

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1936

Säkerhetstjänsten.

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

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

att anteckning om verkställd inspektion enligt såo § 55 mom. 6 saknats,
att anteckning om uttagning av A-fordon i förekommande fall saknats,
att order med längre giltighetstid ej införts i upplägg för resp. kalenderdygn
samt
att föräldrade anvisningar för överlämningsbokens förande använts;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

att anteckning om verkställd inspektion enligt såo § 55 mom. 6 införts i tågtidjournalen, ehuru överlämningsbok förts,
att hinderanmälan ej antecknats på föreskrivet sätt,
att anteckning med upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obevakad driftplats ej gjorts på föreskrivet sätt samt
att föräldrade anvisningar för journalens förande använts;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

att anteckningarna ej förts med sådan reda, att förväxling av anordningar under olika dagar varit utesluten,
att order med längre giltighetstid ej införts i upplägg för resp. dygn samt
att föräldrade anvisningar för bokens förande använts;

beträffande handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggning

att anordning för lokal omläggning av centralt omläggbar växel ej hållits frånkopplad och låst;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

att säkerhetsordningen ej varit kompletterad enligt utgivna tillägg,
att tillägg till tidtabellsboken ej varit inrättade,
att plan för säkerhetstjänsten saknats samt
att föräldrade särtryck, order och anslag funnits uppsatta;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

att tågklarerare saknat rätt band om mössan,
att tågklarerare lämnats i okunnighet om per telefon mottagna besked om anordningar, som berört tågrörelsen,
att signalering till tåg med signalredskap skett otydligt och från plats med olämplig bakgrund samt för sent,

att bangård varit starkt belyst vid tågs passerande, vilket försvårat iakttagandet av givna signaler,

att stoppsignal givits till fjärrgodståg, ehuru enligt orsb. 321/1936 så ej bort ske,
 att order till tåg å form. S 10 och S 11 varit kvitterade endast av föraren,
 att kvitto ej tagits i vederbörlig ordning å order till rälsbussförare,
 att föreskrivet bestyrkande av order å S-form. ej skett,
 att B-fordonsförare icke underrättats om uttaget A-fordon, samt
 att vagnar funnits å bangårdar avställda med öppna ventilkranar och ej uppkopplade tryckluftslangar;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

att loks hastighetsmätare visat för låg hastighet,
 att bälg å personvagn, då den ej sammankopplats med annan vagnsbälg, icke varit vederbörligen hopskjuten och fastlåst med därför avsedd anordning samt
 att bland tågattiraljen medförts slutsignalskärmar, ehuru slutsignallyktor, målade för användning även vid dagsljus, funnits;

d) säkerhetstjänstens utövande å linjen

att motordressinförare icke innehaft körkort,
 att motortralla med tillkopplad släptralla framförts såsom B-fordon, ehuru båda varit lastade,
 att småfordonsförare saknat bok för anteckning av utväxlade meddelanden enligt såo § 21,
 att småfordonsförare uraktlåtit efterhöra tågläget vid anträdande av färd och anträtt färd på annan tid än till underrättelsestationen uppgivits;

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

att T-semafor funnits å station, som bort vara utrustad med semafor i båda ändar av bangården,
 att signalmärken icke varit målade i överensstämmelse med gällande föreskrifter,
 att växlar varit i behov av justering,
 att bomsignalskärm varit felvänd,
 att semafor varit placerad för långt inåt bangården,
 att blinkljus å försignal varit i behov av reglering samt
 att anordning, som anbragts för placering av bansignaltavla å station vid bandisposition etc., funnits blott å ena sidan av vederbörande spår.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 127 och antalet instruktioner till 89.

3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Bromskraft och hastighet i särskilda fall.

Tåg, bestående blott av lok och vagn Bo 7 nr 2812 (för undersökning av spår-läget), må utan hinder av bestämmelserna i såo § 40 framföras utan annan hastighetsbegränsning än den för loket och vederbörande bansträcka gällande. (Skr. 30/11 36.)

Största tillåtna hastigheten för tåg, som framföres av ett dragande och ett tillkopplat påskjutande lok, får uppgå till 75 km/tim., därest loken äro elektriskt sammankopplade så, att båda loken kunna manövreras från det främst gående. Tåget skall i bromsningshänseende uppfylla betingelserna för bromsgrupp I och båda loken skola bromsas med genomgående broms. Efter det påskjutande loket får, oavsett bestämmelserna i såo § 41, tillkopplas vagnar, dock ej till större vikt än 60 ton. (Skr. 1/2 36.)

För de å malmbanan befintliga snöskraporna litt. D nr 1 och 3 skola i och för deras framförande i tåg gälla samma föreskrifter, som i såo § 43, mom. 6, punkt h äro meddelade för spårrensare och isskrapa.

Snöplogarna på hjul (snöslungor) litt. A nr 1, 2, 3 och 4, för vilka bestämmelserna i såo § 43, mom. 6, punkt f gälla, må såsom icke arbetande framföras i tåg, vars hastighet ej överstiger 60 km/tim. vad avser snöslungorna nr 1 och 2 och 50 km/tim. vad avser nr 3 och 4.

Å samtliga dessa snöskrapor och snöplogar skola tavlor vara uppsatta med uppgift å villkoren för fordonens framförande (Skr. 8/5 36.).

Befogenhet att manövrera lok.

I anslutning till bestämmelserna i såo § 64, mom. 1, anm. 1, har medgivits, att jämväl tjänsteman i befälsställning i lokdriftverkstad eller lokstall må förflytta lok inom stallområde, under förutsättning att dels vederbörande maskinsektionsföreståndare anser denne kompetent härtill, dels ytterligare en

man tager plats på loket såsom biträde. (Skr. 20/11 36.)

Befrielse för tågexpeditör från skyldighet att vid tågs ingående å driftplats vistas å plattform eller i dess närhet.

Trafikinspektörerna vid 19, 20 och 21 trafiksektionerna ha lämnats befogenhet att, till underlättande av tågexpedieringen å mindre driftplatser, medgiva undantag från föreskrifterna i såo § 46 mom. 5, att tågexpeditör vid tågs ingående å driftplats skall vistas å plattform eller i dess närhet.

Såsom villkor för dylikt medgivande, vilket skall vara intaget i tidtabellsboken, gäller dock

att driftplatsen är utrustad med uppehållsmärke, gällande för tåget ifråga,

att det ifrågavarande tåget icke skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg därstädes,

att icke visst göromål, t. ex. manövrering av huvudsignal och bomspel kräver tågexpeditörens närvaro,

att om uppehåll göres endast för resandes påstigande, lokpersonalen kan på lämpligt sätt underrättas om att resande finnas, t. ex. genom påstigningsmärke eller genom anbringande å lämplig, från tåget synlig plats av grön signalflagga eller handsignallykta, visande grönt sken.

I fråga om tågets stoppande gälla i dylikt fall bestämmelserna i såo § 72 mom. 11, andra stycket. (Skr. 1/7 36.)

Bevakning av station, som i tidtabell är angiven såsom oberakad.

Trafikinspektör vid sektion inom V distriktet må i samråd med vederbörande maskiningenjör bestämma, att vid station, för vilken i tidtabellen för visst tåg tecknet ● finnes angivet, signalen "jag är beredd på hinder och spårändring" skall givas, om huvudsignalen vid tågets ankomst visar stopp, och må tåget därefter intagas på sätt i såo § 74 föreskrives. Visas däremot icke körsignal efter det signalen givits, skola bestämmelserna i såo § 92 tillämpas. Förhållandet skall vara angivet i tågets tjänstetidtabell. (Skr. 23/12 36.)

Särskilda undantagsbestämmelser beträffande rälsbussar.

För framförande såsom tåg av rälsbuss med eller utan släpvagn å bandelarna Forsmo—Hoting—Storuman, Sveg—Hede samt Hällnäs—Storuman—Sorsele tillämpas på försök följande förenklade bestämmelser utöver i såo § 102 redan meddelade.

Und. från § 46.

Under den tid, då rälsbuss är på ut eller ingående å driftplats, behöver tågexpeditören ej befinna sig å plattform eller i dess närhet i annan mån än som erfordras för eventuell signalgivning.

Und. från § 67.

Avgångssignal gives icke, men får rälsbuss ej avgå från driftplats, där tågklarerare finnes i tjänstgöring, utan att denne därtill lämnat tillstånd. Dylikt tillstånd lämnas omedelbart före avgången antingen muntligen eller medelst signalen "klart för avgång".

Und. från § 72.

Särskild stoppsignal gives i regel icke, utan stoppas rälsbussen av föraren å lämpligt ställe å driftplatsen.

Har rälsbuss, som medför resande, stannat vid eller i närheten av plattform, får den förflyttas framåt eller tillbaka utan att signal därtill erhållits.

Und. från § 77.

Skall rälsbuss kvarhållas å station, för vilken i tjänstetidtabellen tecknet ■ angivits (se und. från § 87), för ändring av möte, får verkställighetsorder ej lämnas, förrän föraren å rälsbussen å en föregående plats eller å stationen ifråga delgivits order om mötesändringen.

Har dylik delgivning ägt rum i förväg, får rälsbussen ej införas å stationen, förrän körsignal givits i vederbörlig ordning.

Und. från § 87.

Driftplats må efter beslut av trafikinspektören lämnas obebakad för rälsbuss, även om sådana åtgärder ej vidtagits, som enligt § 87 eljest skola utgöra förutsättning härför.

Dylik driftplats utmärkes i tågets tjänstetidtabell med tecknet ■.

Und. från § 91.

Rälsbuss får ej införas å eller framföras förbi driftplats, för vilken i tjänstetidtabellen tecknet ■ angivits, med större hastighet än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om att växlarna i tågvägen, allt efter som de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det tåget är i gång, skall detsamma för ändamålet stoppas. Hastigheten får i detta fall ej överstiga 20 km/tim.

Und. från § 94.

Vid med tecknet ■ utmärkt driftplats behöva i § 94, mom. 1, 2 och 4 föreskrivna åtgärder ej vidtagas; äro växlarna centralt omläggbara, skall körsignal, för såvitt ej trafikinspektören anordnats bestämt, dock visas med den för tåget gällande huvudsignalen. Sedan tåget inkommit, skall signalen av föraren i dylikt fall återställas till stopp; framföras tvenne rälsbussar jämlikt § 102, mom. 10, skall denna skyldighet åvila föraren å den sista rälsbussen.

Styrelsen har samtidigt beträffande IV och V distrikten medgivit, att vid växling med rälsbuss med eller utan släpvagn bestämmelserna i str. 33 § 6 må äga tillämpning (Skr. 3/12 36.)

Stoppsignalering vid vissa bandispositioner

Under nedannämnda bandispositioner enligt tidtabell nr 136 skulle stoppsignalering icke behöva anordnas av gränstationerna, under förutsättning att i tidtabellsboken och i den grafiska tidtabellen angäves bandispositionernas omfattning och vilka dagar desamma skulle äga rum:

Bdisp nr	1, Vard, F—Vf	mellan tågen	4962	och	1202
» »	2, » F—Ss	» »	1312 (4853)	»	1305
» »	3, » Sk—Su	» »	28	»	4856
» »	4, » Sk—Ukr	» »	122	»	27
» »	5, » F—Vf	» »	1205	»	1206
» »	7, » Jö—Th	» »	1280	»	1238
» »	8, » » — »	» »	1209	»	1203
» »	9, » » — »	» »	1210 (1278)	»	1243
» »	10, » » — »	» »	1242	»	1205
» »	12, » Fm—N	» »	1207	»	1208
» »	15, » » — »	» »	7571	»	(1240) 1207.

Med hänsyn till erforderliga blockeringsåtgärder skulle Valtorp vara bevakad vid bandispositions nr 2 början. Tågexpeditören vid Valtorp ägde icke lämna medgivande till växling vid Berga och Tomten (Torbjörntorp), förrän tåg 1312 inkommit till Stenstorp. (Skr. 20/4 36.)

Framförande av tidningsdressin Göteborg C—Uddevalla SJ.

Den för ifrågakvarande transporter avsedda dressinen framföres under form av småfordonsfärd (B-fordonsfärd) enligt såo föreskrifter, med iakttagande av följande undantagsbestämmelser för färden å sträckan Göteborg C—Uddevalla SJ:

1. I såo § 34 mom. 2 föreskrivet besked, huruvida hinder för färden (med avgång från Göteborg C omkring kl. 4,0 och ankomst till Uddevalla SJ omkring kl. 6,15) förefinnes, skall lämnas av resp. underrättelsestationer efter sista tåget föregående kväll till tågklareraren Göteborg C;

2. I punkt 1 nämnt besked förmedlas till småfordonsföraren av tågklareraren Göteborg C, som skriftligen skall delgiva detsamma till den förre å av trafikinspektören vid 9 trafiksektionen upprättat formulär;

3. Begäran enligt såo § 34 mom. 7 om tågs 1571 kvarhållande i Uddevalla SJ skall likaledes förmedlas av tågklareraren Göteborg C föregående kväll och skall anteckning även härom göras å i punkt 2 nämnt formulär. Ordern skall av tågklareraren Uddevalla SJ i varje fall tillställas vederbörande personal å tåget;

4. Förutom i såo § 34 mom. 9 föreskrivna signalredskap skall å dressinen medföras bansignaltavla och under den mörka årstiden jämväl bansignallykta.

För att underlätta småfordonsförarens orientering skola bomsignallykterna, vid vägkorsningarna å sträckan Göteborg-Tingstad—Uddevalla SJ under den mörka årstiden tändas redan på kvällen. (Jfr såo § 53 mom. 4.)

Då tidningsdressinen på återgång från Uddevalla framföres såsom tåg, skall vid Göteborg-Tingstad och Olskroken körsignal ej givas för dressinen med vare sig huvudsignal eller hjälpsignalmedel. Föraren åligger särskilt å dessa stationer att dels vid stationsgränsen giva signalen "tåg kommer" och dels vid infarten och tills avgångssignal erhållits framföra dressinen med minskad hastighet, så att fordonet vid behov omedelbart kan stanna. (Skr. 18/5 36.)

Tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård.

Med hänsyn till bangårdsförhållandena samt växel- och signalsäkerhetsanläggningens funktion har styrelsen bestämt, att tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård från och med tidtabell 136 skall betraktas såsom rörelse inom ett stationsområde.

I anledning härav skola tågmöten vid Frändtorp och Sävenäs rangerbangård icke angivas i tjänstetidtabellerna.

Kontroll å tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård skall

utövas av tågklarerna vid Frändtorp och Sävenäs rangerbangård, vilka efter överenskommelse jämväl äga ändra ordningsföljden mellan här ifrågavarande tåg. Tågpersonalens kontroll över tågföljden bortfaller. (Skr. 22/4 36.)

Växlingsrörelser å dubbspåret Stockholm S—Älvsjö.

Styrelsen har medgivit, att å dubbspåret Stockholm S—Älvsjö växlingsrörelse dels inom Stockholms södra bangårdsområde å nedspåret mellan växeln vid Årsta och Stockholms södra och dels inom Älvsjö bangårdsområde å uppspåret mellan växeln vid Västberga och Älvsjö får äga rum samtidigt med att tågrörelse i samma riktning äger rum å det andra huvudspåret under villkor

att banpersonalen alltid hålles underlättad om alla på förhand kända växlingsrörelser samt

att lokpersonalen å lok, som utför extra växlingsrörelse, erhåller order om att växlingsrörelsen skall äga rum under skärpt uppmärksamhet från förarens sida och att hastigheten ej får överstiga 30 km/tim. (Skr. 29/9 36.)

Skyddsrum i tågen nr 75 och 76.

Utan hinder av såo § 42 må i tågen 75 Hallsberg—Mjölby och 76 Hallsberg—Krylbo vid hastighet överstigande 80 km/tim. framföras en vagnvikt av t. o. m. 160 ton, utan att skyddsrum erfordras. (Skr. 25/4 36.)

Framförande i tåg av ett S. N. J. diesel-elektriskt lok.

Ett Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag tillhörigt diesel-elektriskt lok med en på fem axlar fördelad tjänstevikt av högst 64 ton får å bandelen Stockholm C—Älvsjö överksamta men bemannat framföras i tåg med en hastighet av högst 75 km/tim., oavsett var i tåget detsamma är placerat men under förutsättning att lokets å tre hjulpar verkande tryckluftsbroms är inkopplad och ansluten till den genomgående

bromsledningen. Vid beräkning av tågets bromskraft värderas diesellokets bromskraft till 15 ton. (Skr. 10/12 36.)

Utbyggnad av tågklarartjänsten vid Göteborg C vid särskilda tillfällen.

Vid tillfällen, då så på grund av stor trafik prövas behöfligt, äger trafikinspektören att enligt av distriktschefen meddelade detaljföreskrifter medgiva en sådan utbyggnad av tågklarartjänsten vid Göteborg C, att viss del av tågklararens göromål må överlåtas att på eget ansvar omhändervaras av annan lämplig tjänsteman. Härvid skall emellertid så ordnas, att den å plattformen tjänstgörande tågklararen (huvudtågklararen) alltid skall vara den bestämmande, så att tidskrävande meningsskiljaktighet icke behöver uppkomma mellan denne och den tjänsteman, till vilken sålunda en del av tågklaringsgöromålen överlämnats. (Skr. 20/5 36.)

Manövrering av huvudsignalerna vid Fosiemy.

Utan hinder av bestämmelserna i såo § 51, mom. 2, får vid Fosiemy, då platsen lämnas obevakad, körsignal från infartssignalen visas åt genomfartståg innan körsignal visas från utfartssignalen.

Lokpersonalen skall underrättas om att utfartssignalen vid Fosiemy för tågrörelse mot Malmö manövreras av ställverket vid Malmö C och att nämnda signal visar stoppsignal, utom då tåg tillåtes framgå i riktning mot Malmö. (Skr. 23/5 36.)

Tillämpning av såo § 52, mom. 2, anm. 2.

Tillämpning av såo § 52, mom. 2, anm. 2, har medgivits vid Tierp, Motala V för tåg från Karlsby, Skutskär för tåg från Älvkarleö, Falköping C för tåg från Odensberg samt Vartofta och Valtorp, Skövde för tåg från Skultorp samt Ulvåker och Igelstorp, Almedal för tåg från Gubbero och Mölndals nedre och övre, Varberg för tåg från Tångaberg och Himle samt Falkenberg för tåg från

Lisbro och Skreanäs. (Skr. 13/3, 28/4, 24/10, 17/11 och 30/11 36.)

Anordning för lokal omläggning av centralt manövrerade växlar vid Vännäs och Skellefteå stad.

Till underlättande av växlingsarbetet vid Vännäs och Skellefteå stad har medgivits, att, då dessa stationer äro bevakade, anordning för lokal omläggning av centralt omläggbar växel icke alltid behöver vara fränkopplad och låst, då densamma ej användes för växelomläggning. (Skr. 8/9 36.)

Användning av säkerhetsspår vid Tenhult för lossning och lastning.

Trafikinspektören vid 8 trafiksektionen har bemyndigats lämna tillstånd till uppställning av vagnar å säkerhetsspåret i norra änden av Tenhults bangård i och för lossning och lastning vid ett tilltänkt förråd därintill.

Då vagnar äro uppställda å säkerhetsspåret, skola de vara bromsade och säkert förstängda på sätt i såo, § 32, mom. 5 stadgas.

Under tid, då stationen lämnas obevakad för tåg, få vagnar vara uppställda å säkerhetsspåret endast om de äro fastlåsta på sätt i såo § 32, mom. 1, sista stycket, säges. Innan anmälan "fri genomfart" avlåtes, skall tågexpeditören därför ha förvissat sig om, att å säkerhetsspåret stående vagnar äro på detta sätt fastlåsta. (Skr. 20/10 36.)

Tågs intagande vid Frövi.

Då växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Frövi är i bruk, få därvarande avkortade tågvägar till spårn I, II och III, vilka avslutas med röd stoppsignal, utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 användas samtidigt som fientliga tågvägar i motsatta änden av bangården, allt under förutsättning att vagnvikten enligt tjänstetidtabellen för tåget å den avkortade tågvägen ej överstiger 300 ton. (Skr. 14/5 36.)

Tågs intagande vid Arlöv.

Utan hinder av såo § 57, får, samtidigt med att tåg från Lomma intages å spår II eller III i Arlöv, därstädes å spår I eller IX intagas tåg, som ankommer å uppspåret från Malmö C och som skall göra uppehåll i Arlöv. (Skr. 10/12 36.)

Tåganmälan i vissa fall å 6 trafiksektionen.

Trafikinspektören vid 6 trafiksektionen har bemyndigats att, där så utan fara anses kunna ske, medgiva sådant undantag från såo föreskrifter att station, för vilken i tidtabellen för visst tåg tecknet Δ eller tecknet $\bullet$ finnes angivet, åläggas att till en föregående tåganmälningsstation anmäla "0 in" för tåget och att, sedan tåget avgått, inträda såsom tåganmälningsstation i vanlig ordning. Efterföljande tåganmälningsstation för nämnda tåg skall i sin tur anmäla "0 in" till den nytilkomna tåganmälningsstationen. (Skr. 28/12 36.)

Tåganmälan och anmälan "fri genomfart" vid vissa driftplatser under tidtabell 136.

I anslutning till tidtabell 136 har bestämts följande:

Vid Nyåker må tåganmälan för tåg 4351 inskränkas till att omfatta endast anmälan "0 in".

Klartanmälan för tåg 4351 skall till Hörnsjö avlåtas av Trehörningsjö.

Vid Skorped må tåganmälan för tåg 4353 inskränkas till att omfatta endast anmälan "0 in".

Klartanmälan för tåg 4353 skall till Mellansel avlåtas av Aspeå. (Skr. 20/4 36.)

Vid Mullsjö må tåganmälan för tåg 4911 inskränkas till att omfatta endast anmälan "0 in". Klartanmälan för tåg 4911 skall till Falköping C avlåtas av Jönköping C.

Vid Habo må anmälan "fri genomfart" lämnas och bevakningen upphöra utan att dessförinnan "0 in" för tåg 4912 erhållits från Falköping C.

Anmälan "0 in" för tåg 4912 skall av Falköping C i stället för Habo avlåtas till Jönköping C, som ej utan att ha mottagit nämnda anmälan från Fal-

köping C får anmäla "klart" för tåg 11. (Skr. 20/4 36.)

Vid Åsträsk må anmälan "fri genomfart" lämnas och bevakningen upphöra sedan anmälan "0 in" för tåg 4350 erhållits från Bastuträsk, men utan att dessförinnan "0 in" för tåg 93 erhållits från Vännäs.

Anmälan "0 in" för tåg 93 skall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Åsträsk, innan "klart" får lämnas för tåg 4351. (Skr. 22/4 36.)

På grund av att Undersåker och Åre äro obeckade för ifrågavarande tåg behöver tåganmälan icke utväxlas för tågen 2334 y och 2335 y å linjen Järpen—Åre, under förutsättning, att stationerna Undersåker och Åre till Järpen anmäla "fri genomfart" efter det sista å bansträckan Järpen—Åre närmast före rälsbusståget 2334 y framgående tåget. (Skr. 14/5 36.)

Tibro station, obeckad för tåg 1358, må efter expedieringen av tåg 1353 avläta anmälan "fri genomfart" endast till Skövde.

Karlsborg må omedelbart efter tågs 1353 avgång lämna Skövde villkorlig rättighet att avsända tåg 1358 genom anmälan enligt följande formulering: "Då 1353 inkommit och anmälan fri genomfart ingått från Tibro, klart 1358". (Skr. 9/11 36.)

Tågs hastighet vid Malmby och Grundbro.

Då växelförreglingen är i bruk få tåg å huvudtågväg vid Malmby och Grundbro — där huvudsignalerna för närvarande utgöras av "T-semaforer", placeras mitt på resp. driftplatser — framföras med den för linjen Åkers styckebruk—Strängnäs största tillåtna hastigheten (80 km/tim.), under förutsättning att orienteringsmärken finnas uppsatta på försignalsavstånd från ingångsväxlarna. (Skr. 28/7 36.)

Trafikering av bansträckan Göteborg C—Olskroken.

I. Överflyttning av tåg från ett spår till ett annat.

Under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk äga tågklarerna vid

Göteborg C och Olskroken, oavsett tjänstetidtabellernas bestämmelser, låta tågen framgå å vilket som helst av följande spår, nämligen:

a) S. J. dubbelspår (dock endast vänsterspår, om ej enkelspårdrift är anbefallad av tågledaren),

b) B. J.-spåret och

c) Södra bispåret.

Till södra bispåret må dock från annat spår överflyttas endast tåg, som utgöras av lokala lokgångar eller växlingståg.

Vid dylik överflyttning skall tågklararen å den station, till vilken tåget skall framgå, till den andra stationen utfärda order enligt följande formulering:

"Tåg skall i dag gå från
 till
 å

S. J. nedspår	} och intages vid ...
S. J. uppspår	
B. J.-spåret	
Södra bispåret	} å spår

 ving^e. Tåg möter tåg . . .
 vid Olskroken."

Tågbefälhavare och lokpersonal å det tåg, som sålunda skall gå å ändrat spår, skall delgivas ordern skriftligen å av distriktschefen fastställt formulär. Beträffande loktåg och växlingståg behöver dock endast lokpersonalen delgivas, och må detta ske genom muntligt besked av tågklararen personligen till föraren personligen. Vid muntligt besked skall föraren i sin tur delgiva biträdet.

Tågpersonalens kontroll av tågföljden bortfaller. Tågbefälhavare och lokpersonal å uppgående tåg, som från Olskroken fortsätta å Bergslagens järnvägar och Bohusbanan, skola dock fortfarande utöva kontroll över att mötande tåg inkommit till Olskroken eller där mottaga behörig order om mötesändring.

II. Ändring av ordningsföljden mellan tvenne tåg.

a) Mellan tvenne tåg, som båda framgå i samma riktning å S. J. dubbelspår eller å B. J.-spåret, må under förutsätt-

ning att linjeblockeringen är i bruk ordningsföljden ändras enligt överenskommelse mellan tågklarerarna vid Göteborg C och Olskroken utom i det fall att båda tågen gå från Göteborg C och skola bortom Olskroken framgå å samma huvudspår.

Vid dylik ändring av ordningsföljden framställer tågklareraren å den station (C), varifrån ordningsföljden är avsedd att ändras, till den andra stationen (D) följande fråga:

”Kan tåg 02 gå efter 04 till D?”

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

”Tåg 02 går efter 04 till D.”

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd.

Tågpersonalen skall ej underrättas.

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

”Tåg 02 kan ej gå efter 04 till D” och angiver därjämte skälet härtill.

Frågan om ändring av ordningsföljden har därmed förfallit.

b) Mellan tvenna tåg, som framgå i motsatt riktning å B. J-spåret eller vid enkelspårsdrift å S. J. dubbelspår, må, när linjeblockeringen är i bruk, ordningsföljden likaledes ändras genom överenskommelse mellan tågklarerarna vid Göteborg C och Olskroken; dylik ändring av ordningsföljden må dock ej göras i fråga om två B. J.-tåg eller två Bohusbanans tåg, då mötet skall flyttas från Göteborg C till Olskroken.

Härvid skall tågklareraren å den nya mötesstationen (A) avsända följande verkställighetsorder till den förutvarande:

”Tåg 02 skall framgå till A och där möta 01.”

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd.

Tågbefälhavare och lokpersonal å båda tågen skall delgivas ordern å form. S 8 resp. S 9. Beträffande loktåg och växlingståg behöver dock endast lokpersonalen delgivas, och må detta ske genom muntligt besked av tågklareraren personligen till föraren personligen.

Finnes hinder för mötets förläggande till den utsedda stationen (A) meddelar

tågklareraren därstädes detta till den andra stationen sålunda:

”Tåg 02 kan ej möta 01 i A.”

III. Anordnande och inställande av tåg.

Är linjeblockeringen i bruk, må extra loktåg och växlingståg anordnas eller inställas å S. J. dubbelspår och B. J.-spåret enligt överenskommelse mellan tågklarerarna vid Göteborg C och Olskroken.

Då det gäller anordnande av loktåg eller växlingståg, utfärdas ordern av den station, till vilken tåget skall framgå, och skall ordern innehålla uppgift å tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid ankomststationen.

Vederbörande tågpersonal underrättas antingen genom muntligt besked av tågklareraren personligen till föraren personligen, varvid denne senare skall delgiva biträdet, eller skriftligen å fastställt formulär. Möte behöver ej angivas å tjänstetidtabellen och mötande tåg skola ej underrättas.

För banbevakningens underrättande gälla bestämmelserna i såo § 82, mom. 5, anm. 2.

Trafikinspektören äger bestämma om och i vilken ordning tågledaren skall underrättas om dispositioner enligt ovanstående. (Skr. 1/2 36.)

Tågrörelser å sträckorna Göteborg C—Gubbero—Almedal och Olskroken—Gubbero—Almedal.

Under förutsättning att säkerhetsanläggningen (inkl. linjeblockering och spårledning) å sträckan Almedal—Gubbero-skiljeväxeln vid Olskroken och å sträckan Almedal—Gubbero—Göteborg C är i bruk, gälla följande undantag från såo:

1. Tågpersonalens möteskontroll (såo § 67) bortfaller i följande fall:

a) vid *Gubbero* å tåg från Sävenäs rangerbangård beträffande möte i *Gubbero* med tåg, som framgå från *Almedal* till *Göteborg C* och å tåg från *Göteborg C* beträffande möte i *Gubbero* med tåg, som framgå från *Almedal* till *Sävenäs* rangerbangård,

b) vid *Olskrokens ställverk I*: å tåg från Sävenäs rangerbangård till Almedal beträffande möte vid övergången från det dubbelspåriga bispåret Sävenäs rangerbangård—Olskroken, och

c) vid *Almedal* å norrgående tåg beträffande möte i Almedal med tåg från Göteborg C eller Sävenäs rangerbangård.

2. Order om tågfoljdsändringar (såo § 77) skola icke lämnas till tågbefälhavare och lokpersonal å under 1, a) — c) härovan nämnda tåg i de fall, då denna personal befriats från möteskontroll.

3. a) *Befälhavaren i ställverket vid Göteborg C* skall vid manövrerandet av ställverksapparaterna tjänstgöra såsom tågklarerare i fråga om kontrollen av den fastställda tågföljden å sträckorna Olskroken—Gubbero—Almedal och Göteborg C—Gubbero—Almedal och

b) *Befälhavaren i ställverk I vid Olskroken* skall tjänstgöra såsom tågklarerare beträffande tåg till och från Almedal.

Samtliga rörelser å den dubbelspåriga bansträckan Olskroken—Sävenäs rangerbangård skola fortfarande utföras såsom bispårståg. (Skr. 2/5 36.)

Ändring av ordningsföljden mellan tåg å bansträckorna Göteborg C resp. Olskroken—Almedal och Olskroken—Göteborg-Tingstad

Tågklarerarna vid Göteborg C, Almedal, Olskroken och Göteborg-Tingstad må utan hinder av bestämmelserna i såo § 67 mom. 7 äga ändra ordningsföljden mellan i samma riktning gående tåg i den omfattning efterföljande tabell anger:

Härvid skall förfaras sålunda:

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

"Kan tåg 02 gå efter 04 till D?"

Finnes intet hinder härför, svarar tågklareraren vid D sålunda:

"Tåg 02 går efter 04 till D."

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd.

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

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

Frågan om ordningsföljden har härigenom förfallit och tågen skola expedieras i den förut fastställda ordningsföljden.

Trafikinspektören äger bestämma, om och i så fall i vilken omfattning och på vilket sätt tågledaren skall underrättas angående enligt ovanstående vidtagna ändring av tågens ordningsföljd. (Skr. 2/5 36.)

Anordnande och inställande av tåg samt ändring av tågs ordningsföljd å bandelen Eskilstuna C—Eskilstuna S.

Intill dess sådan ändring av signal- och säkerhetsanläggningen vid Eskilstuna C utförts, att signaler och växlar vid Eskilstuna S manövreras resp. läsas från Eskilstuna C, gälla följande undantag från såo.

Tågklareraren vid Eskilstuna C äger att å sträckan Eskilstuna C—Eskilstuna S med tågledares befogenhet

dels anordna och inställa växling och tomvagnståg (även ensamt lok), varvid

Ordningsföljden får

av tågklareraren vid	ändras å bansträckan	mellan tåg, av vilka	
		det ena går å bansträckan	det andra går å bansträckan
Göteborg C (tkl å tåg $\times$) och Almedal	Göteborg C resp. Olskroken—Almedal	Göteborg C resp. Olskroken—Möln- dals nedre	Göteborg C resp. Olskroken—Möln- dals övre
Olskroken och Göteborg-Tingstad	Olskroken—Göteborg-Tingstad	Olskroken—Lill- hagen	Olskroken—Sanne- gården eller Göteborgs Frihamn
		Olskroken—Sanne- gården	Olskroken—Göteborgs Frihamn

tågledaren (i Stockholm) i varje särskilt fall skall underrättas samt

dels ändra ordningsföljden mellan två tåg, som båda framgå enbart å linjen Eskilstuna C—Eskilstuna S eller mellan två tåg, av vilka det ena går enbart å nyssnämnda linje och det andra å linjen Eskilstuna C—Ärla. Bestämmelserna i såo §§ 77 och 78 skola därvid tillämpas med undantag av att ordern om tågföljdsändringen icke behöver avlätas, om verkställighetsordern skall lämnas av tågklareraren vid Eskilstuna C. (Skr. 19/8 36.)

Trafikering av linjerna Söderfors—Orrskog och Örbyhus—Dannemora.

Följande undantagsbestämmelser gälla:

a) Vid Söderfors och Dannemora erfordras inga fasta signalinrättningar.

b) Tågklareraren vid Orrskog resp. Örbyhus handbar ledningen av rörelser med fordon å linjen Orrskog—Söderfors resp. Örbyhus—Dannemora ävensom å spår 1 å Söderfors och Dannemora stationer, varför tåg icke må utgå eller vagnuttagning eller färd med småfordon äga rum å dessa linjer utan dennes tillstånd. Vid växling å spår 1 vid Söderfors och Dannemora erfordras även tillstånd av förenämnde tågklarerare utom i fråga om rörelser med rälsbuss eller lokomotor i samband med rörelse till och från lokstallet. Regelbundet återkommande växlingsrörelser må medges för längre tidsperiod på en gång, dock högst en tidtabellsperiod.

Vid Söderfors och Dannemora finnes ingen tågexpeditör.

c) När tåg skall avgå från Söderfors resp. Dannemora, inhämtar föraren "klart 0" från tågklareraren i Orrskog resp. Örbyhus; omedelbart före tågets avgång anmäles jämväl "0 ut".

Vid tågs ankomst till Söderfors resp. Dannemora anmäler föraren till tågklareraren i Orrskog resp. Örbyhus "0 in".

I sådant fall, som omnämnes i såo § 102, mom. 10 f, skall anmälan göras av föraren å det första tåget.

d) Utväxlade telefonmeddelanden an-

tecknas på sätt trafikinspektören föreskriver.

e) Till växlar och spårspärrar i Söderfors och Dannemora hörande nycklar (K3) skola insättas i centrallås, vars huvudnyckel (K16) normalt skall vara urtagen ur låset och förvarad å expeditionen.

Huvudnyckeln får utlämnas för centrallåsets öppnande:

1) vid motorfordons gång till och från stallet,

2) vid tågs in- och uttagande å resp. från annat spår än spår 1,

3) vid de fastställda tiderna för regelbundet återkommande växlingsrörelser, som beröra spår 1,

4) i övrigt endast efter inhämtat medgivande från tågklareraren vid Orrskog resp. Örbyhus.

Följande antal K-nycklar få samtidigt vara i bruk

vid Söderfors: 1 st. K16 och 10 st. K3

» Dannemora 1 » K16 » 8 » K3

Övriga K-nycklar skola förvaras under plombering.

Efter varje gång växlingsrörelse, vilken berört spår 1, avslutats, skola ur centrallåset urtagna K³-nycklar åter insättas i detsamma, varefter K¹⁶-låset låses, nyckeln urtages och anmälan härom lämnas till tågklareraren Orrskog resp. Örbyhus.

f) Förare må åläggas att vid bandisposition utföra i såo § 29:5 föreskriven signalering vid Söderfors och Dannemora.

g) Vid tågs avgång erfordras icke avgångssignal vid någon av ändstationerna för sträckan (jfr dock punkt b).

h) Vid tågs ankomst erfordras icke stoppsignal av tågklarerare vid någon av ändstationerna för sträckan utan skall föraren stoppa tåget å plats, som anvisats honom av vederbörande stationsföreståndare.

Vid lokomotortågs ankomst till Söderfors resp. Dannemora skall det i erforderliga fall åligga den bland stationspersonalen, som innehar nyckel till växlar och spårspärrar, att i förväg lägga i förteckningen angiven tågväg.

Under tågs ingående vid Söderfors

och Dannemora skall tåget framföras med försiktighet, så att detsamma vid oförmodat hinder omedelbart kan stan-
na.

i) Ändring av tågs ordningsföljd må ske på order av tågklararen i Orrskog resp. Örbyhus till vederbörande förare. Vid ändring av möte behöver endast i § 77, mom. 2 och § 78, mom. 2 omnämnd order givas.

j) Alla order och underrättelser till banpersonalen lämnas av tågklararen i Orrskog resp. Örbyhus.

k) Trafikinspektören må medge inskränkning i föreskrifterna om tågattiraljs medförande och rapporters av-
givande. (Skr. 15/5 och 7/8 36.)

Manövrering av vägbommar och huvudsignaler å driftplatser, som äro obevakade för tåg.

Distriktschefen vid III distriktet har bemyndigats att efter prövning i varje särskilt fall medgiva, att å driftplats, där manövrering av vägbommar hand-
haves av stationspersonalen, huvudsignal vid behov får återställas till stopp, då platsen är obevakad, och körsignal sedermera visas först sedan bommarna fällts. Såsom villkor härför skall dock gälla, att växel- och signal-
säkerhetsanläggningen manövreras av tjänsteman, som vid prövning godkänts icke blott i skötseln av dylik anläggning utan även i övriga erforderliga delar av säkerhetstjänsten. (Skr. 24/3 36.)

Enär huvudsignalen för infart för tåg söderifrån vid Bodens södra står i sådant beroende av innanför densamma befintliga fällbommar, att körsignal icke kan visas förrän bommarna äro nedfälda, har styrelsen medgivit, att, då Bodens södra är obevakad, nämnda huvudsignal normalt icke behöver visa körsignal. (Skr. 18/8 36.)

Huvudsignalerna i Frövi, vilka, sedan stationen gjorts klar att trafikeras obevakad, i båda riktningarna stå i beroende av bommarna för vägkorsningen i bangårdens östra ände, skola ej normalt intaga körställning, i det att körsignal från dem i sådant fall visas först i och

med att bommarna äro fälda. Då tåg på utfart passerar huvudsignalen för infart i motsatt riktning, behöver denna ej visa körsignal. (Skr. 25/4 36.)

Anordningarna för driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg.

Frövi station må lämnas obevakad för statens järnvägars tåg å spår III utan hinder av att huvudspåret från Vanne-
boda ej kan avstängas medelst skyddsväxel eller spårspärr. (Skr. 25/4 36.)

Vevapparaten vid Långviksmon skall icke förse med kontrollås K 16, utan i stället skall nyckeln K 15 till tågvägs-
låsen användas som huvudnyckel och förvaras i Trehörningsjö eller Björna, då Långviksmon är ständigt obevakad. Nyckeln skall vara försedd med bricka, märkt "Huvudnyckel för Långviksmon". (Skr. 1/8 36.)

När huvudnyckel K16 för den ständigt obevakade driftplatsen Ekshagen utlämnats vid bandisposition för uttagning av lok och vagnar till nämnda plats, må hinderanmälan återkallas, utan att nyckeln återlämnats till Jönköping C, under förutsättning att tillsyningsman-
nen anmält, att lok och vagnar äro avställda å sidospåret innanför skyddsväxeln och hithörande föreskrifter i såo § 93 i övrigt äro uppfyllda samt anmälan åtföljts av tillägget: "Huvudnyckeln innehaves av undertecknad."

Intill dess huvudnyckeln återlämnats till Jönköping C, är tillsyningsmannen ansvarig för att nyckeln icke obehörigen begagnas. (Skr. 11/5 36.)

Enbemannning av lok och tåg utan särskild tågbefälhavare.

Då särskild tågbefälhavare beordrats medfölja tåg 7456 å sträckan Sävenäs rangerbangård—Alingsås, må denne — under förutsättning att sista vagnen är ansluten till bromsledningen — taga plats å loket. (Skr. 8/2 36.)

För tåglokens bemanning med enbart förare å sträckan Gällivare—Malmberget—Tingvallskulle, oberoende av vilket slag av genomgångsbroms, som kan komma till användning, har styrelsen

medgivit, att — utan hinder av bestämmelserna i såo § 98 mom. 2 — enbemannning må förekomma även å tåg, tillhörande bromsgrupp III, då resande ej medföres. (Skr. 9/4 36.)

Å bandelen Sveg—Hede må tåglok efter distriktschefens beprövande bemannas med enbart förare under följande villkor:

1) Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissla skola kunna handhavas från lokets båda sidor.

2) Tågbefälhavaren, som vid avlagt prov skall visa sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och innata vatten i ångpannan, skall under tågets gång mellan driftplatserna taga plats å loket.

3) I övrigt skola bestämmelserna i såo § 98, mom. 1, 2 och 4 gälla i tillämpliga delar. (Skr. 20/5 36.)

För malmbanan gäller följande undantag från såo § 99, mom. 2 f) (66 mom. 4 b).

Å samtliga malmtåg, där föraren jämväl är tågbefälhavare, skall, enär vagnantalet i regel är konstant, uppgift enligt form. 359 e endast lämnas, då avvikelser från det normala vagnantalet enligt uppgiften å sid. 40 i tidtabellsboken föreligger.

För att föraren skall kunna kontrollera bromskraften, skall dock uppgift å antalet avstängda malmvagnar lämnas föraren av vagnsynaren (bromsprovaren).

Förestående bestämmelse skall intagas i 19 trafiksektionens tidtabellsbok. (Skr. 19/8 36.)

4. Tolkningskrav av såo föreskrifter.

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

Till § 18, mom. 2 c, 4 c och 8 samt § 67, mom. 10 d.

Det får anses likgiltigt i vilken ordning signaler enligt angivna moment i § 18 givas; huvudsaken är att föraren jämlikt såo § 67, mom. 10 d, förvissar sig om att mötande tåg inkommit. (Öis skr. 19/6 36.)

Till § 29, mom. 4, andra stycket.

Därest order om viss bandisposition gäller flera dagar i följd och tågexpeditionen för varje gång bandispositionen vidtages förvissar sig om att arbetsledaren resp. tillsyningsmannen innehar riktig bandispositionsorder, är det icke behöfligt att tillställa arbetsledaren eller tillsyningsmannen ny utskrift av orden. (Öis skr. 29/2 36.)

Till § 35.

Då det vid utfärdande av tillfällig tjänstetidtabell jämlikt såo § 35 i vissa fall kan förekomma, att kvitto icke hinner avlämnas från samtliga kvitteringsskyldiga stationer, måste tågledaren — för att förfaringsättet över huvud taget skall hava någon mening — övervaka, att kvitto åtminstone inkommer från extratågets utgångsstation, innan tåget skall avgå därifrån, samt från övriga stationer, innan dessa hava att taga befattning med tåganmälan för och expediering av tåget eller ordergivning, som berör detsamma.

För vinnande av tid böra tågledarna, då så erfordras, sätta sig i förbindelse med vederbörande tågklarare personligen.

Vid överlämning tågledare sinsemellan skall noga tillses, att samtliga kvitton för viss anordning inkommit eller, om så ej kunnat ske, förhållandet särskilt påpekas för den tillträdande. (Sty. skr. 9/10 36.)

Till § 49, mom. 3.

När ordergivning å form. S 10 eller S 11 om visst förhållande skall under någon tidrymd ske till alla tåg (eller alla tåg i viss riktning, å visst spår etc.), varvid den för ordergivningen ansvariga stationen icke gärna kan för varje tåg avlåta särskild begäran om ordergivning till de resp. stationer, där orden bör tillställas tågen, utan framställer begäran en gång för alla, får det anses lämpligt, att den station, varifrån yrkande på ordergivning till tågen genom annan station göres, i detta yrkande

angiver orderns formulering, t. ex. sålunda:

"Alla tåg fr. o. m. tåg 01 resp. 02 i dag och tillsvidare skola delgivas följande order å form. S 10:

Å bansträckan A—B gives *varsamhetssignal*, gällande för bansträckan kmp 0 + 000—0 + 000; hastigheten får ej överstiga 30 km/tim." (Öis skr. 7/10 36.)

Till § 50, mom. 3 och § 73, mom. 1.

Måste spårändring vidtagas å en station för ett tåg, som redan avgått från närmaste bevakade station, och skall därvid såsom tågväg användas ett spår, till vilket körsignal med infartssignalen ej kan visas på grund av säkerhetsanläggningens beskaffenhet, så att hjälpsignalmedel måste användas, och i vilket spårs bortre ände hinder dessutom finnes, erfordras ej, sedan föraren vid tågets annalkande givit signalen "jag är beredd på hinder och spårändring", särskild underrättelse till lokpersonalen om hindret i tågvägen, innan körsignal gives, utan skall föraren i enlighet med innebörden av den av honom givna signalen vara beredd såväl på spårändring som på hinder i tågvägen. (Öis skr. 20/1 36.)

Till § 52, mom. 7.

Om huvudsignal visar kör men tillhörande ljusförsignal visar varsamhet till följd av fel å färgväxlaranordningen, är detta förhållande motsvarigt till att försignalskiva ej följer huvudsignalens rörelser, varför § 52, mom. 7 i sådant fall är tillämpligt. (Öis skr. 18/8 36.)

Till § 59, mom. 1.

Infartssignalen måste alltid ha ställts till stopp efter intagande å station av ett tåg, innan anmälan "0 in" får avlätas beträffande detsamma — alltså även om vid tät tågföljd i samma riktning det efterföljande tåget har fast uppehåll. (Öis skr. 7/10 36.)

Till § 59, mom. 2.

Har order givits om förläggning av möte mellan två tåg till station, som

enligt tidtabellen skulle vara obevakad för de båda tågen, men denna order upphävt genom ny order, skall den ifrågavarande stationen alltjämt vara obevakad för de berörda tågen och sålunda ej vara tåganmälningsstation för dem. Har bevakningen å platsen varit återupptagen på grund av den första ordern, måste ny anmälan "fri genomfart" avlätas, innan klartanmälan mellan de på ömse sidor om den ifrågavarande stationen belägna närmaste tåganmälningsstationerna får utväxlas för de berörda tågen. (Öis skr. 5/10 36.)

Till § 67, mom. 2 och § 83, mom. 5.

Iakttages å station, att å genomfartståg båda slutsignallykterna äro släckta, ehuru nattsignaler skola användas, skall tåget stoppas. Kunna slutsignallykterna ej tydligt iakttagas, gäller dock såo § 83 mom. 5 till efterrättelse; d. v. s. tåget skall då ej stoppas, om fara för sammanstötning med eventuellt lossgångna vagnar föreligger. (Öis skr. 15/10 36.)

Till § 67, mom. 5.

Utgångståg, som fyller de i nämnda mom. angivna fordringarna, bör kunna få avsändas 5 min. före i tjänstetidtabellen bestämd tid. (Öis skr. 26/6 36.)

Till § 68, mom. 3.

När tåg nalkas fast signal och lokbiträdet från sin plats ej kan iakttaga denna, t. ex. vid gång med ånglok i skarp vänsterkurva med liten radie, måste han gå över på lokets andra sida för att kunna fullgöra den honom åliggande skyldigheten att iakttaga signalbilden. Man måste härvidlag göra åtskillnad mellan föraren och biträdet, emedan i den förres tjänsteåligganden ingå uppgifter av beskaffenhet att kunna förhindra att han ens för några sekunder avlägsnar sig från sin plats. I likhet med vad fallet är exempelvis vid enbemannig av lok kan iakttagande av signalerna sålunda — t. ex. vid gång i skarp högerkurva — komma att tidvis åvila en enda man, utan att detta kan anses

medföra ett åsidosättande av såo anda och mening. (Öis skr. 11/12 36.)

Till § 74, mom. 1, anm. 2.

Har tåg, som å viss station är genomfartståg, genom annan station givits order både om uppehåll för resandeutbyte och om möte med annat tåg å platsen, bör tåget behandlas som genomfartståg och signaleringsförfarandet enligt § 74, mom. 2, tillämpas. (Öis skr. 30/9 36.)

Till § 85, mom. 5.

Vid olyckshändelse, där fara för liv föreligger, må i såo § 85, mom. 5 omnämnd avpatrullering utföras på så sätt, att vederbörlig ban- eller ledningsfunktionär medföljer hjälptåget för att från tåget företaga avpatrullering. Vid endast materiell skada skall avpatrullering ske i vanlig ordning. (Sty skr. 29/9 36.)

Till § 91, mom. 3, och § 92, mom. 1.

Av lokpersonalen å ett tåg mottagen underrättelse, att anmälan "fri genomfart" saknas från obebakad driftplats medför ej befrielse från tillämpning av § 92, mom. 1, därest huvudsignal å platsen ej visar körsignal. (Öis skr. 16/11 36.)

Till § 96, mom. 1, och form. nr 359 A.

Inhämtande av upplysning om tåg-läget, när bevakningsskyldighet åter inträder å förut obebakad driftplats, skall ske från någon av de närmast på ömse sidor om platsen belägna tåganmälningsstationerna. Kan sålunda endera av dessa lämna besked om tågen i båda riktningarna å dubbelspårig bana, måste det anses riktigt, om förfrågan rik-tas endast till denna. (Öis skr. 26/2 36.)

Till § 100.

Med hänsyn till de åligganden såsom tågexpeditör, som påvåla tågbefälhavare å linjer, där bestämmelserna i § 100 av såo äro gällande, har styrelsen förklarat sig icke ha något att erinra mot tillämpning

av följande, genom praxis uppkomna förfaringssätt, då begäran om tågs kvarhållande å obebakad driftplats för möte med B-fordon ifrågakommer.

a) Begäran därom skall av småfordonsföraren personligen i regel framställas till tågklararen å den tåganmälningsstation, varifrån tåget utgår å tåganmälningssträcka, varå den obebakade driftplatsen är belägen.

b) Uppkommer behov av möte å obebakad driftplats sedan tåget lämnat nämnda tåganmälningsstation, må i undantagsfall begäran om dylikt möte av småfordonsföraren personligen framställas hos tågbefälhavaren under tågs uppehåll å obebakad driftplats, vare sig mötet skall äga rum å sistnämnda driftplats eller å annan i tågets väg före nästa tåganmälningsstation belägen obebakad driftplats.

c) Har begäran om möte vid obebakad driftplats gjorts hos tågklararen enligt a) underrättar nämnde tågklarare tågklararen å närmaste tåganmälningsstation i tågets väg om förhållandet, varefter anmälan "klart 0" för tåget ifråga kompletteras med uttrycket "endast till N" (den obebakade driftplats, å vilken tåget skall kvarhållas) samt orsaken därtill ävensom tågklararens namn. Avskrift å form. S 12 av denna anmälan skall mot kvitto tillställas tågbefälhavaren och lokpersonalen innan avgångssignal får givas till tåget.

d) Har begäran om möte vid obebakad driftplats gjorts hos tågbefälhavare enligt b), avlåter tågbefälhavaren följande meddelande till småfordonsföraren: "Tåg... kvarhålls vid.... för möte med B-fordon n:r...". Detta meddelande underskrives av tågbefälhavaren och lokpersonalen gemensamt samt avsändes av tågbefälhavaren till småfordonsföraren.

Vid samtliga dessa meddelanden och anmälningar skall småfordonsförarens titel och namn samt förefintlig beteckning å B-fordonet angivas.

Tågbefälhavaren ombesörjer erforderlig växelomläggning å det spår vid den obebakade driftplatsen, på vilket B-

fordonet skall intagas och giver genom signal till växlingsrörelse småfordonsföraren tillstånd till att ingå å driftplatsen ifråga. Ankommer B-fordon till dylik driftplats samtidigt med eller före tåget, skall B-fordonet kvarhållas utanför densamma tills tåget inkommit och nämnda signal från tågchefen erhållits. (Sty. skr. 13/1 36.)

Till § 102, mom. 10.

Vid utfärdande av tillfällig tjänstetidtabell för tåg, som får avsändas å tåganmälningssträcka, vara annat tåg utgått, och innan detta lämnat sträckan, bör formuleringen "på tåganmälningssträcka efter tåg . . ." bibehållas i formulär S 4, varigenom möten, förbigångar och tågspår äro givna enligt såo § 35, mom. 4, anm. 1. Föreskriften om att tåget skall gå på "300 meterssträcka" efter annat tåg anges å platsen för anmärkningar under åberopande av såo § 102, mom. 10.

För intagande av dylikt tåg å station gälla såo bestämmelser. § 73 skall således även tillämpas vid behov. (Öis skr. 30/9 36.)

Till § 102, mom. 11.

Kan rälsbuss, som stannat å linjen, varken föras framåt eller tillbaka, gäller § 84 och skall således stoppsignalering med knalldosor ombestyras enligt § 27. Vid tillämpning enligt § 102, mom. 11, i sådant fall av § 100, mom. 7 b, får den föreskrivna signaleringen medelst två knalldosor på ett avstånd av omkring 600 m. åt det håll, varifrån det avhämtande tåget väntas, anses utförd i och med den enligt § 27 utförda stoppsignaleringen. Vid avhämtningen av rälsbussen skola knalldosorna påköras av tåget, varjämte varsamhetssignal visas vid behov enligt § 32, mom. 6.

Nödgas först gående tåg stanna å linjen, då rälsbuss följer på "300 meterssträcka", får fara anses vara för handen, varvid stoppsignalering omedelbart skall ombestyras enligt § 27, (såsom i § 102, mom. 10 h. föreskrives). Kan i sådant fall den efterföljande rälsbussen införa

skadad framförvarande rälsbuss, må detta ske under iakttagande av föreskrifterna i § 83. Kan så ej ske, böra rälsbussarna lämpligen sammankopplas och förfäres såsom vid införande av ensam skadad rälsbuss. (Öis skr. 30/9 36.)

Förutom ovan angivna tolkningar återgivas här även följande, som varit bekantgjorda genom bihangsorder men, såsom varande huvudsakligen förklaringar eller påminnelser i anslutning till på annat sätt utfärdade bestämmelser, ej ansetts böra vid framtida kodifieringar av bihangsorden medtagas bland dessa.

Till förtydligande av bestämmelserna angående orienteringsmärkens placering har styrelsen meddelat, att, då dylika märken utsättas på grund av bestämmelserna i såo § 28, mom. 2, anm. 2, desamma ej behöva uppsättas, förrän varsamhetssignalerna ersättas med hastighetstavlor. Orienteringsmärkena uppsättas i dylikt fall på den plats, där varsamhetssignalerna varit uppsatta.

Vid användning av orienteringsmärken enligt baningenjörens beprövande jämlikt såo § 15, mom. 9, skola märkena i regel placeras omkring 350 m. på ömse sidor om vederbörande sträcka.

Då orienteringsmärken enligt såo § 15, mom. 9, användas vid driftplats, där personal ej finnes, skola märkena placeras omkring 100 m. därifrån och alltid till vänster i farriktningen; i kurvor kan dock avståndet ökas för erhållande av bättre sikt. Uppgift om dylika märkens placering skall vara intagen i tidtabellsboken.

I de fall, då försignal saknas, oaktat större hastighet än 60 km/tim. är tillåten å vederbörande bansträcka, skola jämlikt styrelsens skrivelse den 4 augusti 1933 orienteringsmärken uppsättas på försignalsavstånd från huvudsignalen. (Orsb. 7/1937 — förutv. orsb. 481/1935.)

I de fall, då å säkerhetsanläggning med elektriskt ljus i semaforer anordnats såväl signalkontroll som kontroll-

lampa för den elektriska belysningen i övre semaforvingens lykta, gäller ifråga om tågvägsinspektion i vad avser kontroll å sådan semafor enligt såo § 55, mom. 3 c, vad som i sista stycket av mom. 10 i samma paragraf bestämts angående inspektion av huvudljussignal, nämligen att densamma kan ske genom iakttagande av spegelfält eller lampa för signalkontroll samt kontrollampa för elektrisk belysning.

På grund härav erfordras icke iakttagande av något sken bakåt från lyktorerna i sådan semafor. (Orsb. 8/1937 — förutv. orsb. 164/1935.)

I syfte att underlätta tågvägsinspektionen vid möte mellan fjärrgodståg och annat tåg eller när fjärrgodståg skall förbigås av annat tåg föreskrives, att fjärrgodståget alltid, när ej av särskilda skäl annat påfordras, skall framgå till infartstågvägens slutpunkt. Stoppsignal skall således ej givas vid dylika tillfällen (jfr såo § 72 mom. 8).

Skulle av någon anledning tåget i dylikt fall av föraren icke kunna stoppas, så att dess främre del står hinderfritt i förhållande till mötande eller förbigående tåg, skall föraren, då så erfordras, på lämpligt sätt, exempelvis med lokvisslan fästa tågklararens uppmärksamhet på att fara förefinnes.

Denna föreskrift innebär givetvis ingen ändring av bestämmelserna i såo § 55, mom. 3 och 6 rörande utförandet av den del av tågvägsinspektionen, som består i kontroll av att tågvägen är hinderfri. (Orsb. 9/1937 — förutv. orsb. 321/1936.)

På förekommen anledning erinras om den synnerliga vikten av att vägvakt hålles riktigt underrättad om sådana förhållanden, som finnas omnämnda i såo § 82, punkt c) å tabellen. Vid de årliga förhören skall kontroll utövas över att vederbörande tjänstemän väl känna sina åligganden i detta hänseende.

I detta sammanhang framhålles, att, då extratåg måst anordnas enligt för-

enklad tjänstetidtabell jämlikt såo § 35, mom. 4, det är av stor vikt med hänsyn till vägfaranandes säkerhet, att, när station underrättar vägvakt om tågets gång, uppgift även lämnas å tågets beräknade avgångstid från stationen och att vederbörande tågexpeditör sedermera icke utan underrättelse till tågpersonalen (å form. S 10) enligt anm. 2 i § 82, tabellen, avsänder tåget tidigare än som med hänsyn till den sålunda uppgivna tiden kan vara medgivet enligt § 67, mom. 5.

Har enligt § 82, mom. 3, underrättelsestation ålagts skyldigheten att underrätta vägvakt, skall uppgift å den beräknade tiden för tågets avgång ut på den berörda stationssträckan lämnas såväl vägvakten som vederbörande station, vilken vid tillämpning av § 67, mom. 5, har att anse den sålunda uppgivna tiden såsom tågets tidtabellsenliga avgångstid.

I fråga om tågs framförande erinras vidare om bestämmelserna i § 68, mom. 3 och 6. (Orsb. 10/1937 — förutv. orsb. 233/1935.)

5. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till särtryck nr 2 (sao) ha följande tillägg utgivits, nämligen:

tillägg till § 101, utfärdat genom skrivelse den 17/9 1936 och lydande sålunda:

Ändring nr 9.

I § 43, mom. 6 k) tillfogas följande:

Vid tillämpning av militärtidtabell må i undantagsfall tvåaxlig vagn med minst 4,3 m. axelavstånd kopplas sist i tåg, vars hastighet överstiger 70 km/tim.

Ändring nr 10.

Till § 27 fogas följande:

Åtgärder avseende tågrörelsen vid eventuell gasbeläggning.

Har driftplats eller linje belagts med stridsgas, skall tågexpeditören eller be-

träffande obevakad driftplats och linjen den, som observerat gasbeläggningen, härom underrätta närmaste, på ömse sidor om platsen belägna stationer och tågledaren. Station, som mottagit nyss nämnt meddelande — eventuellt obevakad station skall omedelbart inträda som tåganmälningsstation — skall underrätta tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, som skall framgå mot den gasbelagda platsen; genomfartståg stoppas för underrättelsens lämnande. Befinner sig tåg å intill gasbelagt område angränsande sträcka, skall tåget om möjligt stoppas å linjen och underrättas. Tåg få därefter icke avsändas mot det gasbelagda området utan vidare order från tågledaren.

År gasbelagd driftplats utrustad med anordning för obevakad körning, skola åtgärder vidtagas för bevakningens upphörande. Å driftplats utan dylik anordning skall en genomfartstågväg klargöras.

Tågledaren äger avgöra om tåg må framföras genom gasbelagt område även som bestämma om uppehåll för trafikutbyte skall göras utanför det gasbelagda området eller om tåget skall framgå till nästa icke gasbelagda driftplats.

Vid tågs gång genom gasbelagt område skola alla dörrar, fönster, ventilationsanordningar o. d. vara väl tillslutna, varvid föraren under skärpt uppmärksamhet på signaler och växlar skall framföra tåget med för platsen gällande största tillåtna hastighet.

Har tåg framförts genom ett med *senapsgas* belagt område, skall den rullande materielen snarast möjligt saneras enligt särskilt meddelade föreskrifter.

Så snart gasfaran upphört, skola de närmaste på ömse sidor om den tidigare gasbelagda platsen belägna stationerna och tågledaren härom underrättas." samt

tillägg till tillägg A till säo, utfärdat genom skrivelse den 29/6 36, avseende särskilt tåganmälningsförfarande å malm-banan vid tillämpning av säo § 102, mom. 10.

Särtryck nr 27 (tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal) har utgivits i ny upp-

laga, gällande fr. o. m. den 1 april 1936, och till detsamma har utfärdats tillägg nr 1 med föreskrifter om förfaringssätt beträffande elektrolok vid inträffande spänningslöshet.

Till särtryck nr 254 (driftstekniska bestämmelser beträffande den rullande materielen) har såsom tillägg till avd. Ul utfärdats *föreskrifter beträffande elektriska slutsignallyktor, system Nife.*

Enligt nedannämnda bihangsorder ha under år 1936 föreskrifter och påpekanden rörande säkerhetstjänsten utfärdats i följande avseenden:

Nr 44 ang. hemortsbeteckning å vissa småfordon,

Nr 93 ang. mått och färg å signalmedel,

Nr 128 ang. koppling mellan vagn och lok med påmonterad snöplog,

Nr 160 ang. handhavande av nycklar till elektriska strömbrytare,

Nr 307 ang. skyddsåtgärder vid införande av rälsbuss å elektrifierad bandel,

Nr 313 och 498 ang. vagnar med slag i hjulen,

Nr 321 ang. tågs stoppande vid driftplats,

Nr 322 ang. säkerhetstjänstens utövande,

Nr 354 ang. framförande av transportabla omformare litt. Q 24 och Q 25,

Nr 428 ang. hastighet för rälsbuss med släpvagn (ändring av säo),

Nr 459 ang. elektriska slutsignallyktor,

Nr 490 ang. ackumulatorer till elektriska lyktor,

Nr 591 ang. tryckluftsbromsen å gods-vagnar med två omställningsanordningar samt

Nr 607 ang. automatiska vägsignalanläggningar.

Följande *formulär* ha under året nyinrättats eller ändrats:

Nr 307 G, telefonbok vid underrättelstation, jämte därtill hörande anvisningar (ändrade),

Nr 358 C, anvisningar för handhavande av ställverk vid växling (ändrat),
Nr 361, till tågattiraljskåp hörande effekter (ändrat),

Nr 363 A, överlämningsbok (ändrat),

Nr 381 U 1, S 10 a, varsamhetsorder till tåg (nytt form., avsett för utskrivning medelst duplicering) samt

Nr 670 H, sammansättning av förbandslåda för S. J. jämte anvisningar rörande användningen av till förbandslådan hörande föremål (ändrat).

Dessutom ha för anbringande å ställverk anskaffats skyltar med text, innehållande förbud mot att utlösa tåg-vägsspärr eller tågvägslås eller till stopp

återställa huvudsignal, som i signalledning förreglar växel, förrän vederbörligt tåg i sin helhet passerat till tågvägen hörande förreglade växelgrupper eller stannat å driftplatsen. Skyltarna äro avsedda att ersätta form. nr 243 A och 243 B.

Vidare har upprättats en ritning, innehållande exempel för användande av hinderpålar.

Tolkningar beträffande andra särtryck än såo.

Str. 141 a. Hinder förefinnes ej mot att tillsyningsman å kruttåg färdas å tågloket. (Öis skr. 11/12 36.)

6. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst.

A. Kollisioner med järnvägsfordon.

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

Baggetorp den 6/5.

Vid passerandet av stationen sammanstötte tåg 3 på utgående med sista vagnen i tåg 4014, som nyss förut inkommit och icke stod hinderfritt. Den påkörda vagnen, litt. Gr, huvudsakligen med last av möbler, vräktes ur spåret, stötte mot samt skadade ett vid sidan av banan befintligt uthus och ramponerades jämte lasten fullständigt. Ytterligare skadades i tåg 4014 en Gsk-vagn å gaveln samt halva långsidan. I tåg 3 uppstodo skador å loket, två Aolc-, en Col2- och en Fol-vagn. Loket ersattes men de skadade vagnarna kunde fortsätta. En resande i tåg 3 erhöi en ofarlig rispa å ena kinden samt ytsår på ett finger.

Tågexpeditören hade uraktlåtit att förvissa sig om att tåg 4014 stannat hinderfritt.

Sprängsviken den 17/7.

Tåg 8452, som, emedan en vagn fanns uppställd i tågvägens början, intogs först efter given signal "jag är beredd på hinder och spårändring", sammanstötte med nämnda vagn, å vilken två lagerboxar spräcktes.

Då hastigheten icke kunde få uppgå till 30 km/tim., hade order bort givas om förhållandet, vilket dock ej skett.

Örebro C den 6/8.

Vid tågs 7253 ingående å stationen sammanstötte dess lok med en i tågets färdriktning från ett utdragsspår skjutsad B. J. Nm-vagn, vilken inkom i en växel i tågvägen och där påkördes från sidan. Vagnen kullvräktes och spolierades jämte en densamma täckande S. J. presenning.

Tågvägsinspektören hade anmält, att tågvägen vore klar, ehuru en i utdragsspåret befintlig skyddsväxel ej varit i föreskriven ordning låst, och hade därefter lämnat växeln obevakad.

Linaälv—Risbäck den 8/10.

Tåg 8703 sammanstötte i en kurva i bergskärning med en från motsatt håll kom-

mande rälsbuss. Denna, som ej medförde resande, framfördes såsom B-fordon, och kvarhållande av tåg 8703 i Risbäck för möte med rälsbussen hade begärts. Ingen människa skadades, men rälsbussen erhöll avsevärda och loket smärre skador.

Tågexpeditören i Risbäck hade av glömska avsänt tåget, innan rälsbussen inkommit.

Tobo den 14/11.

Tåg 596 intogs å fel tagväg och sammanstötte därvid med i tagvägen stående tåg 7111, varvid smärre skador uppstodo å båda loken samt å några vagnars buffertar.

På grund av mötesförläggning mellan de båda tågen till Tobo hade tågexpeditören givit order om tågs 596 intagande å spår 2 men, sedan tåg 7111 intagits å spår 1 (huvudtagväg), uraktlåt omlägga infartsväxeln för tåg 596 och givit även detta tåg körsignal för infart å spår 1. Lokpersonalen hade, sedan å försignalen iakttagits, att huvudsignalen visade kör, för sent uppmärksammat den felaktiga signalbilden å huvudsignalen. Utväxling av meddelande mellan lokpersonalen om signalens ställning hade ej skett.

Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg.

Karlstad Ö den 10/6.

Tåg 1414 ingick å stationen utan att ha erhållit körsignal för infart och sammanstötte å spår 2 med ett där stående montagetåg, bestående av lok och 9 vagnar, av vilka fem urspårade och skadades mer eller mindre svårt. I tåg 1414 kröktes buffertbalken och vänstra bufferten å loket och skadades en buffert å en Co-vagn. Ingen människa skadades.

Föraren hade uraktlåt att iakttaga försignalen och först omkring 50 meter framför infartssignalen givit akt på dennas signalbild, och lokbiträdet hade försummat att aktgiva på signalerna under sysselsättning med påeldning.

Mullsjö den 13/6.

Tåg 7571 påkörde på ingående bakifrån tåg 1249, vars samtliga vagnar spolierades och vars lok fick ena hytten intryckt. Två personer, som tagit plats i tåg 1249, skadades, dock ej allvarligt. Även tågs 7571 lok ramponerades.

Föraren å tåg 7571, vars lok var enbemannat, hade förbisett, att i tågets tidtabell genom tecknet "v" fanns angivet, att tåget skulle intagas mot vagnar.

Tomteboda den 11/12.

Vid gång å västra bispåret mellan Stockholm C och Tomteboda för vidare framgående till Hagalund sammanstötte i Tomteboda ett lok, som framförts såsom provlok från Hallsberg i tågs 54 tidtabell, med ett stillastående tågsätt, uppställt c:a 50 m. innanför en dvärgsignal, som visade stopp mot loket. Föraren hade ej iakttagit dvärgsignalen.

Orsakade av fel å materielen.

Gällivare—Ripats den 21/10.

Extra malmtåg 113 hade efter stopp i en kraftig stigning på grund av spänningslös kontaktledning måst där kvarlämna 10 vagnar. Då tågloket skulle avhämta dessa vagnar, fungerade ej bromsarna, varför loket kraftigt sammanstötte med vagnsättet. Loket och de två närmaste vagnarna skadades. Hjälplok avhämtade 9 av vagnarna till Gällivare, medan den 10:e och svårast skadade vagnen infördes till Ripats av tågs 113 lok.

Mariefred den 24/10.

Tåg 356, bestående av motorvagn och två lastade godsvagnar, kunde vid ankomsten ej stanna framför stationshuset, antagligen på grund av att ett å motorvagnens manöveranordning i ena änden genom förslitning uppkommet fel möjliggjort inmatning av luft i bromsledningen. Tåget fortsatte c:a 25 m. framåt och sammanstötte med en där uppställd och fastbromsad vagn litt. C3d. Såväl motorvagnen som personvagnen skadades. Ingen av motorvagnens c:a 35 resande kom till svårare skada.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av försummelse beträffande ordergivning.

Litsnäset—Åskott den 26/6.

Extra persontåg 2306 påkörde i en kurva en i motsatt riktning gående motordressin, med vilken färd anträtts, innan order om extratågets gång utfärdades.

Tågexpeditören å underrättelsestationen hade uraktlätit att underrätta dressinföraren om tågets anordnande enligt såo § 34 mom. 3 eller att enligt därtill hörande anm. 1 giva föraren å tåget meddelande, att dressinföraren ej kunnat underrättas.

Orsakade av försummelser eller fel beträffande uppmärksammande av tågläget.

Rönninge den 17/3.

Tåg 10131 påkörde vid passerandet av stationen en mot tåget kommande trampdressin, lastad med diverse materiel. Dressinens förare kastade sig upp på plattformen och undkom oskadad men dressinen förstördes fullständigt.

Arvika—Edane den 15/4.

Extratåg 8213, ensamt lok, påkörde i närheten av Myrom strax efter passerandet av en kurva en å spåret stående trampdressin, vars förare, som stått vid sidan av dressinen men, sedan han uppmärksammat loket, syntes ha velat försöka undanföra dressinen, omedelbart dödades.

Dressinföraren hade erhållit underrättelse om extratågets anordnande.

Järbo—Medskogsheden den 30/4.

Tåg 4354 påkörde efter utgåendet från Järbo vid södra ändan av bron över Jädraån en där stående lastad motordressin, vilken medföljde tåget ut på bron och därifrån stöttes ned i ån. Dressinen hade utförts av två ledningsvakter, vilka båda glömt bort tåget. Särskild arbetsledare hade ej utsetts.

Enafors—Ånn den 18/6.

Tåg 2330 (rälsbuss) påkörde i en kurva en mot tåget å trampdressin åkande banarbetare, som därvid skadades så, att han efter några minuter avled. Den förolyckade torde ha misstagit sig ifråga om tiden, till följd av att hans fickur var otillförlitligt och, ehuru kort förut ställt, visade fel tid vid påkörningen.

Hallsberg—Åsbro den 22/6.

Tåg 4355 påkörde och förstörde en mindre motordressin, vars förare avglömt tåget.

Alfta—Viksjöfors den 26/6.

Extratåg 1451 (tom rälsbuss) påkörde omedelbart efter passerandet av en kurva i skärning en å trampdressin i motsatt riktning åkande stationskarl, tjänstgörande vid banavdelningen. Denne dödades så gott som omedelbart. Tåget var något försenat.

Rälsbussföraren hade erhållit besked, att banpersonalen ej underrättats om tågets

gång. Den påkörde hade emellertid fått meddelande därom ävensom lämnats uppgift om att tåget vore försenat.

Gällö—Pilgrimstad den 6/10.

Tåg 8102 sammanstötte i en kurva med en i motsatt riktning gående motordressin, vars förare räddade sig genom att hoppa av dressinen. Denna ramponerades.

Dressinföraren hade ej gjort klart för sig att tåget finge avsändas från Gällö 5 min. före den i tidtabellen angivna tiden, vilket ifrågavarande dag skedde.

Arlöv—Lomma den 10/11.

Extra lokalgodståg 8784 påkörde i en kurva en motordressin, vilken helt spoli-erades.

Den för färden med motordressinen ansvarige hade för övning och utan att själv därvid närvara låtit en medföljande banarbetare verkställa anmälan till vederbörande underrättelsestation. Lämnat besked om förekommande anordningar hade varit ofullständigt eller blivit missuppfattat beträffande det ifrågavarande tåget.

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

Koskivara den 5/7.

Tåg 21 påkörde vid infartsväxeln en motordressin, efter tågvägsinspektionens ombesörjande ditförd och sedan kvarlämnad av en banmästare under samtal om tjänstegörsmål med en intillboende banvakt.

Rosersberg den 18/7.

Vid passerandet av stationen kolliderade tåg 23 med en trampdressin, som avställdes vid sidan av spåret, ehuru ej hinderfritt.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

2 *Orsakade av att fordonsföraren kört genom befinnliga bommar eller grindar eller lämnat fungerande automatiska signaler obeaktade.*

Kollisioner av denna orsak ha inträffat:

den 11/1 med tåg 1998 (motorvagn), då en personbil å vägkorsningen vid Löddeköpinge å linjen Barsebäckshamn—Kävlinge påkörde ena fällbommen, så att denna bröts och trängde in i motorvagnen, vars manövreringsanordningar skadades;

den 9/4 mellan tåg 24 och en personbil å en vägkorsning vid Jularbo, varvid bilen fullständigt förstördes och loket blev obrukbart; chauffören hade hoppat ur bilen;

den 14/4 mellan tåg 1551 och en lastbil å vägkorsningen vid Höjentorp å linjen Grohed—Uddevalla, varvid bilen från sidan körde emot tågets främsta vagn, å vilken ett fotsteg slets av, medan bilens kylare och framhjul skadades;

den 18/4 mellan tåg 42 och en personbil, vilken å vägkorsningen vid Kistinge å linjen Halmstad—Trönninge från sidan körde emot postvagnen i tåget, varvid bilens främre del krossades och postvagnen skadades så att den måste avkopplas i Halmstad;

den 31/5 mellan tåg 2510 och en motorcykel å vägkorsningen vid Norrborn å linjen Bollnäs—Lottefors, varvid tåget träffade motorcykelns bakre del och en å dess baksäte åkande kvinna omedelbart dödades;

den 17/6 mellan tåg 4351 och en väghyvel, vilken å vägkorsningen vid Gransjö å linjen Graninge—Helgum från sidan påkörde loket, så att båda fordonen skadades och en framtill å väghyveln medförd motorcykel fullständigt ramponerades;

den 30/8 mellan tåg 1452 och en motorcykel med sidvagn i vägkorsningen vid

Kistinge å linjen Halmstad—Trönninge, varvid motorcykelns förare omedelbart dödades samt cykeln och loket skadades;

den 26/9 mellan tåg 417 och en motorcykel å korsningen med Skolgatan i Uppsala, varvid motorcykelns förare slungades i järnvägsdiket och kort efteråt avled samt cykeln kom under tåget och fullständigt krossades;

den 11/10 mellan tåg 2514 (rälsbuss) och en bil å vägkorsningen vid Norrborn å linjen Bollnäs—Lottefors, varvid rälsbussen påkördes av bilen men inga svårare skador uppkommo.

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

Kollisioner av denna orsak ha inträffat:

den 13/1 mellan ett växlingssätt och en lastbil å väg över magasins- och kajbangården vid Uppsala C, varvid loket träffade bilen å lastflaket och skador uppstodo såväl å loket som bilen;

den 24/1 mellan tåg 8 och den andra av två i följd efter varandra framförda hästskjutsar å vägkorsningen vid Fågelleken å linjen Grimstorp—Nässjö, varvid såväl loket som hästfordonet skadades;

den 3/2 mellan tåg 2657 och en hästskjuts å en ägoväg å linjen Forsmo—Österås, varvid körkarlen och hästen undgingo skador men skjutsfordonet krossades;

den 8/2 mellan tåg 3636 och en väghyvel å en vägkorsning å linjen Högheden—Tvärån, varvid smärre skador uppstodo såväl å loket som å väghyveln;

den 12/2 mellan tåg 1453 och en omnibuss utan resande å vägkorsningen i norra delen av Gullbrandstorps bangård, varvid bussens bakre del skadades;

den 14/2 mellan tåg 1851 och en hästskjuts å en ägoväg å linjen Billesholms gruva—Böketofta, varvid hästfordonet skadades;

den 15/2 mellan tåg 1495 och en hästskjuts å en ägoväg å linjen Varberg—Åskloster, varvid hästfordonet med lasten kastades långt åt sidan och loket erhöll smärre skador men körkarlen och hästarna undkommo utan skador;

den 17/3 mellan ett växlingssätt och en lastbil, som vid Örebro C förts från frilastspåret in över växlingsspår, varvid den ene av å bilen åkande tvenne personer, sedan han hoppat av bilen, kom under denna och delvis under loket och skadades något, varjämte bilen ramponerades och en del skador uppkommo å en växel;

den 24/3 mellan tåg 934 och en motorcyklist å en vägkorsning å linjen Getå—Åby, varvid motorcyklisten skadades; å loket uppkommo blott obetydliga skador;

den 22/5 mellan tåg 4004 och en hästskjuts å vägkorsningen vid Öslöv å linjen Eslöv—Stehag, varvid körkarlen dödades och hästfordonet krossades samt lokets bromsledning skadades, så att hjälplok måste anskaffas;

den 24/5 mellan tåg 413 och en personbil å en vägkorsning vid Mehedeby lastplats å linjen Marma—Orrskog, varvid i bilen åkande tre personer dödades och bilen krossades men å loket endast obetydliga skador uppkommo;

den 12/6 mellan tåg 1212 och en hästskjuts å en ägoväg vid Attarp å linjen Habo—Bankeryd, varvid körsvennen, som var en 8-årig gosse, jämte hästen dödades och vagnen sönderslogs men loket endast obetydligt skadades;

den 14/6 mellan tåg 3065 och en personbil å Källtorpsvägen å linjen Gräveby—Latorpsbruk, varvid bilen något skadades;

den 19/6 mellan växlingssätt och en personbil å en vägkorsning mellan Vätternäs och Österängen vid sidolinjen till Huskvarna, varvid bilen erhöi en del mindre skador;

den 17/7 mellan tåg 98 och en med två hästar förspänd skjuts å vägkorsning vid Målen å linjen Aneby—Frinnaryd, varvid den ena hästen omedelbart dödades och

den andra skadades så att den måste slaktas samt vagnen söndersmulades; skjutskarlen skadades endast helt obetydligt;

den 28/7 mellan tåg 2683 (motorvagn) och en lastbil å en ägoväg å linjen Skönvik—Sundsbruk, varvid bilföraren erhöll lindrigare skador samt bilen ramponerades och motorvagnen något skadades;

den 29/7 mellan tåg 1481 och en med två hästar förspänd skjuts å vägkorsningen i norra änden av Eldsberga station, varvid skjutskarlen ofarligt skadades och en häst dödades samt vagnen söndersmulades;

den 30/7 mellan tåg 158 och en lastbil å Ursvikens bangård, varvid bilföraren skadades så att han senare avled;

den 31/7 mellan tåg 1305 och en hästskjuts å vägkorsningen vid Motorp å linjen Finnerödja—Gårdsjö, varvid skjutskarlen skadades och vagnen sönderkördes;

den 12/8 mellan tåg 6123 och en lastbil, vilken å Viskans station körde in mot tåget, sedan detta igångsatts efter erhållen avgångssignal, varvid bilens främre del skadades något;

den 24/8 mellan tåg 3633 och en personbil, som i norra änden av bangården i Vargbacken körde mot tåget, varvid bilföraren skadades och skador uppkommo å två vagnar i tåget samt bilen krossades;

den 6/9 mellan tåg 2578 och en bil å Laxvällsvägen å linjen Gävle C—Hillebyn, varvid främre delen av bilen skadades och ett fotsteg å loket kröktes;

den 11/9 mellan tåg 8451 och en lastbil å Kvarnvägen å linjen Nyland—Prästmon, varvid två å bilen åkande personer dödades och bilen fullständigt ramponerades samt loket skadades så att lokhyte måste ske;

den 19/9 mellan tåg 2656 och en lastbil å vägkorsningen vid Vålsänget å linjen Dynäs—Kramfors, varvid bilen erhöll en del skador men dock kunde fortsätta sin färd;

den 25/9 mellan tåg 413 (rälsbuss med släpvagn) och en personbil å en ägoväg å linjen Dannemora—Örbyhus, varvid skador uppkommo såväl å rälsbussen som å bilen;

den 28/9 mellan tåg 1413 och en personbil å vägkorsningen vid Östra Torp å linjen Kil—Skåre, varvid bilföraren omedelbart dödades och bilen fullständigt ramponerades;

den 29/9 mellan tåg 2477 och en lastbil å en ägoväg å linjen Njurunda—Svartvik, varvid å bilen åkande tvenne personer svårt skadades och bilen söndertrasades samt smärre skador uppstodo å loket och en personvagn;

den 30/9 mellan tåg 2474 (rälsbuss) och en personbil å en ägoväg över Bispgårdens bangård, varvid bilföraren skadades så svårt, att han senare avled, och bilen ramponerades, medan rälsbussen endast blev obetydligt skadad;

den 2/10 mellan tåg 2062 och en hästskjuts å en vägkorsning å linjen Hasslarp—Ormastorp, varvid hästen dödades;

den 5/10 mellan tåg 42 och en hästskjuts å norra vägkorsningen vid Eldsberga, varvid skador uppstodo å loket och skjutsfordonet;

den 17/11 mellan tåg 1210 och en personbil å vägkorsningen vid Trånghalla å linjen Bankeryd—Jönköping C, varvid bilens främre del ramponerades;

den 5/12 mellan tåg 78 och en personbil med skolbarn å vägkorsningen vid Joxtorp å linjen Mariedam—Rönneshyttan, varvid bilföraren och två av bilens fem passagerare omedelbart dödades samt de övriga tre skadades, därav två så svårt att de senare avledo, varjämte bilen fullständigt ramponerades;

den 6/12 mellan tåg 1987 och en personbil å Revingevägen å linjen Frosta Hammarlunda—Hunneberga, varvid bilens bakre del skadades;

den 12/12 mellan tåg 42 och en kvinnlig cyklist å en cykel- och gångväg å Furulunds bangård, varvid cyklisten omedelbart dödades; samt

den 13/12 mellan tåg 106 och en bil å Boviksvägen å linjen Bergsholmen—Skellefteå stad, varvid bilens bakre del skadades och smärre skador uppkommo å loket.

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

Kollisioner av denna orsak ha inträffat:

den 25/2 mellan tåg 2322 och en timmerfora å korsningen med en ägoväg å linjen Krokomb—Täng, där foran blivit stående med bakre delen i spåret och påkördes samt skadades, varjämte även en del skador uppkommo å loket;

den 5/3 mellan tåg 2446 och en personbil å en ägoväg å linjen Nedansjö—Vattjom, varvid bilföraren dödades och bilen fullständigt förstördes men loket skadades endast obetydligt. Bilföraren syntes ha gjort fåfänga försök att föra undan den slirande bilen från banan, där den stannat;

den 31/3 mellan ett växlingssätt och en lastbil, som å hamnbangården vid Stockholms stadsgården påkörde växlingssättet på grund av att bromsinrättningen råkat i olag, varvid bilen blev fullständigt spolerad och två järnvägsvagnar erhöles skador;

den 2/4 mellan tåg 4206 och en timmerfora, som å en ägoväg å linjen Långsele—Österås med den timmerkalkarna sammanhållande järnstängen fastnat i rälen och påkördes, varvid bromsledningen å loket skadades;

den 1/7 mellan tåg 7253 och en personbil, som fått motorstopp å en vägkorsning å linjen Mosås—Säbylund och påkördes av tåget, varvid bilen fullständigt ramponerades och loket erhöles smärre skador;

den 2/7 mellan tåg 44 och en lastbil, som i korsningen med Sinarpsvägen å linjen Båstad—Grevie kört vid sidan av vägen och fastnat vid vägtrumman. Bilen påkördes av tåget och krossades fullständigt, och en i dess förarhytt åkande passagerare skadades så svårt, att han senare avled;

den 30/7 mellan tåg 2292 och en hästskjuts, vars häst råkat i sken och krossat ena vägbommen i vägkorsningen vid Brogränd å linjen Lit—Östersund samt kommit i vägen för tåget, varvid skjutskarlen så svårt skadades, att han senare avled, och hästen måste nedslaktas;

den 9/12 mellan tåg 5467 och en lastbil, som vid sidan om vägkorsningen vid Slätt-hult å linjen Killeberg—Älmhult kört mot en betongstolpe och kommit ut i spåret, varifrån den ej hann undanföras före tågets ankomst. Loket erhöles en del skador och bilen blev fullständigt förstörd; samt

den 9/12 mellan tåg 6738 och en lastbil, som å en vägkorsning å linjen Själevad—Örnsköldsvik kört över banan men på grund av ishalka ej kunnat komma uppför en befintlig stigning utan backat över spåret och törnat mot en grindstolpe samt blivit stående ej hinderfritt för tåg. Bilen ramponerades, men loket erhöles endast smärre skador.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Mjölby den 25/7.

Tåg 2552 påkörde vid avgången en spårspärr, varvid lokets främsta hjulpar urspårade. Inga nämnvärda skador uppstodo. Tågklararen hade klargjort tågväg från spår 6, ehuru tåget avgick från spår 7.

Nässjö den 13/9.

Tåg 828 påkörde vid avgången en spårspärr, utgörande skydd vid en i utfartstågvägen befintlig växel, som var fellagd, varför reservlok måste sättas. Smärre skador uppstodo även i spåret.

Tågklararen hade försummat inspektera tågvägen och lokpersonalen försummade att i tid aktgiva på den till spårspärren hörande spärlyktan.

Snyten den 10/10.

S. W. B. tåg 417 urspårade vid avgången med loket och två tomma vagnar i en växel, som var förreglad i felaktigt läge. Loket och de båda vagnarna samt växeln skadades. Tåget försenades omkring två timmar.

Tågklareraren hade klargjort fel tågväg.

Skönvik den 8/12.

Efter att ha stoppats utanför ingångsväxeln infördes tåg 8452 å sidotågväg mot vagnar. Vid passerandet av en å stationen befintlig vägkorsning urspårade loket med alla hjulparen, emedan en plankbit fanns inpressad mellan övergångsplankan och rälen.

Tågvägsinspektionen enligt säo § 55, mom. 6, andra stycket hade ej utförts med vederbörlig noggrannhet.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Mörsil den 4/1.

Arbetande spårrensare i tåg 8122 urspårade vid tågets avgång vid en växel på grund av att skovlarna lyftes för sent. Spårrensaren skadades och sattes ur funktion.

Vattjom den 18/1.

Vid tågs 2322 avgång urspårade en i tåget gående spårrensare, varvid dragstången och en buffert å en intill gående personvagn skadades.

Kopparåsen den 30/3.

En rälsbuss med resande, vilken framfördes såsom B-fordon, avgick efter möte å stationen med tåg 21, utan att infartsväxeln för detta tåg dessförinnan omlagts. Rälsbussen urspårade och skadades så att den ej kunde fortsätta.

Alvesta den 1/5.

V. A. J. tåg 3 urspårade vid avgången med bakre boggien å sista vagnen, litt. BC02, i en växel, som blivit omlagd av en växlingskarl, innan tåget passerat densamma. Tåget fortsatte c:a 90 m., då även vagnens främre boggi urspårade. Förutom å vagnen uppstodo även en del skador å spåret.

Alvesta den 30/5.

På ingång å stationen urspårade V. A. J. tåg 4 i en växel med en C- och en Co-vagn, vilken sistnämnda vagn välte över en intill växeln belägen plattform. Två resande skadades, dock utan efterföljande framtida men. Utom de båda urspårade vagnarna skadades ytterligare två vagnar, varjämte skador uppkommo å banan.

Den växel, vari urspåringen skedde, hade blivit omlagd av en stationskarl, som avsett att lägga om en växel i närliggande spår men tog miste på växelkloten. Vakten vid växeln hade blivit upptagen i bangårdstelefonen.

Falköping C den 26/11.

Vid ankomsten törnade tåg 124 mot en invid spåret ej hinderfritt avställd transportkärra, som fastnade i den närmast loket gående vagnen och släpades med samt tog spjörn mot en växeltunga, vilken slog över i felaktigt läge med påföljd att de två främsta vagnarna i tåget, litt. Gs och Fl, urspårade med alla hjulen och skadades.

Den påkörda transportkärren användes vid svetsningsarbete under utförande av växel- och signalsäkerhetsanläggning. Tillsyningsmannen för arbetet hade för sent observerat att kärren kommit för nära spåret.

Sjöändan den 23/12.

Två rälsbusståg 1662 och 1686, avsändes omedelbart efter varandra från sidotågsväg, varvid det senare saktades av mot utfartsväxeln för att komma på föreskrivet avstånd efter det framförgående. När den sista bussen skulle passera utfartsväxeln omlades växeln och bussen urspårade i denna.

Tågklareraren, som på grund av kurva i skärning ej kunde se, när de båda tågen passerat utfartsväxeln, omlade denna för tidigt, emedan han ej räknade med den sista rälsbussens avsaktning.

3 Orsakade av främmande föremål i spåret.

Gällö—Pilgrimstad den 22/4.

Tågs 2321 loktender urspårade vid km 548 + 750 på grund av att en domkraft å loket lossnat och fallit ned i spåret. Detta hade möjliggjorts genom att muttrarna skakats loss från den skruv, varmed domkraften fastgjorts. Skador uppstodo å tendern och en C3e-vagn samt å banan.

4 Orsakade av fel eller skador å banan eller använd underhållig materiel.

Kil den 18/1.

Efter avgången från stationen urspårade i tåg 1421 näst sista vagnen, litt. BCo5 på grund av inträffat axelbrott å främsta hjulparet. Resandeutväxling för tåg 1418, som nyutrustats från Kil, måste anordnas förbi platsen, där den urspårade och efterföljande vagn från tåg 1421 måste kvarlämnas. Vid vagnarnas införande till Kil skedde i ingångsväxeln en ny urspårning med BCo5-vagnen, varigenom även tågen 1418 och 1422 försenades. Endast obetydliga skador uppkommo.

Den brustna axeln företedde en gammal bräcka.

Vretstorp—Östansjö den 2/3.

I tåg 7451 urspårade omkring kl. 5.20 vid km 209 + 745 sjunde och åttonde vagnarna från loket räknat med påföljd att bromsledningen bröts och tåget bromsades. Båda de urspårade vagnarna blockerade såväl ned- som uppspåret. Sedan urspårningen konstaterats, begav sig lokbiträdet efter rapport till föraren i riktning mot Vretstorp, medtagande knalldosor och handsignallykta, visande rött sken, för att stoppa det å uppspåret väntande tåg 12. Sedan föraren sökt i en omkring 100 meter från olycksplatsen belägen banvaktstuga anmäla hinder men funnit stugan obebodd, återvände han till tåget, losskopplade de fem främsta vagnarna och körde med dem mot Vretstorp. På c:a 800 meters avstånd från olycksplatsen upphanns biträdet. Sedan denne utlagt fyra knalldosor, uppsteg han å loket och färdens fortsattes, varvid biträdet visade stoppsignal mot det väntade tåg 12 med handsignallyktans röda sken. Då tåg 12 varseblevs, gav föraren signalen "fara" med lokvisslan. Signaleringen uppfattades av föraren å tåg 12, vilket tåg bragtes att stanna på ca 500 metes bromsväg, omkring 700 meter från knalldosorna.

Urspårningen medförde, att tåg 12 försenades 3 timmar och 11 minuter. En del ändringar i tågens gång måste vidtagas. Uppspåret blev klart för trafik kl. 8.37 och nedspåret kl. 12.58. Banan blev obetydligt skadad.

Urspårningen hade förorsakats av att en hjulring brustit och lossnat å den sjunde vagnen i tåg 7451, en vagn litt. Os.

Alster—Skattkärr den 5/3.

Strax före tågs 1411 framkomst till infartsväxeln i Skattkärr urspårade andra vagnen från loket räknat, en postvagn litt. D, varvid vagnen vräktes åt sidan strax innanför nämnda växel. Två i den urspårade vagnen tjänstgörande posttjänstemän

finjo en del stötar. Den urspårade vagnen skadades avsevärt, intillgående vagnar obetydligt.

Urspåringen torde ha vållats av att brott uppstått å postvagnens högra bakre lagergaffel eller att lagerboxen gått sönder.

Skultorp—Stenstorp den 18/4.

I tåg 7523 urspårade femte och sjätte vagnarna från slutet av tåget vid km 326 + 325, varvid bromsledningen bröts. Den främre av vagnarna, vilka båda voro av litt. G, urspårade med båda hjulparen och stjälppte, dragande den efterföljande vagnens främre hjulpar ur spår. Den sistnämnda vagnen skadades obetydligt medan den andra däremot jämte lasten, som bestod av cement, helt spolierades. En del skador uppstodo å banan och vissa ändringar i tågens gång måste vidtagas.

Urspåringen vållades av fjäderbrott å den främre av vagnarna. Dessa voro båda lastade 5 % över bärigheten.

Bollnäs—Granbo den 27/5.

I tåg 4350 urspårade vid km 309 + 000 tredje vagnen från slutet av tåget, litt. Gsh, med båda hjulparen. Vagnen erhöi en del skador och å banan avslogos omkring 2000 sliprar.

Urspåringen vållades av varmgång, varigenom en axeltapp "svarvats" av.

Långsele—Sollefteå den 2/6.

I tåg 2659 märkte föraren vid km 259 ryckar i tåget, varför det stoppades. Härvid befanns, att sista vagnen, en S. J. tjänstevagn, urspårat på grund av brott å bakre hjulaxeln. Skador hade uppkommit å spåret, som blivit upprivet på en sträcka av omkring 400 meter.

Nuortikon—Ripats den 11/6.

Omkring 3 km norr om Nuortikon uppstod i tåg 55 axelbrott å en malmvagn, som urspårade och gick på syllarna till omkring 150 meter utanför infartsväxeln i Nuortikon, då urspåringen uppmärksammades av lokpersonalen och tåget bragtes att stanna. Inga större skador uppstodo å materielen och inga förseningar för övriga tåg.

Järna—Mölnbo den 8/10.

I en kurva intill Järna observerades från loket å tåg 4050 eld å en vagn i slutet av tåget, varför en mindre trycksänkning gjordes i tryckluftbromsen. Tåget hann dock ej bringas att stanna, innan vid km 49 + 953 en urspårning skedde med en cisternvagn. Vagnen fortsatte på sliparna 528 m., då den helt spårade ur mot norra sidan och rullade ned för den omkring 6 m. höga slänten. Cisternvagnen drog med sig ur spår c:a 100 m. längre fram i tågriktningen 9 av de närmast gående vagnarna. Såväl huvudspåret Järna—Mölnbo som Hölö—Järna blockerades av de urspårade vagnarna. Å banan skadades räler och sliprar med rälsspik och skarvbult, två kontaktledningsstolpar, varvid återgångsledningen avslets, och telefonkabeln Stockholm—Göteborg. Av vagnarna måste tre stycken nedskrotas medan de övriga erhöi mindre allvarliga skador. En del ändringar i fråga om tågens gång måste vidtagas. Linjen Hölö—Järna blev klar för trafik kl. 8.25 (c:a 5 timmar efter urspåringen) och linjen Mölnbo—Järna kl. 13.30.

Urspåringen hade förorsakats av varmgång med åtföljande brott å högra bakre axeltappen å cisternvagnen (privat ägare).

Krokvik den 11/11.

En rälsbuss, medförande skolbarn, urspårade strax norr om stationen på grund

av axelbrott. Rälsbussen hade gjort uppehåll å platsen, varför farten var ringa. Ingen människa skadades. Avsevärda förseningar vållades malmtågen.

Bergfors den 17/12.

Då tåg 26 befann sig i infartsväxeln, urspårade den tjugusjunde vagnen från loket räknat på grund av axelbrott, varvid tåget självbromsades och stannade, dock först sedan stationen passerats. Av tågklararen visad stoppsignal observerades ej av lokpersonalen. Missödet förorsakade avsevärda förseningar för ett flertal malmtåg.

Sommen—Tranås den 23/12.

I tåg 4006 urspårade vid km 290 + 780 sista vagnen, en tankvagn, och släpade med 660 m., innan tåget kunde bringas till stopp. Båda hjulparen voro då ur spår. Å banan uppstodo betydande skador och avsevärda tåggrubbningsvallades av missödet.

Urspåringen orsakades av axelbrott i en befintlig gammal bräcka.

Orsakade av outredd anledning.

Olskroken den 29/1.

Då tåg 21 Sgn var på ingående å spår 12 samt loket och sju vagnar passerat skiljeväxeln mellan spår 12 och 13, gingo efterföljande vagnar över till spår 13, varvid fyra vagnar urspårade och den främsta av dem välte och törnade emot två tomvagnar, vilka jämte de urspårade vagnarna skadades. Spår 12 och 13 upprevos och deformerades på en sträcka av 30 å 40 meter.

Växelomläggningen har antagits vållad genom att en vagn vid häftig bromsning lyfts upp något och kommit ned med ett hjul mellan tungan och stödrälen och därvid kastat om växeln.

Storvik den 25/4.

Då tåg 4205 på avgång från stationen passerat en växel i tågvägen med loket och 45 vagnar, urspårade invid växeln den 46:e och närmast följande fem vagnar. Skadorna å vagnarna blevo mindre betydande men spåret kröktes och ett antal sliprar avslogos på en sträcka av c:a 80 m., varjämte en vagnvåg ramponerades och vågkuren med visarapparat bortvräktes. Utom för tåg 4205 uppkom intet hinder i tågrörelsen.

Det antages, att de främsta av de urspårade vagnarna, vilka hade blott 3,7 m. axelavstånd och voro tomma, vid någon ryckning i tåget pressats upp och lyfts ur spåret samt dragit övriga urspårade vagnar med sig.

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

Grohed—Uddevalla den 8/1.

Tåg 1564 påkörde och dödade i korsningen med en ägoväg en man, som gick in i spåret samtidigt som tåget kom. Han syntes ej ha uppfattat varningsrop från en person i närheten. Hård vind med snöfall rädde vid tillfället.

Jönköping C—Kortebo den 8/1.

Tåg 4911 påkörde och dödade vid hållplatsen Kaptensbo en lokförare vid S. J., vilken en längre tid varit sjuklig och sannolikt av egen vilja gått ut framför tåget.

Erikslund—Ånge den 19/1.

En man, som vid vägkorsningen vid Parteboda ämnade varna en kommande bil för det annalkande tåg 2448, kom härvid för nära spåret och fattades av tåget samt släpades med och massakrerades.

Arbrå—Lottefors den 6/2.

Vid km 230 + 300 överkördes och massakrerades fullständigt en kvinna av något av tågen 6057 eller 437. Ingen hade observerat händelsen. Den döda befanns vara en person, som samma dag skolat införas på nervanstalt men rymt från sina vaktare.

Stockholm S—Älvsjö den 18/2.

En sinnesrubbad man hade omkring 200 m. norr om Västberga blockpost ställt sig i banan, då tåg 234 nalkades. Vid signalering från loket satte han sig med båda benen över ena rälssträngen, men böjde sig hastigt bakåt, då loket blott var ett 10-tal meter från honom, och undgick därigenom att överköras. Tåget stoppades och försenades 4 min.

Knivsta—Märsta den 23/2.

Tåg 420 nödbromsades strax norr om banvaktstugan nr 177, emedan en resande kastat sig ut från tåget. Detta backades och upptog mannen, som skadats.

Vivstavavrv den 23/2.

Vid tågs 2685 avgång kom en man för nära tåget och fick av sista vagnen en kraftig stöt i huvudet med hjärnskakning som följd och möjligen även skallbrott.

Heby—Morgongåva den 11/3.

I en kurva strax norr om km 108 stod en kvinna intill spåret, då tåg 21 nalkades. När tåget kommit till ett avstånd av c:a 10 m. från henne, kastade hon sig in i spåret. Ett 20-tal vagnar gingo över henne. Hon visade emellertid livstecken och medtogs å tåget till Uppsala men avled av skadorna.

Mora—Orsa den 16/3.

Tåg 2607 överkörde och dödade en dövstum man, då han å en väg vid lokstallet i Mora passerade banan med sparkstötting.

Greve den 18/3.

Sedan tåg 2002 satts igång vid stationen, kom en man springande in på bangården mot tåget och försökte kasta sig på detta, varvid han snavade och släpades med några meter, innan han släppte taget om ledstången. Han erhöll smärre skador men kunde själv begiva sig från platsen.

Långås den 24/3.

Då tåg 1453 nalkades infartsväxeln, kastade sig en kvinna framför tåget, varvid hon skadades så att hon senare avled efter att ha medförts å tåget till Falkenberg.

Lökom den 29/3.

Sedan tåg 3593 satts igång vid stationen, försökte en man, som stigit av under uppehållet, påståga detsamma men halkade därvid och föll ned mellan plattformen och spåret, varvid han kom under tåget och massakrerades.

Selånger—Sundsvall C den 3/4.

Av lokpersonalen å tåg 3501 iaktogs vid km 350 + 500 ett föremål liggande i spåret, vilket föremål syntes kunna vara liket efter någon överkörd person. Senare vidtagna undersökningar visade, att så var fallet. Den dödade, en man som åtnjöt sjukhusvård för nervklenhet, hade sannolikt påkörts av tåg 414, sedan han själv kastat sig i spåret.

Karlstad C—Skåre den 5/4.

Då tåg 1408 närmade sig km 333 + 600 reste sig en man, som suttit å en sten invid banan, och sprang upp i spåret samt kastade sig framför tåget. Han ljöt en ögonblicklig död.

Sösåala den 22/4.

Då tåg 18 passerade stationen, kom en 3-årig flicka från lastkajen springande ut i tågvågen, varvid hon kastades ut i ett sidospår och omedelbart avled av skadorna.

Ljungsåile—Svenshågen den 29/4.

Då tåg 1566 befann sig vid Ljungsåile södra försånal, kom plåtsligt en man från banslånten och gick upp i banan, varvid han massakrerades.

Lesjåfors—Råmmen den 29/4.

Då tåg 1655 befann sig vid km 87 + 500, iaktåogs från loket en kvinna springande mot tåget på håger sida om banan. När loket var omkring 15 meter från henne, steg hon upp i spåret, varvid hon kom under tåget och döåades.

Slåinge den 13/5.

Under utgående från stationen påårde tåg 7652 en 2-årig flicka, som under den nedfålda bommen vid våååorsningen i stationens norra ånde kommit in på banan. Hennes skador voro ej döåliga.

Rånninge den 16/5.

Sedan tåg 171 låmnat stationen, påårååades i spåret liket efter en man med krossat huvud men kroppen i åvrigt oskååad. Mannen hade å tåget kvarlåmnat sina res-effekter och skor, vilka han tagit av sig.

Stockaryå—Såvsjå den 10/7.

C:a 2 km söder om Såvsjå observerades från loket å tåg 10050 en man gående å banan i tågets riktning. Upprepade signaler gåvos men mannen, som uppgivits ha varit döå, reagerade ej, varför tåget bromsådes. Avståndet var dock för kort, och mannen åverkårdes och döåades.

Himle—Varberg den 21/7.

C:a 20 m. framför våååorsningen vid Stora Apelviken kom en kvinna springande å banan framför tåg 2002, varvid hon påårdes och slungades mot en vid sidan av spåret liggande betongstolpe. Hon avled på vågen till sjukhus. Hon syntes ha velat råååa en hund, som kommit upp i spåret.

Gropen—Kvistbro den 18/8.

Når ett arbetståå efter uppehåå åver en våååorsning vid km 252 + 582 för grus-lossning åter igångsåttes för framdragning, åverkårdes en arbetare, som, utan att våånvååspersonalen iakttagit det, försåkt att med en medhavå trampeykel krypa under tåget. Han fick båå benen avålippta ovan knååa och avled före framkomsten till sjukhus.

Hennan—Hålsingenybo den 21/8.

Mellan Hennans norra infartssånal och försånal påårde tåg 22 en tjänstefri ban-vakt, som vid tågets annalkande iaktåogs liggande med huvudet stått mot hååra rååens yttersida och benen rått utåt. Han avled, innan han hunnit förås till sjukhus.

Järlåsa den 30/8.

C:a 150 m. utanför infartsväxeln kastade sig en man framför det ankommande tåg 4205, varvid han massakrerades till döds.

Bräcke—Stavre den 2/9.

Vid en mindre vägkorsning vid km 516 + 200 kom en äldre man gående över spåret, och blev omkullslagen av lokets cylinder. Mannen, som uppgivits ha varit döv, syntes ej ha uppmärksammat signalerna från loket. Han avled senare av de erhållna skadorna.

Åkarp den 17/9.

Tåg 1776 igångsattes, innan alla resande till stationen hunnit stiga av. En äldre kvinna föll därvid omkull och erhöll en del lindriga skador.

Örtofta den 9/10.

Tåg 1724 omkullstötte vid ingåendet å stationen en medelålders kvinna, som härvid ådrog sig allvarliga skador.

Ulriksfors—Österkålen den 13/10.

Vid km 125 + 550 påkördes och dödades av tåg 2323 en man, som, då tåget befann sig på omkring 15 m. avstånd från honom, sprang in i spåret.

Linghem den 25/10.

Tåg 115 överkörde och dödade en arbetare, som ankommit med det nyss anlända tåg 894 och gick ut i tågs 115 ankomstspår, icke aktande på de varningsrop, som av tågexpeditören gavs till trafikanterna å plattformen.

Stuvsta den 27/10.

En manlig resande med tåg 255 föll vid tågets ingående å stationen från detta ned mellan plattformen och spåret, varvid han fick ena foten avklippt.

Almedal—Göteborg C den 18/11.

Då G. B. J. tåg 4 nalkades korsningen med en gångväg invid Lilla Fürstenbergsgatan i Göteborg kom en äldre man gående ut i spåret, icke uppmärksammande lokets signaler, sannolikt på grund av dövhet. Han påkördes och dödades omedelbart.

Hälsingenybo—Ramsjö den 13/12.

Strax norr om norra försignalen vid Hälsingenybo påkördes av tåg 4355 en man, som befann sig å banan. Han dödades omedelbart.

Väsby den 13/12.

Vid tågs 546 ingång å bangården i Väsby föll en äldre kvinna av tåget, varvid hon ådrog sig svåra skador, ehuru ej dödliga. Sannolikt hade hon för tidigt gjort sig beredd att stiga av tåget.

Gamla Uppsala—Uppsala C den 21/12.

Vid korsningen med Skolgatan kröp en man trots vägvaktens varning under den för tåg 425 fällda bommen för att taga sig över banan. Han kom i vägen för tåget och dödades omedelbart.

Sköldinge—Valla den 24/12.

Invid en vägkorsning i närheten av infartssignalen till Valla påkördes av tåg 13

en äldre man, som synbarligen avsiktligt uppehöll sig i spåret, varvid han hade huvudet invirat i en filt. Mannen dödades omedelbart.

Koler—Storsund den 26/12.

En man, som öppnat dörren å den rälsbuss, vilken framgick såsom tåg 2716, rycktes av vinddraget med dörren och föll vid km 1070 + 200 av tåget, dock utan att i fallet ådraga sig nämnvärda skador.

Kilafors—Landafors den 31/12.

En man påträffades vid km 306 + 100 liggande död å banan, sannolikt genom eget avsiktligt vållande påkörd av tåg 2545.

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

Dalgränsen—Hästbo den 27/4.

Tåg 4350 stoppades i Hästbo av föraren, enär lokpersonalen på vägen från Dalgränsen iakttagit gnistor från en vagn i slutet av tåget. Den varmgångna vagnen avkopplades. I övrigt uppstod ingen skada.

Hästbo—Torsåker den 30/4.

Tåg 4352 stoppades av tvenne banarbetare, som iakttagit att en axeltapp gått av å en vagn. Annan skada förekom ej.

Bollnäs—Granbo den 1/7.

Vid tågs 4206 ankomst till Bollnäs iakttogs rök i slutet av tåget, varför detta omedelbart stoppades. Det visade sig, att å fjärde vagnen från slutet av tåget ena axeltappen å bakre hjulparet avsvärvats. Axeltappen hittades vid km 315 + 500. Inga nämnvärda skador hade uppkommit å banan.

G. Eld å tåg.

Lit den 30/4.

Tågexpeditören i Lit upptäckte vid tågs 8541 passerande, att eld utbrutit i en last gamla sliprar, varför han anmodade en banvakt vid Litsnäset att där stoppa tåget, vilket skedde. Sedan ett 10-tal sliprar lossats samt elden släckts medelst vatten och snö, kunde tåget fortsätta.

Kärrbäck—Tossa den 19/6.

Då tåg 8520 befann sig vid km 1278 + 800 upptäcktes, att tredje vagnen från loket fattat eld. Tåget stoppades omedelbart och vagnen avkopplades och framdrogs till en närbelägen bäck, där släckning företogs. På grund av stark blåst kunde ej släckning utföras med vattenbegjutning, utan hela lasten, som bestod av gamla sliprar, måste lämpas av.

Råhällan den 7/9.

Då tåg 2583, som utgjordes av motorvagn, ankom till driftplatsen, upptäcktes eld i vagnens underrede mellan motorn och växellådan. Elden spred sig hastigt och kunde ej släckas eller begränsas med i motorvagnen befintliga tvenne eldsläckningsapparater. Medelst assurancespruta från stationen och vattenlangning från en närbelägen brunn hölls elden begränsad, till dess den kunde släckas av från Hamrånge rekvisiterad brandkår. Skador uppstodo till ett värde av inemot 2.000 kr.

Skårby den 17/8.

Omkring 45 min. efter det en med tåg 7702 anländ vagn med torvströ avkopplats från tåget, iakttogs rök och omedelbart därefter eldslågor från lasten. Elden släcktes

av från Kungälv eftertelefonerad brandkår. Lasten förstördes av eld och vatten, varjämte vagnens golv något skadades och fyra för täckning använda presenningar förstördes.

Fjärås—Åsa den 30/9.

I tåg 7652 upptäcktes av föraren, att eld utbrutit i tvenne torvströlastade H. N. J. vagnar, varför tåget stoppades vid km 40 + 39 och vagnarna avkopplades och infördes till Fjärås. Lasten och densamma täckande 6 st. presenningar, varav 2 st. tillhörande H. N. J. och 4 st. tillhörande lastägaren, förstördes fullständigt och de båda vagnarna erhöilo betydande skador, varjämte en intillgående S. J. tjänstevagn något skadades.

Broddbo den 13/10.

Vid tågs 7102 ankomst observerades, att eld utbrutit i en kalklastad vagn. Vagnen avkopplades och kalken omlastades till annan vagn. Ingen skada uppstod å vagnen.

Dockmyr—Kälarne den 20/10.

Å tåg 4350 upptäcktes vid km 468 eld i en torvströsändning, upplastad å andra vagnen från loket räknat. Tåget stoppades och en del presenningar borttogos från lasten, varefter tåget infördes till Kälarne, där vagnen avkopplades och lasten lossades, varigenom vagnen kunde räddas från att skadas. Fyra presenningar, som täckt lasten, blevo helt eller delvis förstörda.

Lillhagen den 22/10.

Vid tågs 7710 ankomst observerades eld i en torvströlast. Vagnen avkopplades och omkring hälften av lasten lossades och vattenbegöts. Släckningen ombesörjdes av tillkallad brandkår. Vagnen erhöil endast obetydlig skada. En presenning hade delvis bränts sönder.

Ånge den 19/11.

Vid tågs 8221 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i en last träkol. Då elden ej omedelbart kunde släckas, fördes vagnen till lokstationsområdet och vattenbegöts med därvarande vattenkastare. Endast obetydliga skador uppkommo å vagnen. Denna hade i tåget placerats som tredje vagn från loket räknat.

H. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Väring den 18/1.

Tåg 11 uppkörde på utfart en medväxel, som ej intog rätt läge. Ingen skada uppkom.

Tågklararen förklarade sig ha omlagt växeln men ej fått den att sluta riktigt på grund av starkt snöfall.

Östavall den 17/3.

Tåg 2508 uppkörde på utfart en medväxel, som ej omlagts efter ett strax förut på annat spår intaget arbetståg. Växeln skadades något.

Undersåker den 23/3.

Tåg 2302 stoppades på utfart av föraren, som uppmärksammat, att en växel var fellagd.

Holmsveden den 3/4.

Passerande snälltåget 10130 borttryckte slutsignallyktan å mötande tåg 4205, som ej stod fullt hinderklart, varvid å tågs 10130 lok en vindruta sönderslogs och skador uppstodo å en Co-vagn. Tågklareraren hade vid inspektion tyckt sig se, att tåg 4205 stått hinderklart.

Övertorneå den 3/4.

Tåg 2708 intogs å fel tågväg. Tågexpeditören hade med tanke på avsedda växlingsrörelser låst upp den förut rätt lagda och låsta infartsväxeln och omlagt densamma utan att, som han avsett, ställa infartssignalen till stopp.

Hästveda den 27/4.

Tåg 102 uppkörde på utfart en i felaktigt läge förreglad medväxel, vilken därvid skadades. Inga förseningar av övriga tåg vållades.

Vattjom den 13/5.

Strax innan tåg 2444 på utfart skulle passera yttersta växeln, omlades denna av tågexpeditören och uppkördes, varvid den blev något skadad.

Byringe den 18/5.

För tåg 7003, som icke kunde intagas förrän efter given signal "jag är beredd på hinder och spårändring", var infartsväxeln fellagd, så att tåget i stället för å spår 2 ingick å spår 1, där mötande tåg 302 befann sig. Tåget stoppades av föraren, innan någon skada skett.

Skattungbyn den 22/5.

Tåg 2604 stoppades av föraren vid infartsväxeln, emedan denna låg fel. Tågexpeditören hade uraktlåtit att verkställa tågvägsinspektion.

Skorped den 23/5.

Tåg 4351 stannade utanför stationen efter givna signaler "tåg kommer" och "jag är beredd på hinder och spårändring", emedan infartssignalen visade stoppsignal. Därefter erhöles körsignal till spår 2, ehuru tåget tidtabellsenligt skulle ingå å spår 3 och trots att det mötande tåg 8622 stod å spår 2. Tåget framfördes av föraren ett stycke men stoppades, då tåg 8622 iakttogs å spåret.

Tågklareraren hade avsett att med tåg 8622 företaga växlingsrörelse före tågs 4351 ankomst och hade därför omlagt sistnämnda tågs infartsväxel. Växlingsrörelsen blev dock ej av, emedan vattentagning å tågs 8622 lok redan påbörjats. Tågklareraren glömde återlägga växeln i rätt läge för tåg 4351 och blev upptagen av andra göromål. Han erinrade sig senare, att körsignal ej givits för tåg 4351, varför han ställde infartssignalen till kör utan att därvid aktgiva på växlarnas lägen. Han hade ej uppfattat några signaler från tåg 4351.

Östersund C den 7/6.

Tåg 2322 stoppades av föraren på utfart, emedan en växel var fellagd. Tågvägsinspektören hade rapporterat tågvägen klar utan att förvissa sig om växelns läge.

Östansjö den 18/7.

För tågs 27 infart hade klargjorts fel tågväg. Sedan föraren å huvudsignalen uppmärksammat den felaktiga signalbilden, försökte han bringa tåget till stopp, vilket dock ej lyckades, förrän loket och första vagnen inkommit i infartsväxeln.

Torpshammar den 30/8.

Vid tågvägsinspektion den 31/8 förmärktes fel å en elektrisk växelspär, vilket fel antagits ha uppkommit genom att växeln blivit för tidigt omlagd vid tågs 2447 avgång föregående dag och därvid blivit uppkörd.

Karlstad Ö den 16/9.

Tåg 1413 stoppades på infart av föraren, emedan ett växlingssätt befann sig i tågvägen. Tågexpeditören hade försummat att vederbörligen inspektera tågvägen, innan körsignal för tågets intagande gavs, och växlingsledaren hade brutit mot föreskrifterna i såo § 56, mom. 2.

Björnlunda den 1/10.

Tåg 7006 uppkörde på utfart en fellagd oförreglad medväxel. Växeln skadades endast obetydligt och inga förseningar uppkommo.

Ljusdal den 7/10.

Vid tågs 94 avgång låg en till ett utdragsspår ledande oförreglad växel fel och tåget gick in mot utdragsspåret, passerande den fellagda växeln med loket och två boggievagnar, innan det kunde bringas att stanna. Tågvägsinspektören hade anmält tågvägen klar utan att förvisa sig om den ifrågavarande växels läge.

Stjärnhov den 1/11.

Tåg 11, som för möte intagits å sidotågväg, uppkörde på utfart två medväxlar, emedan tågklararen, då tågvägen skulle klargöras, omlade fel växel, varigenom båda kommo att intaga felaktigt läge, den ena förreglad. Växlarna skadades men tågen kunde, tills reparationen avslutats, framföras med nedsatt hastighet.

Stöde den 8/11.

Tåg 2447 uppkörde på utfart en fellagd oförreglad medväxel, som därvid något skadades, dock utan att tågrörelsen hindrades.

Södertälje S den 9/11.

Tåg 191 stoppades i infartsväxlarna med signalredskap på grund av att vagnar funnos i tågvägen. Lokpersonalen hade ej i förväg underrättats härom. Utan att från loket givits signal "jag är beredd på hinder och spårändring" gavs körsignal med infartssignalen av tågklararen, vilken uppfattat en sådan signal från lokvissla. Möjligen hade denna signal givits av tåg, som samtidigt var på ingående till Södertälje C.

Strömtorp den 27/11.

Tåg 1402 uppkörde på utfart en förreglad medväxel, som ej blivit omlagd efter intagandet av ett mötande tåg. Förreglingsstängerna kröktes men andra skador uppkommo ej.

Stjärnhov den 8/12.

Tåg 123 uppkörde på utfart en fellagd oförreglad växel. Växeln skadades endast obetydligt och inga tågförseningar uppkommo.

Söderhamn C den 13/12.

Efter växlingsrörelse, som företogs omedelbart före det väntade tågs 2555 ankomst glömde tågklararen omlägga infartsväxeln, varigenom, när körsignal för infart gavs, huvudsignalen visade kör till huvudtågvägen, ehuru tåget skolat intagas å sidotågväg.

Föraren har uppgivit, att han först iakttagit två gröna sken från infartssignalen men på närmare håll upptäckt, att endast ett grönt sken visades. Trots därefter ökad bromsning körde tåget in i den felaktiga tågvägen och måste backas för att tagas in på rätt tågväg. Ingen skada skedde.

Lokbiträdet hade under sysselsättning med oljekannan för lokets smörjning å stationen uraktlåtit att iakttaga huvudsignalen, förrän den felaktiga signalbilden redan uppmärksamrats av föraren. Denne har beträffande det påstådda iakttagandet av ett andra grönt sken å huvudsignalen framställt det antagandet, att detta sken skulle ha framkallats genom reflex från annat ljus.

Ljusdal den 16/12.

Sedan utfartstågvägen för tåg 437 inspekterats och anmälan avgivits till tågklararen, att tågvägen vore klar, hade en växlingsledare, i det han avglömt tåget, låst upp och omlagt en i tågvägen liggande motväxel, ledande till ett utdragsspår. När tåget strax därefter avsändes, ingick detsamma mot utdragsspåret med loket och en vagn genom den fellagda växeln.

Bjärnum den 29/12.

Tåg 2128 uppkörde på utfart en medväxel, som ej blivit omlagd efter intagandet av mötande tåg. Ena växeltungan kröktes men blev omedelbart utbytt.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Hagalund—Stockholm C den 15/3.

Tåg 115 T, som enligt tidtabellen skulle uppehållas i Hagalund och gå efter tåg 2449, avsändes före sistnämnda tåg, varför vid Stockholm C för tåg 115 T klargjorts fel tågväg, på vilken tåget även ingick.

Aspeå den 17/5.

Beträffande tågen 4354 och 93, vilka tidtabellsenligt skulle mötas i Skorped, hade order givits av tågledaren om mötets förläggande till Aspeå, varvid verkställighetsorder för tågs 93 framgående dit skulle givas även till Mellansel, vilken station också erhöll sådan order från Aspeå och delgav densamma till lokpersonalen och tågbefälhavaren å tåg 93. När tåg 4354 anlände till Aspeå, glömde emellertid tågklararen där ordern om mötets förläggande dit och lät tåget passera. Sedan erinrade han sig mötesordern och underrättade tågledaren om sitt felaktiga förfarande. Tågledaren vidtog omedelbart åtgärder för att få tåg 93 stoppat i Skorped, dit sistnämnda tåg ännu ej inkommit.

Kristinehamn den 20/6.

Tåg 7605 avsändes mot Björneborg utan att därifrån lämnats klart för tåget. Strax efter det tåget satt sig i rörelse från Kristinehamn, erinrade tågklararen sig, att han ej fått klart, och tillropade telefonvakten att ringa till Björneborg samt visade stoppsignal till tåget. Denna uppfattades dock ej — eldaren ägnade sig åt fyren och tågbefälhavaren hade blivit upptagen genom frågor av en resande — varför tågklararen telefonledes gav vägvakten vid Smedby order att stoppa tåget, vilket även skedde. Tåget kunde dock strax beordras fortsätta, enär under tiden klartanmälan ingått från Björneborg.

Loster den 21/6.

Order hade givits om förläggning av mötet mellan tågen 22 och 21 till Loster. Trots att tåg 22, som ej å någon tidigare station erhållit order om mötet och som i

Loster var genomfartståg, skulle å stationen delgivas order och kvarhållas, visades vid tågets ankomst körsignal till detsamma med infartssignalen. Först sedan loket och en vagn passerat tågklararen visade denna stoppsignal och tåget nedbromsades.

Tågklararen hade vid tågets annalkande varit upptagen av telefonsamtal. Han uppger sig ha därvid hört lystringssignal från tåget och att han även tyckt sig ha uppfattat signalen " jag är beredd på hinder och spårändring" samt att tåget stannat vid infartssignalen, varför han gav körsignal med denna. Han hade uraktlåtit att anordna stoppsignal inne å stationen på sätt i såo § 74, mom. 2. är föreskrivet.

Järna den 2/8.

Tåg 807 erhöi avgångssignal, ehuru det mötande tåg 2 ännu ej inkommit. Sedan föraren givit signalen "har mötande tåget inkommit" och denna besvarats med signal att så vore förhållandet, igångsattes tåget och framgick detta till utfarts-växeln, där föraren emellertid såg tåg 2 anlända och nedbromsade sitt tåg. Detta backades, och någon skada inträffade ej.

Tågklararen hade glömt, att tåg 2 ännu ej passerat stationen.

Furuvik—Gävle C den 24/9.

C:a 2 km söder om Gävle C möttes å linjen tåg 599 och ett från motsatt håll kommande, på tåganmälningssträcka efter tåg 592 å sträckan Skutskär—Gävle C anordnat extratåg, bestående av ensamt lok. Förarna å de båda tågen uppmärksammade faran i tid och kunde bringa tågen till stopp, då dessa voro på ett avstånd från varandra av c:a 100 meter.

Orsaken till det inträffade var, att den å telefonväxeln i Gävle C tjänstgörande, sedan han mottagit och nedskrivit ordern om extratågets gång, uraktlät att till tågklararen överlämna densamma eller på annat tillförlitligt sätt bringa ordern till tågklararens kännedom. Ordern hade lagts i tågklararens överlämningsbok. Nämnade telefonvakt hade vidare utan tågklararens medgivande eller vetskap lämnat klart till Furuvik för extratåget. Tågklararen hade, utan att se i överlämningsboken men efter att i tågtidjournalen ha iakttagit, att däri införts anteckning om att Furuvik lämnat klart för tåg 592, varvid han dock förbisett, att till anteckningen fogats ordern "villk. då elok in", avsänt tåg 592; sålunda utan vetskap om det anordnade extratåget. Tågledaren hade förvissat sig om att ordern om extratåget mottagits å stationen, men däremot ej fått tågklararens kvitto rörande tågets anordnande. Mötesorder till tåg 592 hade ej givits.

Norra Vram—Billesholms gruva den 9/10.

Tåg 1851 avsäendes från Norra Vram utan att Billesholms gruva anmält klart för tåget. Då detta nalkades Billesholms gruva, iakttog föraren det närmast föregående tåg 7831 stående utanför station. Tåg 1851 bragtes att stanna omkring 180 m. från tåg 7831. Strax dessförinnan hade kontaktledningen gjorts spänningslös, sedan faran uppmärksammats vid anmälan "1851 ut" från Norra Vram.

Tågklararen i Norra Vram hade fått för sig att han erhållit klart för tåget, vilket han avsänt sedan han strax förut manövrerat strömbrytaren till lastningsspåret och utan att efter denna manöver gå in på expeditionen.

Gnesta—Mölnbo den 17/10.

I tåg 4041 brast en dragstång å linjen och tåget måste till Gnesta införas i två delar. Kopplen i tåget syntes vara illa åtdragna, då lokpersonalen undersökte dem. 31 koppel åtdrogos i Gnesta, varav ett med 3 gånger, fyra med 2 gånger och de övriga med 1 å 1½ gånga.

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

Näliden—Krokom den 23/5.

När tåg 5902 befann sig i närheten av km 610 + 280, fanns där en motordressin stående på linjen, medan dess förare för en stund stigit av dressinen. Dressinföraren uppmärksammade tåget i tid för att hinna undanskaffa sitt fordon, innan någon skada skett.

Order om tågets gång hade utfärdats först efter dressinfärdens anträdande. Lokpersonalen hade meddelats, att banpersonalen ej var underrättad, men föreskriften i såo § 34, mom. 3, anm. 1, hade av förbiseende ej blivit iakttagen.

Järna—Södertälje S den 8/10.

Tåg 17 stoppades av föraren, emedan en motordressin fanns å spåret. Dressinen undanskaffades av densamma medföljande personer.

Orsakade av bristande uppmärksamhet å eller fel ifråga om efterkommande signaler.

Göteborg C den 5/8.

Tåg 1094 igångsattes av föraren två gånger utan att avgångssignal givits, varvid en konduktör å tåget emellertid stoppade detsamma med nödbromsen. Föraren var berusad och försattes ur tjänstgöring.

Trönninge den 21/8.

Tåg 1453 stoppades ej av föraren å avsedd plats utan fortsatte förbi stationen och stannade, efter nödbromsning av lokbiträdet, först sedan loket hunnit 380 m. utanför stationen. Föraren var onycter och försattes ur tjänstgöring, och tåget vidarefördes till Eldsberga av lokbiträdet med konduktör såsom biträde.

Ugglum och Sävedalen den 28/10.

Tåg 1055 stoppades icke av föraren, ehuru tåget å båda platserna hade fast uppehåll. Tågbefälhavaren uppmärksammade förhållandet, när de båda platserna passerats, men uraktlät att nödbromsa tåget under förmenande, att detta ej tjänade något till, emedan tåget ej skulle kunna bringas till stopp förrän i närheten av Frändtorp.

Föraren förklarade att, då han under uppehållet i Partille skulle taga del av tidtabellen för att kontrollera uppehållen, han råkat se på tidtabellen för tåg 1053, vilken var tryckt på samma sida i tidtabellsboken som tågs 1055 tidtabell.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Söderhamn C den 20/1.

Ett snöplogstågsätt, som användes för plogning å bangården, infördes utan tågklararens tillstånd från bortre änden av infartstågsvägen för tåg 2537 vid tågets ankomst och sedan tagvägen klargjorts. Både plogstågset och tåget stoppades i tid och någon skada skedde ej.

Långsele den 8/2.

I tågs 2653 personvagn krossades tre fönsterrutor av lykthållaren på en cisternvagn, vilken, då växling företogs med tåget för vagnavkoppling, ej stod hinderfritt.

Källeryd den 20/10.

Sedan tåg 7451 ankommit, avkopplade godsvårdaren loket och gav signal åt detta att framgå i och för växling, som skulle äga rum å stationen. Loket framfördes genom den för mötande tåg 124 förregrade infartsväxeln, vilken sålunda uppkördes. Växeln fjädrade dock tillbaka i rätt läge och loket kunde i tid backas undan i tågs 124 tåg-

väg och undanförs i bangårdens andra ände, så att tåg 124 kunde passera stationen. På grund av att växeln skadats kunde därefter tågs 7451 lok ej återföras framför tågsättet, utan måste detta från stationens andra ände införas å annat spår, innan tåget kunde avsändas.

Godsvårdaren hade givit signal till växlingsrörelsen, utan att tillstånd därtill lämnats av tågklareraren.

Orsakade av otillfredsställande lastning o. d.

Tretjärn—Vansbro den 5/7.

Från loket å tåg 7726 observerades, då tåget befann sig vid Gruckån, att en timmerstock föll ned från en vagn i tåget, varför detta stoppades. Vid undersökning befanns, att tvenne stöttor å den timmerlastade vagnen brustit och att ytterligare två stockar voro på väg att falla av. Tåget framfördes med försiktighet till Vansbro. Lastningen var otillfredsställande.

Knivsta den 16/3.

Tågs 418 lok fick strax söder om stationen ett fotsteg avslaget genom en törn mot ett å banan liggande block trämassa. Av stöten rullade blocket över till nedgående spåret, där ett fotsteg å tåg 445 törnade mot detsamma. Blocket, som vägde 200 kg inhämtades senare till Knivsta. Det hade fallit av en last från Näsvisen till Stockholm S i tåg 4201 den 15/3.

Åby den 28/7.

I tåg 4003 hade lasten å en vagn, troligen en sändning cirkuseffekter från Kumla till Norrköping, förskjutit sig så att, då tåget passerade Åby, tunnelöverbyggnaden där delvis skrapades sönder. Av lösryckta trälämningar slogs även en plattformsoffa sönder.

Ålberga den 28/8.

Då tåg 7002 på infart passerade en växel, rullade en kabeltrumma om 600 kg vikt från en kursvagn ned på bangården, där signalledningen något skadades.

Partille den 23/9.

Då tåg 4857 var på infart, påkördes ett järnfat, som fallit av en vagn i tåg 7452. Å loket skadades ett fotsteg och ett sandningsrör.

Orsakade av missöden å eller försummelser vid handhavande av bromsanordningar.

Falköping C den 28/10.

Sedan tåg 4857 inkommit, befanns tryckluftledningen vara avstängd efter 7:e vagnen från loket räknat. Kopplingskranen mellan denna och nästa vagn intog sådant mellanläge, att kiken stängde för både lufttillsläppningen från den främre delen av tåget och luftutsläppningen från den bakre delen, som utgjordes av 48 vagnar. Någon bromsning i den bakre tågdelen åstadkoms således ej, och luften hade sakta läckt ut utan att förorsaka bromsning.

Kikens läge hade åstadkommit genom att en söndersliten presenning å 7:e vagnen fäst sig i kopplingskranen.

Hallsberg den 16/12.

Då körsignal skulle givas för tågs 622 infart, observerade tågklareraren, att en vagn fanns i tågvägen utan att detta markerades å spårplanen. Vid undersökning

av orsaken till att spåret ej markerades upptaget, befanns att ett skikt krossat grus isolerade vagnshjulen från rälerarna, varigenom shunting av spårledningen hindrats. Grusskiktet hade uppenbarligen tillkommit genom stark sandning vid bromsning eller igångsättning av något lok.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avstälts hinderfritt.

Södertälje S den 24/3.

Några minuter före tågs 7067 (ensamt lok) ankomst (å spår 2) och sedan tågklararen inspekterat tågvägen hade en stationskarl kört fram en truck med tillkopplad släpvagn och stannat med dessa fordon på överfartsvägen mellan spår 2 och 1 med bakre delen av släpvagnen på icke hinderfritt avstånd från spår 2. Föraren å tåg 7067 uppmärksammade förhållandet, ehuru för sent för att kunna stoppa loket. Lokets främre del stötte till släpvagnen. Skadan inskränkte sig till att å loket nedre delen av ett fotsteg bortslets och draginrättningen å plattformsvagnen bräcktes.

Stockholm C den 19/12.

En å plattformen invid spår 14 uppställd, postverket tillhörig plattformssläpvagn fördes av rådande stark bläst ned mot spåret, så att ena hjulparet kom att hänga över plattformskanten just då tåg 4006 ankom å nämnda spår. Vagnen påkördes av tåget och släpades med c:a 30 meter, innan tåget stannade. Underredet på plattformsvagnen förstördes delvis, men loket erhöll endast några bucklor å den ena främre snöplogsskärmen.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Hälsingborg F—Ödåkra den 3/1.

Någon kilometer utanför Hälsingborg F självbromsades tåg 7904, emedan en dragstång mellan 21:a och 22:a vagnarna från loket räknat ryckts av. Tåget bestod av 72 axlar jämte påskjutningslok. Främre delen infördes till Ödåkra och den bakre medelst påskjutningsloket till Hälsingborg F.

Skälderviken—Ängelholm C den 5/1.

Tåg 5151 självbromsades vid km 215 på grund av dragstångsbrott å 17:e vagnen från loket räknat. Tågloket införde främre tågdelen till Ängelholm C och växellok därstädes avhämtade övriga vagnar.

Ödåkra den 3/3.

Strax före tågs 2002 ankomst upptäcktes, att norra infartssignalen var felaktig. Den syntes ha erhållit ett slag av något föremål å ett norrgående tåg, vilket träffat på 1.5 m höjd över rälerarnas överkant. Semaformastens alla fyra vinkeljärn hade krökts, där slaget träffat, och i jämnhöjd med rälerarna hade en annan krök uppkommit, varvid ett vinkeljärn gått helt av och ett annat bräckts. Ledningslinan mellan kompensationshjulen och kurvhjulet hade ryckts av och ena linänden hade virat sig om lykthållaren och fastbundit vingen i körställning. Vid ställverket kunde manövrering ske, utan att därvid kunde märkas, att något fel fanns.

Vid inspektion på morgonen hade stationsföreståndaren i rådande dimma ej givit akt på vingarnas ställning men iakttagit att lyktorna voro tända, varför felet ej då blev upptäckt.

Ingen skada uppkom i trafiken.

Falköping C—Vartofta den 4/3.

Tåg 1208 påkörde en buffert, som tappats från tåg 4916. Lokets gardjärn skadades.

Gårdsjö den 29/6.

Tåg 7451 ingick å spår 5 i stället för spår 4, varför det stoppades av föraren så fort ske kunde. Då hade loket och tre vagnar gått över den fellagda växeln. En innanför växeln befintlig spårspärr sköts åt sidan varvid en spärrarm bröts av.

Förreglingsveven till växeln i läge till spår 4 hade omlagts, vilket varit möjligt med användande av stor kraft. Växeln hade förreglingsledning gemensam med korresponderande växlar och spårspärrar, bl. a. den påkörda spårspärren.

Dockmyr—Nyhem den 20/7.

Under bandisposition för vagnuttagning skulle vid km 540 en vid rälen medelst kätting fastgjord vagn tillkopplas det övriga vagnsättet, vilket framfördes av lok. Kopplingen lyckades dock ej, emedan den som skulle utföra denna snavade. Vagnens förstängning bröts därvid, och vagnen sattes i rörelse utför en befintlig lutning och förbi Nyhem station till en bortom liggande stigning, varifrån den rullade åter till Nyhem station, där den stoppades, utan att någon skada uppkommit.

Frillesås—Väröbacka den 30/7.

Personalen å tågs 42 lok observerade å km-sträckan 57 hårda stötar i loket, varför tåget stoppades. Smärre skador hade tillfogats loket, som bl. a. fått främre bromsbommen krökt. Å främsta vagnen hade röret mellan tågbrömsens huvudledning och regleringsventilen avslagits. Orsaken till skadorna kunde då ej upptäckas men befanns senare vara en tappad buffert, vilken upphittades i en åker vid sidan av banan.

Sedan lokbromsen urkopplats och bromsledningen tätats, kunde tåget framföras till Frillesås, där anmälan gjordes.

Jonsered—Partille den 5/8.

Å en K. J. vagn, gående sist i tåg 10, brast i tunneln väster om Jonsered ett bromsblock, varvid den lösgjorda delen slungades ut mot bergväggen och därifrån åter mot vagnen genom ett fönster samt blev liggande i sista kupén.

Stockholm C den 14/10.

För tåg 7029, som skulle intagas å spår 15, kunde körsignal för infart visas, oaktat ett Öb-lok med vagnar stod uppställt å spårets förlängning och därvid ej stod hinderfritt vid den avledande växeln. Tågklararen uppmärksammade förhållandet och beordrade införande av tåg 7029 med försiktighet. Då tåget ej kunde avgå, innan Öb-loket med vagnar undanförts, vållades tågförsening.

*Orsakade av bristande vaksamhet eller missöden vid färd å landsvägsfordon eller fel be-
träffande skyddsanordningar vid vägkorsningar.*

Stockholm C den 27/1.

När tåg 7002 var på ingående, avsändes tåg 251 efter vederbörlig lystring till vakten, som sköter bommarna vid Tegelbacken. Sedan tåg 7002 passerat de fällda bommarna och medan detsamma skymde det utgående tåg 251 för bomvakten, lyfte denne bommarna, varvid en spårvagn och en cyklist rullade in mot korsningen. Föraren å tåg 251, som observerade faran, gav en skarp signal "tåg kommer" och fortsatte med sakta fart. Spårvagnen och cyklisten hunno stanna, och någon olycka inträffade ej.

Fjärås—Åsa den 30/1.

En personbil, som på grund av slirigt väglag ej kunde taga ut svängen i den befintliga skarpa kurvan vid vägkorsningen vid Lekarekullen, körde av vägen och

hamnade i spåret mellan rälerna utan möjlighet att med egen motorkraft föras därifrån.

Det väntande tåg 5158 stoppades medelst knalldosor och rött sken från handsignallykta och försenades 11 min., innan bilen med hjälp av tillstädeskomna personer hunnit bortforslas.

Bankeryd den 28/2, 5/3 och 8/3.

Vid Nyarpsvägen inträffade den 28/2 att, innan tåg 1205 passerade, en lastbil kom ut i spåret, men stannade och backade, dock så nära intill spåret att tåget skrapade emot bilens stötfångare; den 5/3 att en lastbil med låg fart passerade över korsningen så nära framför tåg 1204, att kollision endast med knapphet undgicks; samt den 8/3 att en hästskjuts var nära att påköras av tåg 1202 men räddades genom att körkarlen i sista stund lyckades backa ur spåret.

Gårdstunga—Viderup den 20/3.

Omedelbart före tågs 1987 ankomst till vägkorsningen "Gårdstunga västra" körde en personbil genom den fällda norra vägbommen över järnvägsspåret och stannade mot den södra bommen. Befintliga bomsignallyktor fungerade. Hinder för tågtrafiken uppkom ej.

Brunflo—Pilgrimstad den 24/5.

När tåg 2393 befann sig på omkring 300 m. avstånd från vägkorsningen vid Häggdalen, körde en personbil genom den ena fällda vägbommen, och, enär bilföraren upptäckte det ankommande tåget, fortsatte han med bilen genom den andra bommen.

Orsakade av djur eller främmande föremål å banan.

Enafors—Änn den 5/2.

Tåg 3428 påkörde 19 renar, varav 12 dödades omedelbart och de övriga måste slaktas. Ingen annan skada uppstod.

Strömsund—Ulriksfors den 2/3.

Tåg 3421, som var backgående, påkörde två unghästar, som brutit sönder förstängningen vid en vägkorsning. Den ena hästen skadades så svårt, att den avled. Ingen skada uppstod å tåget.

Arvika—Edane den 4/4.

Tågs 1413 lok stötte vid passerandet av Gryttomstunneln med ena snöskoveln mot en sten, som fallit ned från bergväggen. Snöskoveln skadades och måste borttagas.

Stockholm S—Älvsjö den 30/4.

Söder om gångbron vid Årsta gård hade en sliper lagts tvärs över uppspåret före tågs 124 ankomst. Föraren upptäckte denna men för sent för att kunna stoppa tåget, innan slipern påkörts. Denna slungades ut vid sidan av banvallen. Ingen skada uppkom å loket.

Sundsvall C—Töva den 25/6.

Tåg 2322 påkörde och dödade en ko, som tagit sig igenom befintligt stängsel.

Forsa—Näsviken den 6/7.

Tåg 2525 påkörde och dödade två kor, vilka tagit sig in på banan förbi ett i närliggande vatten slutande stängsel.

Byvalla—Dalgränsen den 15/7.

Tåg 419 påkörde och dödade en ko, som tagit sig in på banan vid ett dike, där kon bortsltit en under stängslet anbragt träribba.

Kilafors—Landafor den 16/7.

Tåg 3551 påkörde och dödade två kor vid en vägkorsning, där grinden stått öppen.

Håsjö—Ragunda den 25/7.

Tåg 4350 påkörde och dödade en ko, som tagit sig in på banan vid ett densamma korsande dike, där stängslet borttagits under pågående dikesarbete.

Storvik—Åshammar den 8/8.

Tåg 94 påkörde och dödade tre kor, som tagit sig in på banan vid en vägkorsning, där grinden stått öppen. Loket skadades obetydligt.

Nedansjö—Stöde den 17/8.

Tåg 2444 påkörde och dödade en ko, som tagit sig in på banan mellan stängselträdarna.

• Slågarp—Östra Greve den 27/8.

Tåg 1970 påkörde och dödade en ko, som tagit sig in på banan förbi ett i närbeläget vatten slutande stängsel.

Sunnäsbruk—Sörljusne den 1/9.

Tåg 413 påkörde och dödade en tjurkalv, som tagit sig genom stängslet vid banan.

Grimstorp—Bodafors den 6/9.

Tåg 87 påkörde och dödade en häst som kommit in på banan vid en vägkorsning, där ena grinden ej var stängd.

Gnarp—Jättendal den 21/9.

Tåg 2462 påkörde och dödade fyra kor, som genom en öppen grind kommit in på banan.

Alby—Östavall den 5/10.

Tåg 91 påkörde och dödade en tjur, som gått in på banan vid korsning med allmän landsväg. Loket erhöi smärre skador.

Dannemora—Örbyhus den 24/10.

Tåg 413 Dma (rälsbuss) påkörde i en kurva en gran, som fallit in över banan. Fönsterrutan å främre vänstra ytterdörren krossades och två handtag å dörren förstördes. Ingen människa skadades.

Afafors—Morjärv den 27/12.

Tåg 2722 (rälsbuss) påkörde en skock renar, varav 17 dödades och 3 skadades. Rälsbussen fick dörren till kylaren intrückt och spräckt i nedre kanten, varjämte gaveln tillbucklades i hörnen och underkanten, där även underliggande trä krossades. Den högra aktersignalen slets bort.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Huddinge—Tullinge den 22/6.

Tåg 11 måste stoppas å linjen på grund av att en vagnsdörr i tåget stod öppen och två personer uppehöi sig på fotsteget utanför vagnen.

Stockholm C—Stockholm S den 1/7.

Vid tågs 239 ingång i tunneln vid Mälarstrand kastades mot detsamma en mindre flaska, troligen fylld med sand. Ett mindre hål uppstod i en dörruta men eljest uppkommo inga skador.

Jörlanda—Kungälv Ytterby den 30/11.

Den för tidningsbefordran använda rälsbussen påkörde tre stycken skarvjärn och en sten av omkr. 25 kg vikt, vilka utlagts på rälerna med c:a 25 m. mellanrum. Båda snöskovlarna och gardjärnen på rälsbussen kröktes. Föremålen hade utlagts av en yngling, som senare häktades och ställdes under åtal.

Lamhult—Lidnäs den 20/12.

Vid banvaktsinspektion upptäcktes att c:a 100 m. söder om Ugglehults hållplats ett par skarvjärn voro borttagna på ena rälssträngen och att alla spikarna på yttersidan av samma rälssträng borttagits på 28 sliprar och likaså innerspikarna på 5 sliprar närmast skarven. Upptäckten skedde och reparation kunde verkställas kort innan tåg 5 passerade platsen, tack vare att tåget var 37 minuter försenat.