in sig mellan ställverket och en växel, varigenom ställverket blev obrukbart och avsevärt hinder i trafiken vållades.

Den 6 december kunde tågvägen för tåg 4042 icke klargöras från ställverket, emedan en växel i tågvägen ej kunde läggas i rätt läge. Vid efterforskning av orsaken befanns, att en kurvklots satt fastkilad mellan tungan och stödrälen på sådant sätt, att det mötte svårighet att få bort klotsen.

Båda dessa fel ha antagits åstadkomna genom nidingsdåd, vars föröfvare dock ej kunnat uppspåras.

Orsakade av bristande vaksamhet eller missöden vid färd å landsvägsfordon.

Alingsås den 21/2.

Då bommarna över den s. k. Göteborgsvägen voro under fällning för tåg 7456, körde en lastbil in på banan och blev instängd mellan bommarna. Tåget måste stoppas för undvikande av kollision.

Skutskär—Älvkarleö den 10/3.

Vid Myggebo, en obehägnad vägkorsning söder om Skutskär, påkörde tåg 3 ett vedlass. Häst och körkarl undkommo oskadade. Å loket skadades bromsledningen.

Åskloster—Varberg den 29/4.

Vid vägkorsningen Kalthus passerade en personbil 30 meter framför extratåg 1506. Ljud- och ljussignalerna fungerade.

Taxinge-Näsby—Läggesta den 6/7.

Sedan bommarna vid Läggesta vägkorsning fällts för tåg 338, påkörde en lastbil en av dem med påföljd, att bommen vräktes ut över spåret och tåget måste stoppas.

Bankeryd—Habo den 22/7.

En omnibus passerade Prinsfors vägkorsning omedelbart framför tåg 1204. Lokpersonalen hade misstänkt, att bussen skulle passera banan, och därför bromsat in tåget, kollision hade eljest varit oundviklig.

Stavreviken—Söråker den 29/7.

Sedan grindarna stängts vid en vägkorsning för tåg 2679, påkördes den ena grinden av en personbil, varvid grinden svängdes in över spåret. Bilen stannade å spåret, men tåget kunde stoppas omedelbart framför bilen.

Forserum den 5/8.

Körkarlen å en mjölskjuts lyfte upp de för tåg 4911 fällda bommarna vid en vägkorsning och körde in på banan. Från det annalkande tåget gavs varningssignal, varpå körkarlen lyckades backa skjutsen så mycket, som erfordrades för att tåget skulle kunna passera hinderfritt.

Mölnadal nedre—Källered den 23/8.

En personbil passerade vägkorsningen vid Åbro omedelbart framför tåg 1491. Fara för kollision var överhängande. Vägsignalerna fungerade oklanderligt.

Tvååker—Långås den 13/10.

Ett tröskverk, förspänt med hästar, fastnade i en grindöppning till en ägoväg. En banvakt, som arbetade i närheten, stoppade det kommande tåg 1453, emedan fara fanns att tröskverket ej stod hinderfritt. Tåget kunde emellertid sakta passera utan att någon skada uppkom.

Åstorp—Nyvång den 16/10.

En lastbil påkörde vid Ekebro vägkorsning en av de fällda bommarna, så att denna bröts av och kom in över spåret samt påkördes av tåg 7982, som passerade i samma ögonblick. Bilen hann dock backa undan och undgick därigenom kollision med tåget.

Fagerås den 4/12.

En personbil körde igenom en av de fällda vägbommarna och blev stående i banan. Tåg 1418, som befann sig på omkring 100 meters avstånd från korsningen, stoppades en halv meter framför bilen.

Orsakade av naturföreteelser.

Nuortikon—Ripats den 9/5.

På grund av översvämningar omkring 1½ km. norr om Nuortikon spolierades ballasten på en sträcka av 250 meter före tågs 401 ankomst till platsen. Resande-

utväxling måste anordnas. Banan kunde efter påfyllning av grus och singel åter befaras fr. o. m. tåg 401 följande dag.

Sandåkra—Tormestorp den 25/10.

Framför tåg 6, vilket hade en hastighet av 90 km/tim., uppflog en flock rapphöns från banan, varvid en av fåglarna trycktes genom lokets dörruta och glaset splittrades och spreds över förarhytten. Föraren träffades av glaset i ansiktet och på händerna. Biträdet befann sig vid tillfället i maskinrummet.

Eslöv—Örtofta den 16/11.

En fasan flög emot tåg 11 och splittrade lokets högra främre glasruta, varvid biträdet lindrigt skadades i ansiktet.

7 *Orsakade av främmande föremål å banan.*

Stavre—Gällö den 17/1.

Tåg 2322 påkörde vid en ägovägs korsning en timmerstock, som fallit från ett timmerlass. Stocken träffades av lokets plogvingar och slungades åt sidan. Ingen skada uppstod.

Södertälje S den 14/1.

Under tågs 9 uppehåll å stationen avlossades ett sprängskott vid pågående arbeten intill stationen, varvid en sten av omkring 1 kg vikt slungades in på spårområdet och en annan sten träffade och skadade träbeklädnaden å en Co-vagn i tåget, varjämte mindre partiklar yrde omkring. Ingen människa skadades.

Harmånger—Bergsjö.

Tåg 345 påkörde ett större träd, som under rådande stark storm blåst omkull över spåret. Lokets skorsten slogs av och en BCo-vagn skadades.

Oringen—Veda den 16/2.

Vid Oringentunnlarna hade före tågs 2659 passerande en större sten lossnat och fallit ned i spåret. Tåget stoppades av tunnelvakten och stenen avlägsnades.

Hälleyland—Hussjöby den 28/6.

Å en elektrisk luftledning, som korsar banan, hade en ledningsstolpe kommit i lutning, så att trådarna sjunkit och intrasslades i tågs 413 lok. Därvid nedrycktes de båda närmaste ledningsstolparna på ömse sidor om banan och en av dem slog emot ena fönsterventilen å loket och krossade glaset.

Ledningen var icke utförd enligt gällande författningsföreskrifter.

Flen den 18/7.

Vid tågs 4044 ankomst låg en bjälke placerad å spåret omkring 15 meter utanför infartsväxeln. Föraren observerade densamma, men kunde trots kraftig bromsning icke undvika, att bjälken påkördes. Denna kastades därvid åt sidan och bröts. Tågvägsinspektion hade i föreskriven ordning ägt rum. Bjälken hade utlagts å spåret av en å platsen boende, mindre tillräknelig man.

Huddinge den 3/9.

Då tåg 115 passerat infartssignalen och var på väg in mot stationen, förmärktes å loket en mycket hård stöt. Orsaken därtill var, att tåget påkört en av de båda grindarna till en å platsen befintlig vägskorsning, vilka grindar blivit avlyftade

och placerade en å vartdera spåret. Den å det andra spåret utlagda grinden hade av ett uppgående tåg medsläpats 40 å 50 meter och därefter söndrig blivit liggande i spårets mitt. Nidingsdådet föröware ha ej kunnat uppsåras.

Kumla—Säbylund den 13/9.

Föraren å tåg 624 upptäckte vid km. 207 + 674, att en större sten placerats å högra rälen i tågets farriktning. Vid kollisionen med lokets gardjärn splittrades stenen och kröktes gardjärnet något. Ett stenstycke slog mot bromsledningen mellan loket och första vagnen, varför endast lokbromsen kunde användas för tågets stoppande. Tåget kunde därför bringas att stanna först omkring 1 km. från platsen. Vid undersökning visade det sig att tre stenar, den största av en mansbördas storlek, placerats å rälena. Förövarna av nidingsdådet ha ej kunnat uppsåras.

Oringen—Veda den 16/11.

Vid en av tunnlarna i Oringen inträffade ett mindre ras strax innan tåg 2666 skulle passera platsen. Tåget stoppades av tunnelvakten och stenarna bortskaffades.

Almedal—Möln dal nedre den 14/12.

Tåg 1522 påkörde en ägovägsgrind, som placerats över spåret. Förövarn av nidingsdådet har ej kunnat uppsåras.