

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1938

Säkerhetstjänsten.

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

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

- att* upplägg för order med längre giltighetstid saknats,
- att* order med längre giltighetstid ej införts i därför avsett upplägg utan förvarats liggande lösa och dag för dag införts i upplägg för resp. kalenderdygn,
- att* order med längre giltighetstid ej införts i upplägg för resp. kalenderdygn,
- att* tågexpeditörerna ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
- att* anteckning om uttagning av A-fordon i förekommande fall saknats,
- att* anteckning om verkställd s. k. småstensinspektion (såo § 56: 6, andra stycket) saknats,
- att* anteckning om verkställd signalkontroll saknats,
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelser till underlydande driftplatspersonal ej gjorts i vederbörlig kolumn,
- att* anteckning om banpersonals underrättande ej gjorts i vederbörliga kolumner,
- att* underlydande ytterpersonal ej tecknat kvitto, då så skolat ske,
- att* bekräftande av att anteckningarna i överlämningsboken blivit rätt införda, ej skett;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* föräldrade anvisningar använts,
- att* anteckningarna gjorts med vanlig blyertspenna,
- att* tågklarerares signatur saknats,
- att* vid villkorlig tåganmälan villkoret för klart-anmälan endast angivits med "då",
- att* anteckning med upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obevakad station saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt,
- att* hinderanmälan ej antecknats på föreskrivet sätt,
- att* av station verkställd stoppsignalering vid vagnuttagning ej antecknats,
- att* anteckning om tågs kvarhållande för möte med B-fordon med motor ej skett på föreskrivet sätt;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

- att* telefonboken till största delen handhafts av telefonvakt, d. v. s. att tågexpeditören ej själv handhaft densamma i den utsträckning, som bort ske,
- att* upplägg för underrättelser med längre giltighetstid saknats,
- att* anteckning beträffande de regelbundna påringningarna saknats eller skett ofullständigt,
- att* A-arbete antecknats å upplägget för de regelbundna påringningarna och uttelefonerats samtidigt med dessa (d. v. s. utan gjord förfrågan),
- att* en och samma anteckning gjorts å uppläggets båda sidor,
- att* anteckning saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar rätt införts,
- att* vissa sträckvakter ofta ej besvarat de regelbundna påringningarna;

beträffande överlämningsboken, telefonboken vid underrättelsestation och tågtid-journalen

- att* enhetlighet ej rått ifråga om vilka anordningar m. m., som skolat införas i böckerna resp. journalen, och
- att* vid införandet i böckerna resp. journalen en och samma anordning antecknats å med avseende på innehållet olika sätt, varigenom missuppfattning kunnat uppstå;

beträffande plan för säkerhetstjänsten

- att* planen (eller motsvarande anteckningar å turlista) saknats eller ej hänfört sig till gällande tidtabellsperiod,
- att* bestämmelse saknats om sättet för delgivning till underlydande ytterpersonal av order, som beröra trafiksäkerheten, eller att nämnda bestämmelse varit oklart formulerad,
- att* bestämmelse saknats om vilken tur det ålegat utöva tillsynen varje afton över att åtgärder vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift,
- att* bestämmelse saknats rörande kontrollen av infartssignalens ställning, då dylik bestämmelse bort finnas,
- att* bestämmelse saknats, när tågvägsinspektion tidigast finge påbörjas eller att nämnda tidpunkt bestämts på olämpligt sätt,
- att* bestämmelse saknats om vem, som skolat verkställa den s. k. småstensinspektionen,
- att* nämnda inspektion enligt planen varit regelbundet ålagd växlingspersonalen;

beträffande förbandslådor

- att* innehållet i lådan ej varit kompletterat,
- att* lådan varit oläst eller ej läst på föreskrivet sätt,
- att* anteckning om var närmaste sjukbår funnits ej gjorts å anslaget, form. 361 D;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* såo ej vari kompletterad enligt utgivna tillägg eller bihangsorder,
- att* tillägg till tidtabellsboken saknats eller ej varit inrättade,
- att* anslaget om signalmedlens förvaring saknats eller varit olämpligt placerat,
- att* i arbetsordning bestämmelser saknats angående den stationära personalens åligganden ifråga om tåg utan särskild konduktörspersonal samt ifråga om under vems tillsyn och ansvar tågs utrustning och sammansättning skolat ske,
- att* bestämmelse saknats angående vem som skolat delgiva underlydande drift-platspersonal trafiksäkerheten berörande order eller underrättelser ävensom angående utövandet av kontrollen över att dylik delgivning skett,
- att* annotationsbok för ställverksanläggning saknats eller ej förts under flera år,
- att* bihangsorderna 109/35 och 53/38 ej varit anslagna eller ej hållits tillgängliga på föreskrivet sätt,
- att* förteckning över K-nycklar saknats eller varit felaktig,
- att* K-nycklar ej funnits till föreskrivet antal och att dylika nycklar ej förvarats plomberade, då så skolat ske,
- att* för många K-nycklar funnits i reserv,
- att* K₁₅-nyckel ej varit märkt,
- att* vissa instruktioner och anslag saknats i ställverkshus,
- att* tågtidjournalen förvarats och förts i ställverkshus ute på bangården under det att överlämningsboken och telefonbok vid underrättelsestation förvarats och förts inne å tågexpeditionen,

- att* inredningen å tågexpedition varit otillfredsställande med hänsyn till placeringen av för säkerhetstjänsten erforderliga journaler, formulär m. m.,
- att* anslag, signalredskap, reservnycklar m. m. ej varit sammanförda utan förvarats spridda på ett flertal ställen;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* tågvägsspärr utlösts för tidigt,
- att* spärr ej varit pålagd, då så bort vara fallet,
- att* tågvägsinspektion varit otillfredsställande eller ofullständigt utförd,
- att* den s. k. småstensinspektionen regelbundet utförts endast två gånger per dygn, å station, där den bort utföras tre gånger,
- att* infartssignal ej återställts till stopp efter tågs ankomst så tidigt, som bort ske,
- att* "O ut" anmälts i förväg utan att trafikinspektörens medgivande därtill erhållits,
- att* vid tåganmälan tågs nummer ej uppgivits,
- att* oklart uttryckssätt använts vid utväxling av muntliga meddelanden av vikt för trafiksäkerheten,
- att* avgångssignal givits otillfredsställande: vid dagsljus med för liten och hastig rörelse med signalstaven, i mörker med för liten radie i cirkelrörelsen samt med skenet ej vänt rakt mot lokpersonalen,
- att* vid intagandet å station av genomfartståg, för vars avgång hinder förefunnits, stoppsignal ej anordnats inne på stationen enligt § 74,
- att* stations ytterpersonal ej underrättats om extratågs gång,
- att* vägvakter ej underrättats på föreskrivet sätt,
- att* tillfällig stationsarbetare använts som tågklarare,
- att* tågklarare saknat kännedom om största hastigheten för tåg vid passerandet av lastplats, då blockering från stationen ej fungerat,
- att* av saken berörd personal saknat kännedom om den ändrade bromskraftberäkningen jämlikt bihangsorder 490/38,
- att* antalet knalldosor å driftplats varit otillräckligt,
- att* vid signalering med knalldosor dessa ej anbragts på föreskrivet sätt,
- att* knalldosor utan anordning för fästandet vid rälen använts,
- att* bromsskor varit i behov av målning,
- att* bromsskor ej upphängts i anordning därför utan fått kvarligga på marken,
- att* bristfälliga bromsskor använts,
- att* plomber saknats å blockapparat och hävstångsställverk,
- att* å avställda tomma godsvagnar omställningsanordningarna till tryckluftsbromsen intagit läget »Last»,
- att* avställda vagnar ej varit sammankopplade sinsemellan och stått spridda i flera grupper,
- att* betryggande åtgärder ej vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift,
- att* tryckluftslangarna ej varit uppkopplade och kopplingskranarna ej stängda å avställda vagnar,
- att* småfordon stått avställda utan att vara låsta,
- att* lastspårsströmbrytare hållits i tillslaget läge, då densamma bort vara frånslagen,
- att* för många strömbrytarnycklar varit utlämnade samtidigt,
- att* nyckel till värmepost fått kvarsitta, sedan strömmen frånslagits,
- att* reservnyckel till värmepost ej funnits,
- att* bangårdsbelysningen hållits tänd i full utsträckning för genomfartståg,
- att* växling ägt rum strax bortom infartstågvägens slutpunkt, utan att lokpersonalen därom underrättats, ehuru så bort ske;

e) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

- att* batteri till slutsignallykta varit utbränt,
- att* slutsignallykter varit i behov av målning,
- att* lokomotor i växlingstjänst ej varit försedd med signalskärmar,
- att* tågattiralj varit ofullständig,
- att* i tågattiralj ingående handdukar saknat pappersomslag,
- att* innehållet i attiraljskåps låsta fack varit oåtkomligt på grund av söndrig låsanordning,
- att* tågbefälhavares tidtabellsbok ej varit kompletterad,
- att* tågbefälhavare ej medfört handsignallykta,
- att* nödbromshandtaget i Cf-vagns konduktörskupé ej varit plomberat,
- att* tågbefälhavare och biträde ej hållit föreskriven utkik på tågexpeditören vid tågs avgång från driftplats,
- att* påeldning av lok påbörjats omedelbart efter igångsättningen från driftplats, varigenom biträdet ej kunnat hålla föreskriven utkik på tågexpeditören,
- att* biträdet ej gått över på förarens sida, då så erfordrats i och för utkik på tågexpeditören,
- att* loklyktorna vid tågmöte ej avbländats tillräckligt tidigt,
- att* signalen »lossa» ej givits i enlighet med signalföreskrifterna,
- att* signalen »tåg kommer» ej givits av rälsbussförare före ankomsten till vägkorsning,
- att* hastigheten för rälsbuss före ankomsten till vägkorsning ej minskats i erforderlig grad;

d) säkerhetstjänstens utövande å linjen

- att*, ehuru med automatiska signaler skyddad vägkorsning till mer än hälften av vägens bredd varit spärrad av tåg, signalen angav, att korsningen var klar för vägtrafik,
- att* ringklockor till skydd för vägkorsning ringt hela tiden under tåguppehåll på driftplats, fastän vägfordon bort få passera,
- att* småfordonsförare ej medfört anteckningsbok för förare av A- och B-fordon;

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

- att* anordning för signalkontroll saknats, där sådan bort finnas,
- att* föräldrade anslag (emaljskyltar) för ställverksanläggning använts,
- att* å fällbomsstativ uppgift om vevhastigheten saknats,
- att* semaforvinge ej fullt intagit vågrätt resp. 45° ställning,
- att* s. k. liggande uppehållsmärken (i plattformskanten nedlagda plåthuvor) använts,
- att* hinderpålar, växel- och spårspärrklot varit i behov av målning,
- att* växlar varit i behov av smörjning,
- att* träklotsar till skydd för växlingspersonalen jämlikt särtryck 33: 19 ej varit inlagda, där så bort ske,
- att* port till lokomotorgarage varit för trång,
- att* ventilationen i lokomotorgarage varit otillfredsställande.

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

Granskning av ritningar har omfattat 198 ärenden och granskning av instruktioner 74 ärenden, varav 58 resp. 39 förekommit mer än en gång till följd av ändringar e. d. Dessutom ha 51 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Huvudsignaler gällande för växlingsrörelser och vagnuttagningar

De med den Jönköping C station tillhöriga spåranslutningen från Huskvarna samhörande huvudsignalerna, nämligen utfartssignal 47 h samt infartssignal 47 vc, ävensom den inre infartssignalen 41 v skola gälla även för växlingsrörelse till och från Huskvarna. (Skr. 19/1 38.)

De i den elektriska fällbomsanläggningen för vägkorsningar i huvudspårarna mellan Sundsvall C och Töva resp. Selånger ingående huvudsignalerna (dock icke infartssignalerna vid Sundsvall C) skola gälla även för vagnuttagning. (Skr. 1/2 38.)

Signaler å järnvägsfordon.

Då å bansträckorna Södertälje södra—Södertälje central, Läggesta—Mariestad och Åkers styckebruk—Åkers krutbruk tåg skjutes av lok, må lokets lyktor vara anbragta så, som då loket i motsatt riktning drager tåg. (Skr. 22/1 38.)

Stoppsignaler vid bandisposition.

Befrielse har under tidtabell nr 138 medgivits från att anordna stoppsignalering vid gränstationerna under nedannämnda bandispositioner, under förutsättning att dessas omfattning och dagarna, då de skulle äga rum, angivits i tidtabellsboken och å den grafiska tidtabellen, nämligen:

Bdisp nr 1, vard.,	Sk—Su	mellan tågen	28 och 4856,
» » 2, »	Sk—Ukr	» »	122 » 27,
» » 1, »	Uå—Hod	» »	2702 » 2703.

(Skr. 13/4 och 28/4 38.)

Tillämpning av bromstabell B vid hastighet över 60 km./tim.

Bromstabell B i såo § 40 skall, utan den inskränkning beträffande hastigheter över 60 km./tim., som eljest tills vidare gäller, tillämpas för gods-tågen nr 4580 Malmö—Mjölby—Halls-

berg och nr 4582 Mjölby—Norrköping C. Endast lastade trafikvagnar av följande slag få medföras i dessa tåg, nämligen:

SJ slutna vagnar utom litt. Gm, Gmh och GmÅ,

SJ öppna vagnar av litt. O, ifall lasten icke överskjuter de uppfällda lämmarna eller eljest är tryggad mot att rubbas i följd av skakningarna under gången. (Skr. 2/5 38.)

Förhindrande av att fordon komma i drift.

I såo § 45: 1 föreskriven tillsyn varje afton, att behöriga försiktighetsmått äro vidtagna till förhindrande av att fordon komma i drift, får vid Kil utövas av den sist för dagen tjänstgörande växlingsledaren. (Skr. 8/12 38.)

Tågs framförande förbi huvudsignal i stoppställning.

Styrelsen har medgivit tillämpning av såo § 52: 2, anm. 2, vid intagande av tåg vid Malmköping från Skebokvarn och vid Brunna från Ålandsdal. (Skr. 12/4 och 3/12 38.)

Anordningar för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar.

Med undantag från såo § 54, mom. 1, har till underlättande av växlingsarbetet vid Motala C medgivits, att mellan kl. 6.00—17.30 vardagar anordning för lokal omläggning av de centralt omläggbara växlarne icke behöver vara låst, under förutsättning att

nämnda anordning (spak) ändock frånkopplas och nedlägges. (Skr. 3/11 38.)

Samtidigt begagnande av olika tågvägar å driftplats.

Ehuru i nedan angivna fall tågvägarna ej äro oberoende av eller genom

förreglade växlar tryggade mot varandra, har medgivits,

att vid Runhällen tåg må intagas samtidigt från Heby och från Jugansbo och

att vid Bjärka-Säby tåg från Bestorp må intagas å spår 1 samtidigt med att tåg från Åtvidaberg intages å spår 2 eller 3,

i båda fallen dock endast om båda tågen skola göra uppehåll på stationen. (Skr. 24/6 och 8/7 38.)

Tåganmälan och anmälan »fri genomfart».

Trafikinspektören vid 21 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 $\triangle$ eller tecknet $\bullet$ finnes angivet, ålägges att till en föregående tåganmälningsstation anmäla »O in» för tåget och att, sedan tåget avgått, inträda såsom tåganmälningsstation i vanlig ordning. Efterföljande tåganmälningsstation för nämnda tåg skall i sin tur anmäla »O in» till den nytillkomna tåganmälningsstationen. (Skr. 4/2 38.)

Med giltighet under tidtabell nr 138 har bestämts följande:

Boden C må omedelbart efter det tåg 2424 dit inkommit och anmälan »fri genomfart» ingått från Brännberg anmäla klart för tåg 4350 eller för tåg 4206, om detta tåg är anordnat. Tåg 4355 får därvid ej vara anordnat.

Boden C må till Älvsby anmäla »4355 ut» kl. 3.40.

Älvsby må till Boden C anmäla »4350 ut» eller »4206 ut» kl. 4.40 resp. 3.00.

Älvsby må omedelbart efter det tåg 4351 avgått till Jörn anmäla klart för tåg 4350 eller för tåg 4206, om detta tåg är anordnat, sålunda: »Då 4351 inkommit och anmälan 'fri genomfart' erhållits från Koler och Myrheden, klart för tåg 4350 (resp. 4206)».

Älvsby må omedelbart efter det tåg 4351 inkommit dit och anmälan »fri genomfart» ingått från Bränn-

berg anmäla klart för tåg 4355 till Boden C. Tåg 4206 får därvid ej vara anordnat.

Jörn må till Älvsby anmäla »4350 ut» eller »4206 ut» kl. 3.40 resp. 1.55.

Klartanmälan till Vännäs för tåg 8602 skall avlätas av Bastuträsk och gälla bansträckan Vännäs—Hällnäs. Klockan 6.40 inträder tåganmälnings-skyldighet för Hällnäs (även för tåg 8602).

Måndagar, då tåg 4203 icke går, må tåganmälan från Aspeå för tåg 4352 inskränkas till att omfatta endast anmälan »4352 in». Klartanmälan för tåg 4352 till Forsmo skall därvid avlätas av Skorped.

Vid Tibro må tåganmälan för tåg 7564 inskränkas till att omfatta endast anmälan »0 in». Klartanmälan för tåg 7564 skall till Skövde avlätas av Karlsborg.

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

Sedan tågbefälhavaren å tåg 7564 efter detta tågs ankomst vardagar till Fagersanna därifrån avlatit anmälan »0 in» till Tibro och Karlsborg (enligt såo § 100: 5), må Karlsborg avlåta anmälan »klart 1352—1351» (jfr såo § 59: 4, andra stycket) och Tibro avsända tåg 1352, utan att tågbefälhavaren och lokpersonalen behöva tillställas avskrift av tåganmälan enligt form. S 12. För tågs 1351 avgång från Fagersanna erfordras därvid ej särskild klartanmälan. Anmälan »1352 ut» och »1351 in» verkställs av Tibro i vanlig ordning. I tågs 1353 tidtabell anges ej möte i Fagersanna med tåg 1352. Förseñas tågs 1351 avgång från Fagersanna 15 min. eller däröver, skall förfaras enligt såo § 83: 1. (Telefonunderrättelse om sådan försening göres i förekommande fall — till Karlsborg — redan på utgången mot Fagersanna med tåg 1352, om i annat fall underrättelsen ej hinner lämnas, innan 15 min. förflutit från den tid-

tabellsenliga avgångstiden från Fagersanna.)

Vartofta, Habo och Bankeryd — stationerna enligt tidtabellen obehövade för tåg 4911 — må av trafikinspektören åläggas att till föregående tåganmälningsstation anmäla »0 in» för nämnda tåg och att, sedan detta avgått, inträda såsom tåganmälningsstation i vanlig ordning. Efterföljande tåganmälningsstation skall i sin tur anmäla »0 in» till den nytilkomna tåganmälningsstationen.

Vid Åsträsk må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »4350 in» erhållits från Bastuträsk men utan att dessförinnan anmälan »93 in» erhållits från Vännäs. Anmälan »93 in» skall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Åsträsk, innan »klart» får lämnas för tåg 4351.

Från Koler och Myrheden må efter expedieringen av tåg 4351 anmälan »fri genomfart» avlätas endast till Jörn.

När tåganmälan för tåg 93 påfordras i Hällnäs på grund av att extra fjärrgodståg 6701 är anordnat, må anmälan »fri genomfart» avlätas av Hällnäs och bevakningen där upphöra, utan att dessförinnan anmälan »93 in» erhållits från Vännäs. Anmälan »93 in» skall i sådant fall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Hällnäs, innan klart får lämnas för tåg 4351.

Vid Hörnsjö må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »92 in» erhållits från Vännäs men utan att dessförinnan anmälan »4353 in» erhållits från Trehörningsjö. Anmälan »4353 in» skall av Trehörningsjö avlätas till Vännäs i stället för till Hörnsjö, innan klart får lämnas för tåg 93.

Vid Björna må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »4350 in» erhållits från Trehörningsjö. Anmälan »4350 in» skall av Trehörningsjö i stället för till Björna avlätas till Mellansel, som ej utan att

hava mottagit nämnda anmälan från Trehörningsjö får anmäla »klart» för tåg 6551.

Vid Selsjön må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »92 in» erhållits från Skorped.

Anmälan »92 in» skall av Skorped i stället för till Selsjön avlätas till Långsele, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Skorped får anmäla »klart» för tåg 6551.

Vilhelmina station må i tidtabellen angivas såsom obehövad för tåg 2492 medelst tecknet ■ jämlikt bestämmelserna i styrelsens skrivelse den 3 december 1936, dnr Dbr S 185/1936, dock med skyldighet att för tåget utväxla klartanmälan och anmälan »2492 in». Anmälan »2492 in» må avlätas av rälsbussföraren.

Anmälan »2492 ut» vid tågets avgång från Hoting erfordras ej.

Stationerna Krokomb, Näliden och Ytterån resp. Undersåker och Åre må lämnas obehövade för tågen 2338 y och 2339 y resp. 2334 y och 2335 y och därvid avlätas anmälan »fri genomfart» endast till Östersund C resp. endast till Järpen. Under förutsättning att nämnda anmälan ej avlätas, förrän de i båda riktningarna närmast före tåg 2338 y resp. 2334 y framgående tågen lämnat bandelen Östersund C—Ytterån resp. Järpen—Åre, behöver tåganmälan ej utväxlas för tågen 2338 y och 2339 y å bandelen Östersund C—Ytterån eller för tågen 2334 y och 2335 y å bandelen Järpen—Åre.

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 till Habo avlätas till Jönköping C, som ej utan att ha mottagit nämnda anmälan från Falköping C får anmäla »klart» för tåg 11.

Tibro må efter expedieringen av tåg 1359 avlätas anmälan »fri genomfart» endast till Skövde. Karlsborg må omedelbart efter tågs 1359 av-

gång lämna Skövde villkorlig rättighet att avsända tåg 1360 genom anmälan enligt följande formulering:

»Då 1359 inkommit och anmälan fri genomfart ingått från Tibro, klart 1360». (Skr. 28/4, 5/5, 18/5, 30/5 och 7/6 38.)

Anordningarna för driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg.

Utan hinder av bestämmelserna i såo § 86:1 får signalplatsen vid svängbron över Örsundaån å bandelen Uppsala—Enköping lämnas ständigt obevakad för tåg med huvudsignalerna normalt stående i körställning. K₁₆-nyckeln skall förvaras å Örsundsbro station. Broöppning får endast ske under form av A-arbete, för vilket bandisposition erfordras. (Skr. 18/1 38.)

Örbyhus station må lämnas obevakad för tåg, utan hinder av att huvudsignalerna å stationen för den motsatta tågriktningen därvid ej kunna visa körsignal. Utan mellanliggande bevakning av stationen får densamma ej vara obevakad för tåg, som framgå i motsatta riktningar. Anmärkning om ovanstående skall finnas intagen i tidtabellsbokens uppgift över obevakade driftplatser. (Skr. 4/4 38.)

Vid utlämnande av huvudnyckel K₁₆ för den ständigt obevakade driftplatsen Härkeberga för uttagning av lok och vagnar till nämnda plats, må hinderanmälan återkallas, utan att nyckeln återlämnats till vederbörande station, under förutsättning att tillsyningsmannen anmält, att lok och vagnar äro avställda å sidospåret innanför vid platsen befintlig spårspärr och skyddsväxel och att föreskrifterna i övrigt i såo § 93 äro uppfyllda och anmälan åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

Så snart lämpligen ske kan, skall huvudnyckeln återställas till den station, varifrån densamma utlämnats. Intill dess så skett, är tillsyningsmannen ansvarig för att huvudnyckeln ej obehörigen begagnas. (Skr. 3/8 38.)

Bromsuppgifter till förare.

Uppgift angående vagnvikt och bromskraft behöver för sträckan Hagalund—Stockholm C ej lämnas till föraren å persontåg, som går såsom tomvagnståg till och från utrustningsplatsen (Hagalund) utan särskild tågbefälhavare. (Skr. 26/1 38.)

Särskilda undantagsbestämmelser beträffande rälsbussar.

Tillämpning av de undantagsbestämmelser för tåg, bestående av rälsbuss med eller utan släpvagn, vilka, såsom meddelats i redogörelsen för år 1936, genom skrivelse den 3/12 1936 fastställts att på försök tillämpas å bandelarna Forsmo—Hoting—Storuman, Sveg—Hede och Hällnäs—Storuman—Sorsole, har tillsvidare medgivits även å bandelarna Övertorneå—Karungi, Haparanda—Boden C och Älvsby—Piteå. (Skr. 2/3 38.)

Å bandelarna Nyland—Veda och Långsele—Sollefteå får såo § 102: 10 tillämpas enligt den i redogörelsen för år 1937 återgivna lydelse, som jämlikt styrelsens skrivelse den 12 januari 1937 gäller å V distriktet. (Skr. 22/9 38.)

Särskilda undantagsbestämmelser vid vissa platser eller bandelar på grund av speciella anläggningar.

Sedan vid Falköping C i samband med tillkomsten av ny växel- och signalsäkerhetsanläggning stationsgränserna i säkerhetshänseende utflyttats till de längst bort belägna huvudsignalerna, som manövreras från stationens ställverk, i följd varav rörelser med järnvägsfordon mellan Falköping C och Berga kalkbruk, Tomten samt Falköping S kunna ske under form av växlingsrörelser, har styrelsen föreskrivit följande.

Sträckbevakning och inspektion genom banpersonalen skall beträffande spårområdena utanför huvudsignalerna 5 h resp. 65 v ske i samma ordning och omfattning som hittills, och för nämnda spårområden behöver tågvägsinspektion enligt såo § 55 ej ske

i vidare mån än som är möjligt genom anordningarna i ställverket.

Spåret å nyssberörda spårområden skall vid tillämpning av säo §§ 25, 68: 5, 83 och 84 betraktas såsom tillhörande linjen.

Förare av småfordon skola uppmärksamgöras på, att för utförande av dylikt fordon å ovanberörda spår-områden skall erfordras medgivande varje gång av tågklareren i Falköping C.

Den i säkerhetshänseende vidtagna utvidgningen av Falköping C station skall icke hava inverkan på de ovan nämnda platsernas karaktär i fråga om trafikutväxling enligt särtryck 41. (Skr. 19/4 38.)

Sedan signal- och säkerhetsanläggningen å bansträckan Göteborg C—Olskroken färdigstälts i sitt nya, kompletterade skick och i följd därav de förutvarande s. k. »Södra bispåret» och »B.J.-spåret» tagits i bruk såsom ett andra dubbelspår å nämnda bansträcka, har styrelsen bestämt, att sådana i tidtabellsboken icke upptagna rörelser, som avse förflyttning av lok (lokomotor) med eller utan tillkopp-lade vagnar från den ena till den andra av sträckans gränstationer, må på vilket som helst av de i dubbelspårs-anläggningarna ingående fyra spåren, dock endast å vänsterspår, om ej enkelspårsdrift är anordnad, ske under följande, från eljest gällande säkerhetsföreskrifter avvikande former, förut-satt att säkerhetsanläggningen är i funktion.

Nyssnämnda rörelser skola åtskiljas från tåg- och växlingsrörelser genom benämningen »Växlingssätt». Beträffande dessa växlingssätt skola samma bestämmelser gälla som för vanliga växlingsrörelser med följande undantag.

För växlingssätts gång från den ena stationens utfartssignal till den andra stationen och förbi dennas infartssignal skola befintliga fasta signalin-rättningar användas och gälla.

Växlingssätt med mer än 60 tons vagnvikt skall vara utrustat med verk-

samma bromsar enligt bromstal 4. Uppgift om vagnvikt och bromstal till föraren erfordras ej. Vid användande av tryckluftbroms må bromsprov i fråga om vagnar, som omedelbart förut ankommit i tryckluftbromsat tåg, inskränkas till s. k. genomslagsprov.

Å växlingssätt, som helt eller delvis bromsas med skruvbromsar, skall finnas biträde å loket för att i eventuellt erforderligt fall verkställa signalering med vissla eller sirén. Härtill må anlitas lämplig man bland trafikavdelningens växlingspersonal. För denne skall därvid gälla vad som i säo § 98: 4 är föreskrivet för tågchefhavare med enbemannat lok. Ehuru i sådant fall två man befinna sig å loket, skall dock bestämmelsen i säo § 98: 7, sista stycket, därvid lända till efterrättelse och tjänstgöringen å loket även i övrigt ske såsom å enbemannat lok.

Växlingssätten skola, dock utan att tidangivning därvid erfordras, vara intagna i stationernas tågordningar, i den mån de kunna på förhand planeras för någon längre tid.

Växlingssätt, som ej på förhand planerats, får icke avgå från Göteborg C resp. Olskroken, förrän tågklareraren i varje särskilt fall därtill lämnat medgivande.

I övrigt skall det tillkomma distriktschefen att utfärda de kompletterande säkerhetsföreskrifter, som med hänsyn till de lokala förhållandena kunna befinnas erforderliga. (Skr. 10/5 38.)

Med ändring av vad förut i saken varit gällande har styrelsen medgivit följande undantag från säo föreskrifter å bandelen 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 bestäm-

melser, låta tågen framgå å vilket som helst av dubbelspår (dock endast å vänsterpår, om ej enkelspårdrift är anbefalld av tågledaren).

Vid dylik överflyttning skall tågklareraren 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 södra nedspåret (södra uppspåret etc.)».

Skall tåget intagas å annat spår än det förut bestämda, må detta anges i ordern.

Lokpersonalen å det tåg, som sålunda skall överflyttas till annat spår, skall delgivas ordern skriftligen å av distriktschefen fastställt formulär.

Tågpersonalens kontroll av tågföljden vid enkelspårdrift bortfaller.

II. Ändring av ordningsföljden mellan tvenne tåg.

a) Mellan tvenne tåg, som båda framgå i samma riktning å samma dubbelspår, må under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk ordningsföljden ändras enligt överenskomme 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 tvenne tåg, som vid enkelspårdrift å någotdera dubbelspåret framgå i motsatt riktning å samma spår må, när linjeblockeringen är i bruk, ordningsföljden likaledes ändras genom överenskomme mellan tågklarerarna vid Göteborg C och Olskroken; dylik ändring av ordningsföljden må dock ej göras ifråga 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.

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».

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

Trafikinspektören äger bestämma om och i vilken ordning tågledaren skall underrättas om dispositioner enligt ovanstående. (Skr. 12/5 38.)

Styrelsen har bestämt, att det förfaringssätt vid linjeblockeringens å viss stationssträcka försättande ur bruk, vilket genom styrelsens skrivelse den 9 september 1935 (se redogörelsen för nämnda år) medgivits å bandelen Stockholm C—Järna, må tillämpas även å bandelen Stockholm C—Brunna (Skr. 21/6 38).

4. Tolkningar av såo föreskrifter.

Av styrelsen och överinspektören för säkerhetstjänsten ha följande tolk-

ningar av mera allmänt intresse lämnats.

Till begreppsbestämningarna.

Tvekar förare av trehjuling (tramp- eller dragdressin) om att hans fordon kan hänföras till C-fordon, bör han anmäla färd därmed såsom A-fordonsfärd och vidtaga de för sådan färd föreskrivna säkerhetsåtgärderna. (Öis skr. 6/4 38.)

Till § 6.

Beträffande sådan försignal, varmed även rött sken kan visas, finnes ej särskild föreskrift om huru bakgrundsskärmen skall vara målad, varför denna bör liksom bakgrundsskärm å annan ljussignal vara helt svartmålad. (Öis skr. 20/7 38.)

Därest den, åt vilken signal medelst signalstav gives, säkert kan avgöra, att signalen är en avgångssignal gällande för hans tåg, får signalen ifråga godtagas utan att signalstavens gröna kantrand kan urskiljas. Sådant avgörande torde alltid vara möjligt, när signalgivaren, såsom oftast är fallet kan iakttagas samtidigt som signalen. (Öis skr. 6/9 38.)

Till § 8.

Huvudsignal, varå såväl det eller de gröna som det röda ljuset slocknat, skall gälla, såsom stoppsignal för tåg. (Öis skr. 9/6 38.)

Till § 18.

Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» skall givas även vid ankomsten till huvudljussignal, å vilken ljuset slocknat. (Öis skr. 9/6 38.)

Till § 26.

Ehuru i vissa fall föreskrifter lokalt finnas utfärdade om att bommarna till vägkorsning i infartstågsväg skola vara fällda, innan körsignal för infart visas, finnes ej krav i sådant avseende fastställt som allmän regel. Lokpersonal och rälsbussförare måste därför beakta, att bomsignalskärmar eller -lyktor vid dylik vägkorsning kunna visa

stopp, ehuru körsignal visas med infartssignalen. (Öis skr. 21/1 och 19/11 38.)

Till § 29.

Då skilda banddispositioner under samma tider förekomma på båda sidorna om en station skola vid denna station stoppsignaler utsättas åt båda hållen. (Öis skr. 9/6 38.)

Order om banddisposition, avseende vagnuttagning med lok, behöver ej tillställas lokmästaren. Däremot bör givetvis den, som skall disponera loket, i förväg underrätta lokmästaren eller maskinsektionsföreståndaren om och när lok behöver disponeras och alltså även när så sker för vagnuttagning under kortare tid. (Öis skr. 6/9 38.)

När å station, som utgör gräns för banddisposition, tåg skall från andra hållet ankomma och dess lok måste för växling gå fram till utfartssignalen mot den för banddispositionen upplåtna sträckan eller förbi denna signal, böra stoppsignalerna för banddispositionen placeras så långt ut från yttersta växeln, att växlingsrörelserna ej hindras. Om i liknande fall i stället ett persontåg väntas och detta för att kunna framgå till plattformen måste passera stoppsignalerna för banddispositionen, därest dessa vore placerade mitt för stationshuset, skola stoppsignalerna ifråga i stället placeras vid yttersta växeln. (Öis skr. 26/10 38.)

I anslutning till uttalande den 8/9 1937, varom uppgift intagits i årsredogörelsen för nämnda år, har öis förklarat, att avskrift eller utdrag å form. S 1 ej erfordras vid sådan banddisposition, som finnes intagen i tidtabellsboken (och å den grafiska tidtabellen) och som däri anges, skola ske på vissa dagar och för bestämt ändamål, såsom t. ex. vagnuttagning för ta vardagar mellan angivna driftplatser. Däremot skall order å form. S 1 delgivas vid sådan i tidtabellsboken intagen banddisposition, som anordnas på särskild order. (Öis skr. 22/11 38.)

Till § 30.

Vid kilningsarbete måste man i varje fall söka klargöra för sig, huruvida dylikt arbete kommer att bli av sådan art och omfattning, att detsamma måste hänföras till bestämmelserna i § 30: 3, (varvid bandisposition ej erfordras men arbetsplatsen skall skyddas av stoppsignaler, anordnade enligt § 27: 1, 3 och 4) d. v. s. man måste bedöma om lösgörandet under kilningsarbete av räls-spiken och därigenom i viss mån även av själva rälen kan medföra hinder för tågs framförande — vilket emellertid, åtminstone vid de sydligare distrikten, endast undantagsvis torde vara fallet. För enklare kilningsarbete erfordras därför å nämnda distrikt i regel icke stoppsignalering. (Öis skr. 7/11 38.)

Till § 33.

Inhämtande av underrättelse om tågläget skall av C-fordonsförare göras omedelbart före anträdande av färd. (Öis skr. 6/4 38.)

Till § 34.

Enär förare av småfordon är skyldig att före uttagandet av dylikt fordon förskaffa sig kännedom om tågens lägen (se körkortets baksida) och han givetvis också måste hålla reda på huruvida tåg, om vilkas gång han genom tidtabellsboken eller av underrättelsestation erhållit besked, passerat den sträcka, där han befinner sig, kan större försening av sådant tåg ej anses utgöra sådan fara, som ovillkorligen skall beträffande B-fordon föranleda åtgärd, som avses i § 34: 3 eller därtill hörande anmärkning. (Öis skr. 21/1 38.)

I stället för den i § 34: 7 föreskrivna, av småfordonsförare personligen direkt till tågexpeditör framförda uttryckliga begäran om att kvarhålla tåg eller vagnuttagning å station, tills småfordonet dit inkommit, får icke begagnas tjänstetelegram, enär småfordonsföra-

ren i sådant fall ej skulle erhålla bekräftelse på, att tågexpeditören mottagit telegrammet ifråga och förfaringssättet därför ej är ur säkerhetssynpunkt godtagbart. (Öis skr. 21/6 38.)

Till § 36.

Då lots medföljer fordon, skola tidtabeller och order för fordonet kvitteras av denne (jämte föraren), varemot särskilda utskrifter av tidtabell eller förekommande order ej behöva tillställas lotsen. (Öis skr. 13/5 38.)

Tillfällig tjänstetidtabell är att anse som order, och station har därför ej enligt såo skyldighet att giva förare och biträde var sitt exemplar av sådan tidtabell. (Öis skr. 6/9 38.)

Till § 40.

Om en station i tåg inkopplat så många vagnar, att med hänsyn till bromskraften hastighetsnedsättning erfordras till en viss annan station och enligt platsbegäran från denna sistnämnda station även tillkoppling skall ske, som nödvändiggör hastighetsnedsättning jämväl därifrån, skall order om hastighetsnedsättningen från den senare stationen givas till tåget av denna. Äro berörda stationer ej av trafikinspektören bemyndigade att själva bestämma om hastighetsnedsättning på grund av otillräcklig bromskraft (jfr § 40: 12, anm. 1), kan, när framställning gjorts om hastighetsnedsättning, tågledaren givetvis bestämma, att den första av berörda stationer skall giva order om hastighetsnedsättning även bortom den andra stationen. Den senare skall härvid kontrollera ordergivningen enligt § 49: 3. (Öis skr. 17/1 38.)

För vagn, som väger 44.5—44.9 ton, skall vagnvikten enligt tidtabellsbokens förklaringar till tjänstetidtabellerna, mom. 4, beräknas till 45 ton. Bromskraften hos 4-axlig personvagn av angivna vikt skall därför beräknas till 40 ton för P-broms och 25 ton för G-broms. (Öis skr. 17/3 38.)

När den tillgängliga bromskraften i ett tåg understiger den, som erfordras med hänsyn till tågets största tillåtna hastighet, och underrättelse till tågchefhavaren och lokpersonalen därför skall givas å form. S 10, skall vid utsättande i nämnda formulär av bromstal detta utgöras av det bromstal, som motsvarar den tillgängliga bromskraften i tåget i förhållande till dettas vagnvikt. Detta bromstal framgår av bromstabell C i tidtabellsboken. Det tillkommer sedan föraren att, allteftersom lutningsförhållandena under tågets gång förändra sig å närmast framförliggande sträcka, hålla sig inom den största tillåtna hastighet, som framgår av bromstabell A. (Öis skr. 3/6 38.)

Till § 49.

Har hos viss station begäran om ordergivning till tåg angående hastighetsnedsättning gjorts av annan station och skall den senare stationen vara obehållad för tåget, skall underrättelsen om verkställd ordergivning ej lämnas till sistnämnda station utan i stället till densamma närmast intilliggande, för tåget bevakade station. Nyssnämnda station skall ha erhållit anmodan att kontrollera ordergivningen och den ordergivande stationen skall härom hava givits meddelande av den station, som begärt ordergivningen, innan bevakningen där upphört. (Öis skr. 25/11 38.)

Till § 52.

Om huvudsignal å linjen (t. ex. huvudljussignal till skydd för vägkorsning), vilken manövreras från en angränsande station (=en signalplats, som ej är att anse såsom obehållad och ej heller är automatisk blockpost), visar stopp mot ankommande tåg, gäller § 72: 12 till efterrättelse och skall förfaras såsom i detta moment bestämts beträffande annan driftplats än tåganmälningsstation. (Öis skr. 1/4 38.)

Är huvudljussignal felaktig på det sätt, att icke blott det eller de gröna skenen utan jämväl det röda slocknat, kunna föreskrifterna i tillägg 4 till såo ej få tillämpas, emedan därför erfordras, att stoppsignal skall kunna visas i vederbörlig ordning med huvudljussignalen, d. v. s. felet får vid tillämpning av tillägg 4 endast bestå i att riktig, tydlig och fullständig körsignal ej kan visas. (Öis skr. 9/6 38.)

Om körsignal med infartssignalen ej kan till genomfartståg givas å en station därför, att ett å sidotågväg intaget mötande tåg på grund av dettas längd stannat med aktern så nära invid eller i växel, att omläggning av denna i och för klargörande av genomgångstågets tågväg är förhindrad, anses det i tillägg 4 till såo angivna förfaringssättet ej tillämpligt vid genomfartstågets intagande. Jfr härutinnan § 74. (Öis skr. 19/12 38.)

Till § 67.

Då hinder för genomfartstågs avgång från station förefinnes men endast består i att tåget ankommit mer än 5 min. före den tidtabellsenliga avgångstiden, skall föraren bringa tåget till stopp senast vid infartstågvägens slutpunkt. Tågexpeditören skall i sådant fall visa varsamhetssignal mot tåget och uraktlåta att giva avgångssignal. (Öis skr. 9/6 38.)

I ett fall, då visst tåg erhållit order om möte med annat tåg, som anlänt till mötesstationen och vars tågsätt under annat tågnummer därifrån redan återgått före förstnämnda tågs ankomst till stationen i fråga, hade föraren å detta tåg, sedan infartssignalen, som visade körsignal, passerats, stannat detsamma inne på stationen utan att begära besked genom signalen »har mötande tåg inkommit», emedan han kunde överblicka hela bangården och intet mötande tåg eller fordon fanns å densamma. Detta fall har föranlett det uttalandet av öis, att, därest en förare, såsom här var förhållandet, anser sig hava anledning misstänka

glömska eller förbiseende i avseende på möte för det av föraren framförda tåget, det måste vara icke blott hans rättighet utan även skyldighet att förskaffa sig visshet i saken. (Öis skr. 20/7 38.)

Till § 72.

Har tåg, som ej medför resande — här ifrågavarande uttalande är föranlett av en fråga, begränsad till endast dylikt tåg — stannat å annan plats vid station än den avsedda och ifrågasättes förflyttning av tåget, är sådan förflyttning att anse som växlingsrörelse (jämför begreppsbestämningarna) och får enligt särtryck 33, § 3, ske endast under ledning av växlingsledare, där ej särtryck 33, § 6, är tillämplig. När i tidtabellsboken eller särskild order bestämts, att tåget skall stanna vid anordning för kol- eller vattentagning, kan dock tåg, som ovan sagts och som stannat före framkomsten till kol- resp. vattengivningsanordningen få framdragas till denna utan att signal till växlingsrörelse erhållits, emedan det härvid får anses vara fråga om rörelse enligt tidtabellen, d. v. s. tågrörelse. Härvid skall dock signalen »giv akt» först givas. (Öis skr. 6/9 38.)

När genomfartståg på grund av hinder för dess avgång, t. ex. emedan nästa tåganmälningssträcka ej är fri, intagits å en station efter utväxlande av i § 74: 2 och 3 föreskrivna signaler men tåganmälningssträckan blivit fri, innan tåget bragts att stanna, behöver endast avgångssignal givas till tåget. (Öis skr. 8/12 38.)

Till § 78.

Tågklarare å underrättelsestation äger efter mottagen order »Låt tåg 02 gå efter 04 till A» icke rätt att lämna verkställighetsorder utan att bl. a. hava undersökt telefonbokens anteckningar om B-fordonsfärder och funnit eventuella dylika icke innebära hinder för »låt»-orderns verkställande. (Sty skr. 22/2 38.)

Till § 82.

Den omständigheten, att å en underrättelsestation annan tjänsteman än tågklararen kan hava givits befogenhet att göra anteckningar i telefonboken angående småfordonsfärder, ändrar intet i det sakförhållandet, att det är tågklararen, som bär ansvaret och att det är på denne bl. a. tillämpningen av säo § 34 vilar. Givetvis har man rätt att fordra sådant samarbete mellan tågklararen och den tjänstehavare, som äger göra anteckningar i telefonboken och lämna besked därur, att den senare för tågklararen utan anfordran omnämner anmälda B-fordonsfärder, ett samarbete som emellertid ej får föranleda tågklararen att endast hålla sig till överlämningsboken och alldeles underlåta taga del av telefonbokens anteckningar. Det åligger tågklararen och icke medhjälparen å tågexpeditionen att tillämpa § 34: 3, anm. 1. (Sty skr. 22/2 38.)

När medhjälpare till tågexpeditör erhållit befogenhet att om tåglaget etc. lämna besked till småfordonsförare, som hänvänder sig till underrättelsestation angående småfordonsfärd, är medhjälparen självfallet ansvarig för att de meddelanden, som av honom lämnas till småfordonsförare, äro riktiga ävensom att anteckningarna därom i telefonboken äro fullt korrekta. (Öis skr. 21/3 38.)

Till § 88.

Det är icke såsom regel medgivet, att station vid försening av tåg, för vilket stationen är obebakad, efter att hava iakttagit tågets slutsignaler och innan nästa tåganmälningsstation anmält »0 in» för detta, avlåta klartanmälan för ett efterföljande tåg. Bemyndigande har dock lämnats viss trafikinspektör att inom sin sektion utfärda bestämmelser om dylikt förfaringssätt, och styrelsen har även i vissa särskilda fall lämnat medgivande att tillämpa förfaringssättet ifråga. Den ifrågavarande, för tåget förut

obevakade stationen avlåter därvid beträffande sistberörda tåg anmälan »0 in», innan klart-anmälan utväxlas för det efterföljande tåget. (Öis skr. 2/2 38.)

Till § 100.

Då vagnar å linjen skola för införande till driftplats tillkopplas lok, som drager tåg, skall tåget stanna så fort ske kan, när de på omkring 600 m. avstånd från vagnarna anbragta knalldosorna påkörts. (Öis skr. 1/3 38.)

Då tåg erhållit order å form. S 10 att från plats på linjen införa vagnar, som tillkopplade framför loket skola skjutas in till driftplats, skall, när tåget utgår från gränstationen till den för vagnuttagningen disponerade sträckan, avgångssignal (ej »framåt»-signal) givas till tåget. (Öis skr. 26/9 38.)

Till § 102.

Där automatiska vägsignalanläggningar finnas, kan man — även när dessa äro konstruerade att fungera jämväl för ett efter annat tåg »på 300-meterssträcka» följande rälsbuss- eller lokomotortåg — antaga, att faran för att vägfordon utföras å banan framför ankommande tåg och därmed kollisionsrisken kan bli något större ifråga om sådant rälsbuss- eller lokomotortåg än ifråga om övriga tåg, emedan vägfarande, som sett det framförgående tåget passera korsningen, härav kunna förledas åsidosätta vägsignalerna, när dessa fortsätta att visa stoppsignaler mot vägen på grund av det efterföljande tåget. Tåg, som följer efter annat tåg, kan även oftare än ensamgående eller främstgående tåg råka ut för det förhållandet, att vägfordon, som hållits stillastående invid vägkorsning, igångsattes mot denna omedelbart innan den automatiska stoppsignaleringen mot vägen träder i funktion för det ifrågavarande tåget, varvid svårighet kan förefinnas för

vägfordonet att i tid hinna över. Risk för sådant fall föreligger, om det efterföljande tåget ej hunnit in på spårledningen förrän några ögonblick efter det att det framförgående tåget passerat vägen och stoppsignaleringen mot denna för sistnämnda tåg således hunnit upphöra, innan det efterföljande tåget förorsakar ny stoppsignalering (Öis skr. 20/7 38.)

I anslutning till av distriktsmyndigheterna utfärdade bestämmelser om att rälsbuss, som följer efter tåg, alltid skall kunna bringas till stopp inom den siktfrä sträckan har styrelsen anmodat distriktscheferna och förvaltningschefen vid de statliga järnvägsbolagen att låta instruera samtliga rälsbussförare därom, att nämnda bestämmelser alltid ovillkorligen måste iakttagas och detta således även om menlig försening av annat (andra) tåg eller andra olägenheter därigenom skulle uppkomma. Därest rälsbussförare icke kan genom nedbringande av hastigheten orientera sig å banan, skall han alltså i och för orientering stoppa rälsbussen, och får färden där efter ej fortsättas, förrän föraren anser detta utan fara kunna ske. (Sty skr. 5/11 38.)

När rälsbuss — i mörker eller eljest, då nattsignaler erfordras — på samma tåganmälningssträcka följer efter annat tåg, bör sista vagnen i detta tåg vara vagn med lyktkrokarna i bakänden. På grund av den jämförelsevis ringa ljusstyrkan få i sådant fall slutsignallyktor med fotogenljus ej användas. (Öis skr. 22/11 38.)

Till bilaga 2 (S-formulären).

Då i tidtabellen för ett rälsbusståg angivits, att tåget enligt bestämmelserna i § 102: 10 följer efter visst tåg (01) utom när annat tåg (03), vilket går på tåganmälningssträcka efter 01, är anordnat, i vilket fall rälsbusståget skall enligt bestämmelserna i § 102: 10 följa efter tåg 03, och då vidare enligt rälsbusstågets tidtabell

vissa driftplatser skola vara obebakade för detsamma, när tåg 03 icke går, men bevakade, när 03 går, skall vid ordergivning till rälsbusståget om att tåg 03 går form. S 11, avd. 5, användas. (Öis skr. 11/7 38.)

Förändringar i tåganmälnings- och bevakningshänseende kunna för driftplats förekomma i följande fall, nämligen:

1. a) När en tåganmälningsstation övergår till bevakad, Δ ,
b) » » » » » » obebakad, $\bullet$,
2. a) » » bevakad station, Δ , » » tåganmälningsstation,
b) » » » » » » obebakad, $\bullet$,
3. a) » » obebakad station, $\bullet$, övergår till tåganmälningsstation,
b) » » » » » » bevakad, Δ .

I anslutning härtill skall texten å form. S 11 komma till användning vid de ovan angivna fallen sålunda:

1. a) Tåganmälan för tåget skall ej utväxlas vid
b) Bevakning för tåget skall ej äga rum vid
 2. a) Tåganmälan för tåget skall utväxlas vid
b) Bevakning för tåget skall ej äga rum vid
 3. a) Tåganmälan för tåget skall utväxlas vid
b) Bevakning för tåget skall äga rum vid
- (Öis skr. 26/9 38.)

Beträffande ordergivning dels om att tåg skall vara kruttåg, dels om att tåg, som ej är kruttåg, skall medföra explosiv vara av första klass, gäller, att ordern till tåget i förstnämnda fall, varvid tågets hastighet ej behöver nedsättas, skall utskrivas på form. S 11 och i sistnämnda fall, varvid tågets hastighet skall nedsättas, å form. S 10. Om t. ex. ett extra fjärrgodståg anordnas som kruttåg, skall detta antingen angivas å form. S 5 eller också särskild order därom utskrivas å form. S 11. Å form. S 10 ovanför »Annat besked» förekommande hänvisning till § 43 avser endast de olika transporter, för vilka hastighetsnedsättning föreskrivits i nämnda paragraf. (Öis skr. 14/11 38.)

5. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till särtryck nr 1 (Järnvägstrafik-

stadga) har utgivits tillägg nr 16 med ändrad lydelse av tilläggsbestämmelse 1 till § 28, varmed avsetts att förebygga orsakande av olycksfall, genom att resande, som medför längre föremål, medelst sådant kommer i beröring med de elektriska ledningarna.

Till särtryck nr 2 (são) har utgivits tillägg nr 4, innefattande dels medgivande av förenklat förfaringssätt

vid tågs intagande å driftplats, då riktig, tydlig och fullständig körsignal ej kan visas med infartssignalen,

dels ändrade bestämmelser om bromsvärdering för overksamst lok.

Vidare hava till *särtrycken nr 33 (Instruktion för växlingstjänsten)* och *nr 312 (Provisoriska föreskrifter för rälsbussar och lokomotorer)* utgivits tillägg, i båda fallen med tilläggsnummer 1, och hava ändringstryck utfärdats till *särtrycken nr 222 a (Tidtabellsföreskrifter, del I)* och *nr 254 Bt (Driftstekniska bestämmelser beträffande den rullande materielen, tryckluftbroms)*.

Ny, omarbetad upplaga har utgivits av *särtryck nr 116 (Allmän instruktion angående högspänningsledning för elektrisk järnvägsdrift vid malmbanan)*; gällande fr. o. m. 1 maj 1938, och av *särtryck nr 221 (Instruktion för användande av plattformsmotorvagnar)*, gällande fr. o. m. 1 oktober 1938.

Enligt nedannämnda *bihängsorder* hava föreskrifter eller anvisningar gi-

vits och påpekanden gjorts i följande avseenden:

Nr 53 ang. handhavandet av växel- och signalsäkerhetsanläggningar vid låg temperatur och ang. förbud att använda våld vid manövrering av ställverk samt beträffande besiktning och inspektion i visst fall av förreglad, enbart lokalt ställbar växel eller spårspärr,

Nr 69 med varning för slentrian inom säkerhetstjänsten,

Nr 157 ang. fel å säkerhetsanordning vid vägkorsning,

Nr 182 ang. framförande av överksam lokomotor i tåg,

Nr 187 med bl. a. vissa bestämmelser, avseende rörelser å bispår,

Nr 192 ang. skyddsrum i tåg (undantag beträffande tåg, i vilka stål-vagn framföres närmast loket),

Nr 209 ang. underhåll av elektriska ackumulatorer,

Nr 307 ang. handhavandet av tryck-luftbromsens omställningsanordningar,

Nr 486 ang. bandisposition, för vilken kontaktledning måste göras spänningslös,

Nr 490 ang. ändrad bromskraftberäkning,

Nr 501 ang. hopkoppling av gavel-luckor och skyddsgrindar samt

Nr 662 ang. koppling mellan rälsbuss och släpvagn.

Formulär nr 381 Q, (S 6), har nytryckts med ändrad lydelse.

Tolkningar beträffande andra särtryck än såo.

Till särtryck nr 254 Bt. Om å mellanstation bromsprov för visst eller vissa tåg anses böra företagas på sätt, som för utgångsstation är förskrivet, bör stationen genom uppgift å vederbörlig plats i tidtabellsboken karaktäriseras såsom utgångsstation för tåget eller tågen ifråga.

Då ett tåg å mellanstation undergår fullständig omrangering och därför bromsprovning skall ske som å utgångsstation, får ej förfaras så, att för en iordningställd större tågdel bromsprov utföres fullständigt men för sedermera tillkopplade vagnar sker endast så som för mellanstation föreskrives i särtryck 254, Bt 41. Bromsprovet skall i sin helhet utföras, sedan tåget fullständigt iordningstälts. (Öis skr. 21/3 38.)

7. 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.

Långsele den 15/1.

Tåg 4355 påkörde vid utgåendet en tom G-vagn, som ej stod hinderfritt å angränsande spår. Vagnen släpades med ett 20-tal meter och urspårade därefter med båda hjulparen. Å lok och vagn uppstodo en del skador. Även en belysningsstolpe och ett växelställ skadades.

Tomteboda den 26/1.

På grund av fellagd växel ingick tåg 7165 å spår 21 i stället för rätteligen å spår 25 och påkörde ett växellok, vilket stod å spår 21 med 83 vagnar tillkopplade. Tåg 7165 framfördes av backgående lok medförande 32 kollastade vagnar. Hastigheten vid sammanstötningen var 10 å 15 km./tim. Båda loken samt 10 vagnar skadades.

Uddevalla SJ den 30/1.

U.V.H.J. tåg 14 sammanstötte med en å spår 1 stående lastad godsvagn, enär en växel låg fel. Denna växel hade på grund av pågående arbeten kopplats ur förreglingen och skulle därför enligt order inspekteras av tågexpeditören. Tågexpeditören hade uraktlåtit taga del av denna föreskrift, vilken ej vederbörligen införts i överlämningsboken utan endast förvarats i klämma, och fördens skull ej inspekterat den fellagda växeln.

Inga personer skadades och de materiella skadorna voro obetydliga.

Tomteboda den 28/6.

Då tåg 7026 avgick från spår 6 och med 5 å 6 vagnar passerat en korsning mellan spår 6 och 5, påkördes tåget av två vagnar från spår 5. Hoptryckning av å detta spår uppställda vagnar pågick och de två vagnarna, som ej voro kopplade med de övriga, fingo därvid en stöt, så att de rullade ut mot tåg 7026.

Fem vagnar urspårade och ramponerades. Vid tillfället rådde trångt utrymme å bangården.

Tomteboda den 5/7.

Vid tågs 4001 avgång från spår 5 ägde inbackning av vagnar samtidigt rum å spår 7 å norra bangården, varvid en vagn rullade ut mot tågvägen och stötte emot 31:a vagnen i tåg 4001 samt trängdes ur spår och gick emot en ledningsstolpe, som skadades och måste utbytas. 15 vagnar i bakre delen av tåget stötte under tågets gång emot den urspårade vagnen och skadades.

Växlingsledaren hade uraktlåtit att iakttaga nödig försiktighet, då han ej förvissat sig om att samtliga vagnar voro hopkopplade. 36 vagnar funnos å spåret, då inbackningen företogs. Kopplet var ej pålagt sista vagnen samt mellan 16:e och 17:e vagnen från södra bangården räknat.

Moradal—Ånge den 7/7.

Tåg 91 sammanstötte med tåg 5927, vilket stannat utanför infartssignalen vid Ånge. Tågklareren i Moradal hade på grund av missuppfattning i telefon avsant tåg 91 utan att hava erhållit klartanmälan från Ånge. En posttjänsteman och 6 resande skadades lindrigt. Avsevärda skador uppstodo å den rullande materielen.

Källeryd den 23/9.

Vid möte mellan tågen 4041 och 7454 stod tåg 4041, som var intaget å spår 3, icke hinderfritt med sista vagnen, vars slutsignallykta ryckte bort ledstängerna, splittrade fönstren samt skadade träbeklådnaden å högra sidan av tågs 7454 lok. Lokpersonalen skadades ej.

Stockholm N den 19/12.

Tåg 7208, bestående av lok och 19 vagnar, sammanstötte strax öster om Norrtullsbron innanför infartssignalen mot Albano med mötande lok och 4 vagnar, som framfördes under bandisposition. Båda loken sköto vagnarna. Bandispositionens lokförare hann kasta om rörelseriktningen, varigenom törnen minskades något. Tågbefälhavaren å tåg 7208 skadade sitt ena knä. Första vagnen i 7208 ställde sig på tvären mot en ledningsstolpe, som böjdes kraftigt.

7 av vagnarna skadades, därav 3 så svårt, att de måste nedskrotas. Tågexpeditören hade glömt att före avsändandet av tåg 7208 förvissa sig om att bandispositionen var avslutad.

Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg.

Moskosel den 27/1.

Vid extratågs 9959 ankomst till Moskosel påkördes en rälsbuss, som ankommit dit såsom tåg 9922 och skulle vända såsom tåg 2937 och som befann sig å tågs 9959 tågspår vid stationshusets godsbygga. Lokets gardjärn och plog skadades. Den påkörda rälsbussen ramponerades svårt. Inga människor skadades.

Rälsbussföraren hade ej direkt givits order om tågs 9959 gång och påstod sig sakna kännedom om dess anordnande. Föraren å tåg 9959 upptäckte rälsbussen för sent för att kunna förhindra kollisionen.

Tvärån—Älvsby den 2/10.

Rälsbusståg 2730 påkördes vid Högheden, där det stannat ca 160 m. bortom plattformen för resandes avstigande, av en efterföljande rälsbuss. Vardera bussen hade omkring 70 resande. Vid olyckan skadades 16 personer, dock ingen livsfarligt. Å rälsbussarna uppstodo så stora skador, att de icke kunde fortsätta utan infördes å sidospåret vid Högheden av hjälplok från Boden. Dimma och mörker rådde vid tillfället.

Åre—Undersåker den 13/10.

Vid stoppstället Kläppen påkördes rälsbusståget 2333 bakifrån av en motordressin. Föraren å motordressinen observerade för sent, att den framförgående rälsbussen stannat vid förenämnda plats och kunde därför icke i tid bringa dressinen till stopp. Vid sammanstötningen skadades i dressinen åkande personer men däremot ej någon av passagerarna i rälsbussen.

Motordressinen erhöll betydande skador och kunde ej för egen maskin föras från platsen. Å rälsbussen skadades kylarjalusien och vakuumslangen. Efter provisorisk reparation på platsen kunde bussen fortsätta.

Bollnäs—Söräng den 30/10.

Tåg 2603, vilket gick som ångtåg, påkördes vid Järnmyrans hållplats av efterföljande rälsbusståg 2621, som framfördes på »300-meterssträcka» efter 2603. Rälsbussföraren hade i den rådande dimman icke observerat det framförvarande tåget. Vid sammanstötningen blev rälsbussföraren svårt skadad, varjämte 8 resande i rälsbussen erhöilo smärre skador. Rälsbussen blev avsevärt ramponerad.

Gudmundrå kyrka den 6/11.

Rälsbusståg 2672 blev vid hållplatsen påkört av rälsbusståg 2972, som framfördes å »300-meterssträcka» efter tåg 2672. Inbromsning av 2972 påbörjades cirka 80—100 meter från hållplatsen, då hastigheten var 30—40 km./tim. På grund av isbildning å rälén kunde rälsbussen trots sandning icke bringas till stopp. En resande i den påkörande bussen skadades lindrigt. Bussarna skadades något, men kunde fortsätta för egen maskin.

∩ *Orsakade av försummelse vid växling.*

Fågelsjö—Tandsjöborg den 8/1.

Då rälsbusstågen 2625 och 2647 hade stannat vid Sidertjärn, backade tåg 2625 ca 5 m. och stötte därvid mot konsolen för startvevsbufferten å den bakomvarande rälsbussen, varigenom en del skador uppstodo å den sistnämnda.

Herrhult den 4/1.

Rälsbusståg 1663, som stod å spår 1, påkördes under dimma av tåg 1652, då detta efter växling backades in på samma spår för godsutbyte. Lokpersonalen å 1652 observerade icke i tid den av växlingspersonalen givna stoppsignalen. Ena förarhytten å rälsbussen blev intryckt och en del andra skador uppstodo. Ingen av de resande i bussen skadades.

Furuvik den 5/6.

Vid tillkoppling av loket i extra persontåg törnade detta med sådan kraft mot tågsättet, att främsta vagnen, 1 F, pressades upp på plattformen å närmast intill gående vagn, en C₃. Dessutom skadades fönsterrutorna i närmast efterföljande vagnar. 10 å 12 personer erhöilo skärsår eller fingo sina kläder sönderskurna av glasbitar. Av de resande, som uppehöilo sig i C₃-vagnen, måste 5 i ambulans- och personbilar inforslas till Gävle lasarett. Sammanstötningen torde få anses vållad av att lokföraren, vilken körde loket från förarhytten närmast tågsättet och därför borde haft lätt att bedöma avståndet till tågsättet, framfört loket med för hög hastighet samt bromsat för sent. Möjligen kan bromsverkan hava varit något litet fördröjd på grund av för lång slaglängd hos ena bromskolven, dock ej så mycket, att detta i nämnvärd grad kan ha ökat skadans omfattning.

Hässleholm den 6/7.

Vid omväxling av främre delen i tåg 5 påkördes ett stillastående lok. Vid kollisionen skadades lindrigt en posttjänsteman, som befann sig i en i växlingen medförd postvagn.

Hässleholm den 19/10.

Sedan postvagnen från tåg 1704 avkopplats och avställt, blev vagnen utsatt för en hård stöt av en skjutsad vagn. Härvid blev en i postvagnen tjänstgörande posttjänsteman obetydligt skadad.

Orsakade av fel å materielen.

Ramsjö den 26/5.

Tåg 4206 påkördes å Ramsjö station av ett från Ånge rekvirerat hjälplok. Vid sammanstötningen sönderkördes de två främsta med styckegods lastade vagnarna i 4206 (det otjänstbara tågloket hade undanväxlats), varjämte hjälp-

loket erhöill en del mindre skador. Hjälploket hade i Ånge fått order att i Ramsjö ingå mot vagnar (4206 tågsätt) men kunde ej bringas till stopp. Enligt förarens uppgift hade bromsningen, varvid endast direktbromsen användes, påbörjats i tillräckligt god tid, men skulle nämnda broms ej hava fungerat normalt (varit fealiktig).

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Ljuså den 14/5.

På grund av lokskada stannade tåg 8702 sedan ungefär hälften av detsamma kommit förbi norra infartssignalen vid Ljuså, och backade tillbaka in på nämnda station. Härvid påkördes en motordressin, med vilken banmästare färdades på ca 20 meters avstånd efter tåget. Föreskrivna försiktighetsåtgärder för backningsrörelsens vidtagande hade ej iakttagits. Motordressinen skadades avsevärt.

Orsakade av försummelser eller fel beträffande uppmärksammande av tågläget.

Fjärås—Åsa den 16/1.

En reparatör, som med motordressin var på väg från Åsa till Fjärås, påkördes av tåg 1455, varvid han fick vänstra benet avslaget. Reparatören hade beräknat hinna fram till omformarestationen vid km. 38+000 på nämnda linje innan 1455 avgick från Fjärås. Å motordressinen sönderkördes främre vänstra hjulet, varjämte vindskyddet skadades.

Ödsmål—Svenshögen den 17/2.

Ett arbetståg under bandisposition Svenshögen—Stenungsund kolliderade med en motordressin, varvid motorföraren och en av dressinens två passagerare vid hopp från motordressinen erhöilo ganska allvarliga skador. Dressinen ramponerades fullständigt.

Motorföraren hade trott, att arbetståget, som kom från Svenshögen, icke skulle utgå längre än till Hällungentunnlarna — dit arbetståget plägade utgå under där pågående arbeten för elektrifieringen — samt sedan åter ingå till Svenshögen. Nämnda dag gick emellertid tåget längre söder ut än vanligt för lossning av cementstolpar.

Västberga den 22/2.

Då lokomotorn 78 Zs från Älvsjö skjutande framförde ett växlingssätt, bestående av 3 vagnar, påkörde detta en mindre motordressin, då denna vändes vid växel 102 vid Västberga. Dressinen kastades av spåret. Ingen människa skadades. Å motordressinen slets vänstra framhjulet av och tillbucklades vänstra bakhjulet. Motorföraren hade ej klargjort för sig växelsättens gång Älvsjö—Liljeholmen—Älvsjö.

Brunsberg—Edane den 12/5.

Tåg 1418 mötte inne i tunneln en trampdressin, å vilken två personer färdades. De åkande hunno av och reste fordonet mot tunnelväggen. Dressinen gick emellertid ej klar för tåget, utan påkördes och blev delvis ramponerad. Dressinen hade obehörigen begagnats av de därå åkande.

Kristinehamn—Björneborg den 26/5.

Extratåg 5022, bestående av lok och 1 vagn, påkörde vid km. 279+600 en motordressin, som härvid avsevärt skadades. Anmälan om färd med B-fordon

hade gjorts i vanlig ordning å Kristinehamns station, varvid dressinföraren erhöi besked, att hinder för färden ej förelåg. Vid lämnande av beskedet hade vederbörande tjänsteman förbisett, att tåg 5022 var anordnat denna dag, enär tåget skulle framgå före kl. 8 och därför anteckningen om detsamma var införd i telefonboken för föregående dag i enlighet med anmärkningen under rubriken i telefonbokens upplägg, vilken anmärkning han sålunda hade förbisett. Färden ägde rum kl. 6.41—7.20. Ingen av de 7 åkande kom till skada.

Medskogsheden—Järbo den 7/6.

Ett revisionståg, bestående av lok och vagn, som under bandisposition var på återgång till Medskogsheden efter utfört revisionsarbete å de elektriska ledningarna, påkörde och ramponerade en mötande motordressin. Dressinföraren, en förste bannmästare, som kände till bandispositionen, hade beräknat hinna åka till platsen för revisionsarbetet före tågets införande till Medskogsheden. Någon överenskommelse om färd å samma sträcka var icke träffad mellan bannmästaren och arbetsledaren.

Torsåker—Hästbo den 19/6.

Under inspektion upphanns en bavakt, som färdades å trampdressin, i en kurva av tåg 433. Lokpersonalen, som på kort avstånd upptäckte banvakten, gav signal. Banvakten hann kasta sig ur spåret men träffades av dressinen, när den av loket kastades åt sidan, och erhöi en del lindrigare skador. Vakten, som efterhört tågläget, hade avglömt ett försenat snälltåg, vilket gick i ungefär tågs 21 tidtabell. När sistnämnda tåg, som alltså även var försenat, därefter passerade, trodde vakten, att detta var tåg 433 och att han därför ej hade något ytterligare tåg att vänta.

Huddinge—Tullinge den 1/7.

Tåg 7007 kolliderade med en trehjuling, å vilken medfördes last (7 st. sliprar) men som det oaktat framfördes som C-fordon. En av sliprarna fastnade i lokets underrede. På loket uppstod mindre skador. Trehjulingen sönderkördes. Fordonsföraren hade glömt tåget.

Jörlanda—Stenungsund den 21/7.

Tåg 7717 påkörde en motortralla, som vid kollisionen delvis ramponerades. Ingen människa skadades. Motorföraren hade misstagit sig på tiden, enär hans klocka hade stannat.

Rönninge—Södertälje S den 2/8.

Tåg 159 sammanstötte i en kurva med ett banavdelningen tillhörigt A-fordon, bestående av motortralla och lastad släpstralla samt bemannad med förutom motorföraren två banarbetare, varvid motortrallans främre del spolierades. Ingen människa skadades.

Order om enkelspårsdrift hade för visst arbetes utförande å nedspåret anordnats å uppspåret mellan Södertälje S och Rönninge t. o. m. tåg 159, som alltså skulle ha framgått å högerspår. På grund av att arbetet avslutats tidigare än beräknat, återupptogs emellertid dubbelspårsdriften redan f. o. m. tåg 159. Order härom delgavs tåget i Rönninge, där även meddelande lämnades lokpersonalen, att banpersonalen ej underrättats. A-fordonsföraren, som hade vetskap om att enkelspårsdrift anordnats å uppspåret t. o. m. tåg 159 och genom omformarestationen erhöi besked, att pågående arbeten ej medförde hinder för företagandet av färden med motortrallan å nedspåret, igångsatte färden utan att i vederbörlig ordning anmäla densamma till Södertälje S, som var underrättelsestation.

Bispgården—Fångsjöbacken den 2/8.

Tåg 4352, som hade tidigarelagts, påkörde och dödade en banarbetare, vilken färdades å trampdressin. Den förolyckade hade icke inhämtat upplysningar om tågläget. Banpersonalen hade i vederbörlig ordning underrättats om tågets tidigareläggning, varför lokpersonalen ej givits varsamhetsorder.

Grohed—Uddevalla SJ den 27/8.

Tåg 1554 påkörde strax söder om Höjentorp en banvakt och dennes minderårige son. Den förre avled omedelbart och sonen efter ankomsten till Uddevalla lasarett. Banvakten synes ha överraskats av tåget under en inspektions-tur å dressin, å vilken sonen medföljde.

Helgum—Långsele den 9/9.

Ett arbetståg påkörde en motortralla, med vilken färd anträtts, innan order om arbetstågets gång utfärdades. Tågexpeditören å underrättelsestationen hade uraktlåtit att underrätta dressinföraren om tågets anordnande enligt såo § 34: 3, eller att enligt därtill hörande anmärkning 1 giva föraren å tåget meddelande, att dressinföraren ej kunnat underrättas. Ingen människa skadades.

Högsjö—Kilsmo den 23/9.

Tåg 4043 påkörde och ramponerade en trampdressin. Fordonsföraren hann kasta sig av dressinen, varvid han stukade ena tummen. Stark dinma rådde vid tillfället.

Vislanda—Eneryda den 1/10.

Tåg 15, extra ensamt lok, påkörde en motortralla, som förstördes. Motorfordonsföraren hade glömt, att tåget var anordnat.

Hundsjö—Degerslet den 8/10.

Tåg 8521 påkörde en å spåret stillastående, med förare bemannad motortralla. Föraren undkom utan skada. Motortrallan ramponerades svårt. Å loket uppstodo inga skador.

Helgum—Långsele den 8/11.

Extratåg 8224 påkörde en motortralla jämte släptralla, vilka delvis blevo sönderkörda. Underrättelsestationen hade glömt lämna småfordonsföraren besked om extratågets gång, då denne anmält färden.

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

Ottebol—Gilserud den 21/2.

Tåg 51 påkörde en å spåret stående trampdressin. Banvakten, som var sysselsatt med stängsellagning, hade uraktlåtit avlyfta dressinen från spåret. Dressinen blev totalt förstörd.

Nässundet den 3/7.

Tåg 5314 påkörde i bangårdens norra ände en å spåret stående trampdressin. Dressinen hade av obehörig person tagits ut ur en intilliggande dressinbod.

Juån—Mellansjö den 9/8.

Tåg 23 påkörde en trampdressin. Dressinen hade av någon obehörig lånats och kvarlämnats på spåret efter användningen.

Dorotea—Saxvattnet den 12/2.

Tåg 2324 påkörde å linjen en trehjuling, vilken använts för befordran av ved och efter lossning av denna kvarglömtes å spåret.

Skyttorp—Knyppplan den 26/12.

Tåg 572 kolliderade å linjen med ett utfört småfordon (C-fordon), som av småfordonsföraren kvarglömtes å spåret. Endast mindre skador uppstodo å loket.

Gilserud den 27/12.

En trehjuling, som av en banvakt kvarglömtes å spåret, påkördes av tåg D 403. Vid försök att få undan trehjulingen ådrog sig banvakten armbrott samt en del krosskador i huvudet.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.

Ljusne—Sandarne den 12/3.

Tåg 414 påkörde vid vägkorsningen Skallgårdssund en personbil, vars förare, som var ensam i bilen, svårt skadades. Bilen blev fullständigt ramponerad. Befintliga bommar voro ej fällda, emedan vägvakten försummat passa för tåget.

Umeå den 18/10.

Ett växlingssätt kolliderade med en lastbil å Umeå stads hamnspår, varvid bilens vänstra främre stänkskärm blev tillbucklad och kylaren skadad. Ingen skada uppkom å loket. Växlingsledaren hade ej vidtagit i växlingsinstruktionens (särtryck 33) § 13: 2 anbefalld försiktighetsåtgärd vid fordonens framförande.

Johannisberg den 29/11.

Under pågående vagnväxling med Ljungaverks lok företogs en backgående växlingsrörelse mot vägkorsningen Johannisbergs östra. Växlingsledaren, som beräknat, att backningen skulle upphöra, innan vägkorsningen uppnåddes, uraktlät att fälla vägbommarna. Rörelsen upphörde dock ej, förrän den i färdriktningen främsta vagnen uppnått vägens mitt. I det ögonblick tåget skulle sätta sig igång framåt, påkördes vagnen av en ankommande bil, vilken fastnade och släpades med ett 20-tal meter. Fordonsföraren jämte tre passagerare kastade sig ur bilen och blevo oskadade. Bilen blev betydligt skadad. Mörker rådde vid tillfället.

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

Kollisioner ha av sådan orsak inträffat:

den 7/1 mellan tåg 22 och en personbil, som å vägkorsningen i norra änden av bangården vid Korsträsk körde ut i spåret omedelbart framför tåget; bilen hann med 2/3 av sin längd över vägkorsningen, innan den påkördes, varvid den krossades samt en del skador uppstodo å loket, vars tryckluftledning bl. a. avslets, så att reservlok måste anlitas;

den 9/1 mellan rälsbussståg 424 på utgående från Örbyhus och en cyklist, som krupit under de nedfällda bommarna för vägkorsningen i södra delen av bangårdsområdet och sökt framför tåget taga sig över spåret. Rälsbussföraren, som framförde tåget med ringa hastighet, upptäckte den plötsligt uppdykande

cyklisten först i sista stund och kunde därför icke stoppa bussen. Cyklisten kastades till marken, dock utan att skadas;

den 17/2 mellan tåg 8201 och en hästskjuts (släde) vid vägkorsningen Bolle å linjen Bollnäs—Lottefors, varvid baksläden krossades men ingen skada uppstod å tåget;

den 30/3 mellan tåg 7005 och en personbil, som å vägkorsningen Bennebo å linjen Kilsmo—Pålsboda sakta rullade mot tåget och törnade mot en närmast lok gående G-vagn, med påföljd, att bilen släpades med c:a 20 m och G-vagnen urspårade samt bromsledningen i tåget brast och detta bromsades så att det stannade på ett avstånd av c:a 300 m. från vägkorsningen; bilen blev svårt och järnvägsfordonen obetydligt skadade och å spåröverbbyggnaden skadades 5 st. sliprar och 25 st. underläggsplattor, varigenom banan blev blockerad under c:a 2 tim;

den 2/4 mellan N.S.B. tåg 754 och en personbil, vilken å vägkorsningen Norra Emterud å linjen Charlottenberg—norska gränsen körde ut i spåret i samma ögonblick som tåget passerade, varvid bilens båda passagerare skadades, den ene så svårt, att han avled på vägen till sjukhus, och bilen fullständigt ramporerades. Endast smärre skador uppstodo på loket;

den 14/4 mellan tåg 48 och en personbil, som å vägkorsningen Jonstaka å linjen Himle—Varberg stannat med främre delen i spåret; lokpersonalen försökte stoppa tåget före vägkorsningen, vilket dock ej lyckades på grund av för kort avstånd; bilen erhöll en lätt stöt av loket, vilket ej skadades;

den 20/4 mellan tåg 4075 och en cyklande gosse, som å vägkorsningen Knektbacken å linjen Katrineholm—Baggetorp körde rätt mot loket, varvid cykeln fastnade i lokets fotsteg och spolierades samt gossen erhöll lindriga skador i ena benet;

den 6/6 mellan tåg 87 och en cyklist, som å vägkorsningen Öjeby å linjen Norsholm—Gistad körde upp i spåret framför tåget, varvid cyklisten dödades;

den 7/6 mellan rälsbusståg 959 och en personbil, som å vägkorsningen Fågel-sången å linjen Bjärka-Säby—Åtvidaberg påkörde rälsbussen å vänstra sidans främre hörn, varvid bilen kastades mot ett bredvidstående reläskåp, vilket fullständigt förstördes. Såväl rälsbussen som bilen skadades, varjämte bilföraren erhöll svåra skador. Rälsbussen framfördes med föreskriven nedsatt hastighet och signalen »tåg kommer» hade givits. Huruvida ljussignalerna fungerade vid tillfället har ej kunnat fullt utrönas, men dessa hade fungerat för en tidigare passerande rälsbuss;

den 12/6 mellan tåg 1454 och en personbil å vägkorsningen Kistinge å linjen Trönninge—Halmstad, varvid bilen, som släpades med av loket omkring 400 m., fullständigt spolierades och de två resande i densamma dödades; loket erhöll en del skador bl. a. å tryckluftledningen;

den 25/6 mellan tåg 43 och en personbil, som å vägkorsningen Nyby å linjen Laholm—Vallberga påkörde lokets högra främre sida, varvid ett fotsteg på loket kröktes samt bilen spolierades och de två däri åkande personerna skadades, den ene svårt. Signal hade givits från loket, då tåget befann sig c:a 200 m. och bilen c:a 50 m. från vägkorsningen, och, när bilen ej syntes sakta farten, bromsades tåget, som dessförinnan hade en hastighet av omkring 70 km./tim.

den 13/7 mellan tåg 1458 och en med två hästar förspänd arbetsvagn å vägkorsningen Källs—Nöbbelöv å linjen Svalö—Teckomatorp, varvid hästarna dödades och vagnen förstördes. Körkarlen erhöll endast lidriga skador;

den 29/7 mellan tåg 1351 och en personbil, som å vägkorsningen Hasslum å linjen Skövde—Igelstorp körde ut i spåret framför tåget, varvid bilen, som släpades med ett 10-tal m., blev totalt förstörd och dess förare så svårt skadad, att han avled under transporten till sjukhus; å loket uppkommo endast smärre skador;

den 8/8 mellan tåg 98 och en personbil å vägkorsningen Hasslaröd å linjen Osby—Hästveda, varvid bilens bakre del påkördes och smärre skador uppstodo å loket;

den 12/8 vid vägkorsningen Sörböle å linjen Anundsjö—Mellansel mellan tåg 4206 och en lastbil, som var lastad med bl. a. 12 bensinfat. Vid kollisionen antändes bensinen och översköljde loket, varvid såväl lokföraren som biträdet erhöilo brännskador, den förstnämnde så svåra, att han sedermera avled, varjämte loket blev skadat och måste tagas ur trafik för reparation; tvenne presenningar förstördes genom elden och tvenne godsvagnar erhöilo mindre skador varförutom telefonstolpar, ledningar och vägsignalanläggningen skadades. Bilen förstördes helt och hållet;

den 20/8 mellan banavdelningens provtåg 9400 och en motorcyklist, som å vägkorsningen Åltomta å linjen Brunna—Ålandsdal körde rakt på loket, varvid cyklisten och cykeln slungades 15 m. bort i bandiket. Cyklisten avled på väg till sjukhus. Enligt ögonvittnens utsago hade motorcyklisten varseblivit tåget och kom med sakta fart mot banan, men, troligen genom någon felmanövrering, därefter satt full fart mot tåget;

den 6/10 mellan tåg 42 och en lastbil, som å vägkorsningen i norra änden av Getinge bangård körde in i spåret omedelbart framför tåget och påkördes, varvarvid bilen krossades och bilföraren dödades samt en del mindre skador uppstodo å loket och å en elektrisk växelspär, vilken måste utbytas;

den 31/10 mellan tåg 43 och en personbil, som å vägkorsningen Källs-Nöbbelev å linjen Svalöv—Teckomatorp påkörde andra vagnen i tåget, varvid bilen kastades runt ett halvt varv och törnade mot en kontaktledningsstolpe, vilken kröktes och måste utbytas; bilföraren blev lindrigt skadad och bilen ramponerades;

den 4/12 mellan tåg 3060 och en motorcyklist, som å en vägkorsning vid Vintrosa körde upp i spåret omedelbart framför tåget, varvid motoreykeln och dess förare kastades ett tiotal meter snett framåt mot en kontaktledningsstolpe; motorcyklisten avled omedelbart.

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

Kollisioner ha av sådan orsak inträffat:

den 5/1 mellan tåg 807 och en bil å en vägkorsning omkring 1 km. söder om Ballingslövs station, varvid, enligt lokförarens utsago, bilen vreds i tågets farriktning och blev stående ungefär en meter från tågets vagnar, när dessa passerade; skadorna på bilen okända; ingen människa skadades;

den 6/1 mellan tåg 2423 och en personbil, som vid vägkorsningen Byvägen å linjen Ragunda—Håsjö påkörde tåget från sidan och något skadade detta, varvid jämnväl bilen svårt ramponerades; ingen människa skadades;

den 29/1 mellan tåg 8 och en med två hästar förspänd vagn å vägkorsningen Mannarp å linjen Hästveda—Osby, varvid hästarna dödades och vagnen ramponerades samt körkarlen något skadades i huvudet, medan å loket endast mindre skador uppstodo;

den 10/2 mellan tåg 2754 och en personbil å vägkorsningen Hissjövägen å linjen Umeå—Brännland, varvid en i bilen åkande person, bilens högra sida och lokets snöplog skadades;

den 14/2 mellan tåg 5158 och en lastbil å en vintertiden obevakad ägovägs-korsning mellan Åsa och Frillerås, varvid bilen ramponerades och bilföraren skadades, men endast smärre skador uppstodo å loket;

den 21/3 mellan tåg 886 och en lastbil å en enskild vägkorsning strax söder

om Katrineholm, där, sedan bilen kommit upp i huvudspåret, bilföraren observerade, att växlingsrörelse ägde rum å bredvidliggande stickspår, och för undvikande av kollision försökte pressa in bilen mellan spåren men misslyckades härmed, varför kollision blev oundviklig; bilens lastflak bortslets, varvid lasten, två oljefat, gingo sönder och obetydliga skador uppstodo å loket samt en C-vagn;

den 22/3 mellan tåg 2068 och en lastbil, som å vägkorsningen Steglinge å linjen Ingelstråde—Höganäs påkörde den närmast loket gående boggienvagnen, vilken jämte samtliga övriga vagnar i tåget skadades; å spåret bortsletos kurvklotsar och rälsskarvförbindningar, varjämte en del andra skador uppkommo och bilen blev fullständigt förstörd;

den 14/4 mellan tåg 4075 och en motorecyklist, som å vägkorsningen Strandvik å linjen Katrineholm—Baggetorp körde ut i spåret omedelbart framför tåget, varvid cyklisten dödades och motorecykeln spolierades;

den 22/4 mellan tåg 2482 och en motorecyklist, som mellan Via och Harmånger å en ägoväg påkörde tåget, varvid cyklisten kastades ned i bandiket och ådrog sig en del skador;

den 30/4 mellan extratåg 401 och en personbil, vari tre personer färdades och vilken å vägkorsningen Bärby å linjen Ålandsdal—Brunna under god sikt körde rakt mot loket, varvid bilen krossades och en av personerna däri erhöll skador i huvudet och på halsen; ett par fotsteg bortsletos även på de främsta vagnarna i tåget;

den 7/5 mellan rälsbusståg 1663 och en cyklist, som ämnat köra över järnvägen vid vägkorsningen Storfors övre å linjen Storfors—Nykroppa, men, då bomarna där voro fällda, i stället vek av och fortsatte på vägen parallellt med banan för att passera denna vid nästa vägkorsning, Rörverksvägen; i samma ögonblick, som cyklisten där svängde in på banan, kom tåget, varvid han kastade sig av cykeln och undkom oskadad, medan cykeln påkördes och blev fullständigt krossad;

den 20/5 mellan motorvagnståg 778 och en personbil å avtagsvägen till Bäckebo skola och Sättra å linjen Hagaström—Gävle C, varvid bilen omkullstjälptes och råkade i brand samt bilens förare ådrog sig svåra skador och en del smärre skador uppstodo på motorvagnens högra främre hörn;

den 21/5 mellan tåg 1858 och en cyklande skolgosse, som påkörde tåget å vägkorsningen Kyrkstigen strax norr om Åstorp. Cyklisten, som kastade sig åt sidan, blev oskadad, men cykeln sönderkördes;

den 30/5 mellan bispårståg V 3 och en personbil vid Stadsgata invid Stenbocksstatyn i Hälsingborg, där bilens förare påkörde tåget, trots att signalgivare vid vägkorsningen visade stoppsignal mot bilen, varvid dennas stänkskrämmor tillbucklades; kollision av samma orsak inträffade därstädes även den 8/9 mellan bispårståg V 2 och en lastbil, varvid skadan å bilen inskränkte sig till en förstörd bräda i bilens lastflak; fullt dagsljus rädde vid båda tillfällena;

den 4/6 mellan tåg 93 och en lastbil å vägkorsningen Strå kalkbruk å linjen Sala—Broddbo, där bilen hade stannat vid huvudspåret medan växlingsrörelser pågingo på ett bortom detta beläget växlingsspår men körde upp i huvudspåret, då vägkorsningen blev fri, med påföljd, att bilen påkördes av ankommande tåg 93 och kastades mot en kontaktledningsstolpe, som kröktes; skador uppstodo å loket och tågets främsta vagn, en DFo; bilen krossades och bilföraren dödades;

den 5/7 mellan tåg 4580 och en bil, som å vägkorsningen Karlarp norra å linjen Tjörnarps—Höör kört upp i dubbelspåret, där tågets lok stötte mot bakre delen av bilen, som svårt ramponerades; ingen människa skadades;

den 14/7 mellan tåg 136, bestående av rälsbuss jämte tillkopplad släpvagn, och en med två hästar förspänd hästskjuts å en ägovägs korsning mellan Varberg och Träslöv, varvid rälsbussen och släpvagnen urspårade och rälsbussen betydligt skadades; rälsbussföraren erhöll revbensbrott och en kraftig nervchock, varför han transporterades till sjukhus; båda hästarna dödades;

den 14/7 mellan rälsbusståg 135 och en hästskjuts vid vägkorsningen Skultagård strax väster om Träslövs hållplats, varvid skjutskarlen erhöll en del skador och å rälsbussen högra främre delen tillbucklades men varken föraren eller passagerarna i bussen ådrogo sig några skador;

den 31/7 mellan tåg 4006 och en personbil, som å vägkorsningen Staliberga å linjen Sommen—Tranås körde över banan framför tåget, varvid bilens bakre del påkördes och ramponerades men passagerarna i bilen räddade sig genom att hoppa av;

den 4/8 mellan tåg 2128 och en lastbil, som mellan Vankiva och Hässleholm å en icke allmänt befaren väg påkörde tåget och klämdes mellan detta och en kontaktledningsstople, varvid en vagn urspårade och ledningsstolpen bräcktes; även å spåret uppstodo skador på en sträcka av 400 m. så att tåg ej kunde framgå, utan utväxling av resande måste äga rum;

den 19/8 mellan rälsbusståg 1665 och en personbil, som å vägkorsningen Hedkullen å linjen Kristinehamn—Sjöandan backade in i spåret omedelbart framför tåget och påkördes, varvid bilens bakände något skadades;

den 16/9 mellan tåg 47 och en hästskjuts å vägkorsningen Gunnareviken å linjen Odensberg—Floby, varvid åkdonet samt värmekabeln å loket skadades;

den 26/9 mellan ett växlingståg och en lastbil å hamnplanen i Sundsvall, varvid bilens bakände påkördes och densamma välte;

den 17/10 mellan tåg 419 och en motoreyklist, som å vägkorsningen Välje å Hennans bangård trots signaler med lokvisslan körde ut i spåret omedelbart framför tåget, då detta var på ingång; motoreykeln blev härvid sönderkörd, varemot cyklisten själv hann rädda sig;

den 1/11 mellan ett växellok och en lastbil, som å Luleå stads hamnspår påkörde loket på sidan; inga skador uppstodo å loket;

den 11/11 mellan rälsbusståg 2755 och en lättviktsmotoreykel å en icke allmänt befaren väg å linjen Spöland—Brännland, varvid cyklisten dödades och cykeln ramponerades, men rälsbussen endast erhöll smärre skador. Cyklisten torde ha observerat rälsbussen men försökte hinna över banan innan bussen skulle passera;

den 14/11 mellan tåg 2123 och en hästskjuts å Timmershultsvägen å linjen Skogaby—Knäred, varvid hästen erhöll ett slag av loket och måste nedslaktas. Den körande — en minderårig flicka — hoppade av skjutsen, då signal gavs med lokvisslan, och undkom oskadd;

den 20/12 mellan tåg 2311 och en lastbil å vägkorsningen Sundsätt å linjen Ytterhogdal—Sveg, varvid bilföraren och en pojke, som även befann sig i bilen, skadades, pojken svårt; bilen ramponerades, och å loket uppstodo en del mindre skador;

den 20/12 mellan tåg 4602 och bil, som å en icke allmänt befaren väg mellan Kisa och Verveln påkörde loket från sidan. Endast obetydliga skador uppstodo å såväl loket som bilen;

den 21/12 mellan rälsbusståg 983 och en hästskjuts, som å vägkorsningen Småbäck å linjen Gärdala—Opphem körde över banan framför tåget och därvid baktill påkördes av bussen; endast mindre skador uppkommo å rälsbussen och fordonet;

den 23/12 mellan tåg 7732 och en med påmonterad snöplog försedd lastbil, som å en ägovägs korsning å linjen Lima—Torgåsmon förts så nära spåret, att

den icke stod hinderfritt, varvid den första vagnen i tåget fick mindre skador å fotsteg och beklädnad, samt

den 28/12 mellan tåg 1204 och en hästskjuts, som stod vid sidan av banan vid Häljaryds hållplats. Varken häst eller körkarl skadades. Å lok och vagnar uppkommo en del mindre skador.

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

Kollisioner ha av sådan orsak inträffat:

den 16/1 mellan tåg 4050 och en personbil, som å en ägoväg å linjen Huddinge—Tullinge omedelbart före tågets ankomst i rådande halka glidit ned för vägsälanten och stannat ej hinderfritt invid spåret; stoppsignal gavs till tåget, men på grund av det korta avståndet kunde detta ej bringas till stopp utan bilen påkördes och blev delvis ramponerad;

den 21/1 mellan tåg 420 och en bil, som kort före tågets ankomst till vägkorsningen vid km. 314+900 å linjen Granbo—Bollnäs fått motorstopp där, varvid bilen fullständigt ramponerades; loket samt 1 BCo- och 1 Co-vagn skadades något;

den 26/1 mellan tåg 1408 och en hästskjuts (s. k. kolyss) å vägkorsningen vid km. 271+586 mellan Strömtorp och Björneborg. Tvenne kolyssar voro sammankopplade, men på grund av barmark å vägkorsningen brast bindningen, så att den sista av dem blev stående intill spåret och fick en stöt av loket; inga skador uppkommo på loket, men kolyssen blev ramponerad;

den 21/4 mellan tåg 2321 och ett timmerlass, som, enligt körkarlens uppgift fastnat i utanför rälen fastspikad träbeklädnad å en vinterväg mellan Bräcke och Kotjärn; inga skador uppstodo;

den 19/6 mellan tåg 4006 och en lastbil, som på grund av motorstopp stannat i spåret å en ej allmänt befaren vägkorsning å linjen Hölö—Vagnhärad omedelbart före tågets ankomst; de i bilen åkande hunno sätta sig i säkerhet, innan bilen påkördes, men denna blev fullständigt ramponerad;

den 24/6 mellan tåg 1718 och en å vägkorsningen Sliparemöllan å linjen Lund C—Stångby före tågets ankomst ikullstjälpt mjölkskjuts, varvid hästen dödligt skadades och loket blev obetydligt skadat;

den 7/3 mellan tåg 9133 och ett timmerlass, som efter passerandet av en ägovägs-korsning å linjen Bispgården—Ragunda törnat emot grindstolpen och stannat, varvid bakre delen av lasset nådde in över närmaste räl; under det körkarlen såg till hästen, som hade slagits omkull, kom tåget och törnade mot lasset, som därvid gled åt sidan utan att nämnvärda skador uppkommo;

den 22/10 mellan tåg 2584 (motorvagn) och en lastbil, som å vägkorsningen Prästvågen mellan Gävle C och Ockelbo hade kört ned i diket med ena bakhjulet och fastnat; bilen ramponerades och å loket uppstodo en del lindrigare skador;

den 1/11 mellan tåg 2324 och en personbil, som å vägkorsningen Volgsjöfors norra å linjen Volgsjöfors—Vilhelmina på grund av ishalka sladdade ut i spåret omedelbart framför tåget, varvid bilen släpades med tåget c:a 90 m och blev åtskilligt ramponerad, men bilföraren endast erhöill några mindre skramor.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Skultorp den 7/3.

Tåg 4856, som enligt tidtabellen skulle passera stationen å spår 3, intogs denna dag å spår 2 för avkoppling av en vagn. Sedan detta verkställts, hade

tågexpeditören givit avgångssignal, sedan han av förbiseende lagt utfartstågsväg och ställt utfartssignal för spår 3, vilket icke tillräckligt tidigt observerades av lokpersonalen. Detta hade till följd, att tåget gick in på ett skyddsspår, där loket urspårade och erhöll en del skador.

Arvika den 27/5.

Rälsbusståg 1406 urspårade med rälsbussens främsta hjulpar vid utfart från spår 3. Anledning till missödet var, att tågexpeditören klargjort utfartstågsväg från spår 2 i stället för rätteligen från spår 3. Å bussen uppkom några mindre slag å hjulen.

Vännäs den 7/6.

Vid tågs 6551 avgång urspårade loket på grund av att fel tagväg klargjorts. Tågexpeditören, som hade den uppfattningen, att tåget stod å spår 4, låste tagvägen från detta spår till Pengsjöby. Spårspärr 1 å spår 5 ligger då på rälen. Tåget, som stod å spår 5, erhöll avgångssignal. Sedan tåget kommit igång, observerade föraren, att nämnda spårspärr låg på rälen, men avståndet var för kort för att bringa tåget till stopp. Spårspärren med tillhörande förreglingsledning sönderkördes. Endast lokets boggi spårade ur.

Billesholms gruva den 5/8.

Då tåg 7975 skulle avgå, urspårade en i slutet av tåget gående CF-vagn till följd av fellagd växel. Växeln hade vid en tidigare företagen backning med tåget intagit fel läge och uppkörts.

Ådalsliden den 19/8.

Rälsbusståg 2692 urspårade vid utgående från stationen, emedan utgångsväxeln var fellagd. Rälsbussen, som stannade sedan den gått på sliprarna omkring 25 m., erhöll en del skador å underredet. Tågexpeditören hade ej inspekterat tagvägen.

Landafors den 14/11.

Rälsbusståg 2539 urspårade i östra utgångsväxeln på grund av att växel ej blivit omlagd efter mötande tåg 6298. Rälsbussen stannade, sedan den gått på sliprarna omkring 17 m. Ingen av bussens 6 resande erhöll någon skada. Bussen obetydligt skadad.

Bjärka-Säby den 14/11.

Rälsbusståg 975 på utgående urspårade i en medväxel, som intog fel läge. Tågexpeditören hade försummat inspektera tagvägen.

Ånge den 5/12.

En motväxel i tågs 4354 utfartstågsväg hade under backningsrörelse blivit uppkörd, utan att förhållandet observerats. Vid tågets avgång gingo de 2 sista vagnarna in på det avvikande spåret och urspårade med vardera ett hjulpar.

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

Dockmyr den 18/1.

Arbetande spårrensare i tåg 8221 urspårade vid tågets avgång vid en växel på grund av att skovlarna ej lyftes vid passerandet av densamma. Den man, som manövrerade spårrensaren, hade ej uppmärksammat den medföljande lotsens tillrop att lyfta skovlarna. Spårrensaren skadades och sattes ur funktion.

Stockholms norra den 22/6.

I tåg 7203, som från Stockholms norra bl. a. medförde sopvagnar, urspårade fjärde vagnen från aktern räknat strax öster om den växel, vari spåren från Karlberg och Tomtebodas sammanlöpa vid Stockholms norra. En sopvagn stjälppte omkull och en annan vagn urspårade med ett hjulpar. Diverse skador uppkommo å båda vagnarna.

Ställverksvakten omlade växeln, innan tåget i sin helhet passerat densamma.

3 Orsakade av djur i spåret.

Brännliden—Auktsjaur den 30/9.

Rälsbusståg 2935 påkörde och dödade en ko, varvid kreaturet trycktes bakom kofångaren med påföljd, att bussen upplyftes och urspårade med ena hjulparet. Inga skador uppstodo å bussen.

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

Lamhult—Lidnäs den 8/1.

I tåg 4001 urspårade 13:e vagnen från lok på grund av avsliten axeltapp. Missödet inträffade kl. 11.40, och kl. 14.18 var linjen åter klar, sedan manskap å hjälptåg, som utgick från Nässjö, upptagit och infört vagnen till Lidnäs. Endast obetydlig skada på spåret.

Kilafors den 19/1.

En bangårdsvagn (isskrapa), som var tillkopplad sist i tåg 8302, urspårade vid tågets infart å stationen. Upphängningsanordningen för isskrapans spårrensare var bristfällig. Ingen skada å vare sig växlar eller spår.

Näliden den 17/2.

Vid tågs 8122 ingående på stationen urspårade en i tåget framförd arbetande spårrensare vid passerandet av ingångsväxeln. Spårrensaren skadades, så att den måste sändas till verkstad. Missödet har förklarats vållat av felaktighet i tryckluftanordningen, varför spårrensaranordningen ej kunde upplyftas, då växeln skulle passeras.

Morgongåva den 15/3.

Då tåg 4208 passerade stationen, urspårade invid norra yttersta växeln ena hjulparet å 20:e vagnen från lok räknat, vilken därefter drog med sig ur spår ytterligare 6 vagnar, varvid de 4 vagnar, som gingo närmast den först urspårade, tornade upp sig på varandra. Banan upprevs på en sträcka av cirka 200 m. och kontaktledningen nedrevs samt trasslade in sig med vagnarna i tåget. 2 kontaktledningsstolpar samt semaformasten brötos ned. Av de urspårade vagnarna blevo 5 sönderslagna, 1 skadades något samt 1 blev oskadad. Ingen människa skadades. Hjälptåg utgingo såväl från Krylbo som Uppsala C.

Genom olyckshändelsen blev linjen blockerad mellan kl. 20.37 den 15/3 och kl. 9.45 den 16/3. Å sträckan Heby—Vittinge måste dock tågen framföras med ånglok.

Orsaken till urspåringen synes hava varit fjäderbrott å den främsta av de urspårade vagnarna. Härvid har sannolikt fjäderbandet först brustit och fjäderbladen sedan skingrats.

Kaisepakte—Stordalen den 21/4.

I tåg 30 uppstod axelbrott å en lastad malmvagn. Efter upplyftning infördes vagnen till Stordalen. Ingen skada å spårmaterielen. Tåg 94 försenades 2 timmar 20 min.

Karbenning den 22/4.

I tåg 4354 urspårade en tysk Om-vagn under passerande av Karbenningens bangård på grund av lös hjuling. Större delen av huvudtågvägen upprevs och korsningarna förstördes fullständigt. Infarten norrifrån till samtliga spår blev blockerad. Flera tåg måste inställas och resande befordras med landsvägsbussar. Hjälpståg från Krylbo. Provisoriskt spår klart för genomfart kl. 15.55.

Gnesta—Björnlunda den 5/5.

Då tåg 4044 passerade Gnesta station, brast ena axeln under näst sista vagnen, en kalklastad Os-vagn, som därvid stälpte och fullständigt ramponerades. På grund av fjäderbrott hade vagnen urspårat redan c:a 6 km. söder om Gnesta. Linjen på denna sträcka och spår 2 på stationen blevo ofarbara.

Vingåker—Baggetorp den 2/7.

I tåg 28 urspårade till följd av axelbrott femte vagnen från lok, Co 3165, med främre boggin. En resande i nämnda vagn nödbromsade tåget. Ingen skadades. Betydande tågförseningar vållades. Linjen blev åter klar för trafik efter omkring 6 timmar.

Rossön—Hoting den 6/7.

I tåg 2624 urspårade sista vagnen, lastad med stenkol, på grund av att en vagnsfjäder lossnat och fallit ned. Banan revs upp på en sträcka av omkring 200 m.

Polcirkeln—Murjek den 15/7.

I tåg 85 uppstod axelbrott å en malmvagn, som urspårade vid km. 1240 + 470. Vagnen infördes till Polcirkeln med hjälptåg. C:a 300 sliprar måste utbytas.

Ånn—Gevsjön den 16/7.

Brott uppstod å bakre boggi axeln å lok Sb 1310 i tåg 2391. Den brustna axelns hjulpar urspårade. Axelbrottet var beläget på hjulets insida några mm. inne i navet.

Juån—Östavall den 25/7.

I gruståg 8226, som bestod av 29 vagnar lastade med grus och 1 tom G-vagn, urspårade 23 vagnar vid km. 457 + 075 på grund av axelbrott å tredje vagnen från loket. Detta jämte de 2 första och de 5 sista vagnarna kvarstodo å spår. Av de övriga spolierades 16 vagnar fullständigt. Spåret revs upp på en sträcka av 385 m. och kontaktledningen förstördes på en sträcka av 150 m. Ingen människa skadades.

Nattavara—Koskivara den 26/8.

I extra fjärrgodståg 6857 (gruståg för banavdelningen) urspårade 22:a vagnen från loket på grund av axelbrott å vagnens framände. Hjälpståg utgick från Gällivare. Banan ramponerades å en sträcka av c:a 100 m. Ett stort antal sliprar och stödklotsar måste utbytas. En del skador uppstodo å den urspårade och de närmast följande vagnarna.

Heby den 12/11.

Då S.W.B. rälsbusståg nr 112 avgick från stationen, urspårade det i den uppkörbara växeln nr 13.

Växeln är avsedd att kunna uppköras vid lägre vagnvikt än som motsvarar bussens vikt (12 ton).

Älvsjö den 10/12.

Då tåg 219 var på ingående, urspårade i en växelkorsning ett hjulpar å sista vagnen, en CC₂-vagn, på grund av att det ena hjulet hade förskjutit sig c:a 20 mm på axeln. Spåret blev skadat på en sträcka av omkring 100 m. och ett 30-tal sliprar måste utbytas. Dessutom förstördes en växeldrivanordning och bredvidstående dvärgsignal samt uppstodo en del skador å den urspårade vagnen.

Remmenedal—Herrljunga den 16/12.

Tåg 10 nödbromsades, enär främre axeln å den förstgående boggin under Ro3-vagnen urspårat. Anledningen härtill var, att ena hjulet, ett skivhjul, gått sönder på så sätt, att skivan brustit vid övergången till lötringen, så att denna jämte den påkrympta hjulringen hängde lös på axeln. Hjälpåg utgingo såväl från Falköping C som Göteborg C. Vagnen infördes till Herrljunga efter omkring 5 timmar. Införandet av vagnen måste ske synnerligen försiktigt och flera uppehåll måste göras för att med domkraft skjuta boggien rätt, så att icke det kvarvarande hjulet å första axeln åter skulle urspåra. En del skador uppstodo å banan.

Grimstorp—Bodafors 31/12.

I tåg 17 urspårade femte vagnen från lok räknat, en C08c-vagn, på grund av axelbrott. Vagnen släpades med 680 m. Tåget blev 1 ½ timme försenat. Obedrygliga skador å banan.

Orsakade av naturföreteelser.

Storlien—Enafors den 9/5.

Tåg 2321 fastnade i snödrivorna vid km. 744 + 600, varför hjälptåg måste utsändas från Storlien. Då hjälptåget, två hopkopplade lok och snöplog, var på utgående från stationen, fastnade detsamma i drivorna strax utanför utfartsväxeln. Under försök att få loss loken gick det främre loket ur spår på grund av isbildning i spåret. Det urspårade lokets bromsinrättning blev något skadad. Med hjälp av ispångingsskenor och pallning drogs loket upp på spår, varefter det lok, som icke varit ur spår, utgick jämte plog och införde de å linjen kvarlämnade vagnarna. Tågs 2321 lok och en vagn hade fortsatt till Enafors.

Orsakade av outredd anledning.

Hedsjön den 14/1.

En spårrensare, som framfördes i tåg 8301, urspårade i utfartsväxeln.

Arbrå—Vallsta den 15/1.

En rättvänd vingplog, som befordrades sist i tåg 8202, urspårade å linjen Arbrå—Vallsta c:a 600 m. norr om Nytorps hållplats, varvid banan skadades på en längd av omkring 2.5 km. så att tåg ej kunde framgå. Anledningen till urspåringen synes hava varit, att vingarna och plognosen icke förstängts på betryggande sätt eller möjligen att förstängningsanordningarna voro bristfälliga, varför plognosen kunnat falla ned och ena vingen svänga ut.

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

Lund C den 8/1.

Då tåg 1725 satts i gång, skulle en man påstiga tåget. Han föll härvid ner mellan plattformen och tåget och ådrog sig mindre skador.

Uttran—Tumba den 15/1.

Lokpersonalen å tåg 104 observerade en man i hukande ställning mellan huvudspåren. Tåget nedbromsades men kunde icke stanna förrän platsen passerats. Lokets fotsteg torde ha träffat mannen vid passerandet. Ådragna skador torde ej ha medfört framtida men.

Stockholm C den 17/1.

Vid tågs 185 avgång föll en man av tåget och ned i spåret från en av vagnsplattformerna. Tåget stoppades efter att ha framgått c:a en vagnslängd och mannen framdrogs. Han hade endast ådragit sig smärre skador.

Mobodarne—Bergvik den 29/1.

Rälsbuståg nr 2535 påkörde två pojkar, vilka åkte skidor i spåret, varvid båda pojkarna skadades svårt, den ene till döds. Olyckan inträffade i en kurva och vid disigt väder. Rälsbussföraren hade signalerat vid infarten i kurvan samt bromsade och signalerade, när pojkarna upptäcktes, men dessa hunno ej undan.

Älvsjö den 30/1.

En stationskarl skulle under växlingstjänst passera spår 4 mitt för ställverk I, troligen i syfte att begiva sig till ställverket, och observerade då icke det å spår 4 ankommande tåg 10121, vars lok stötte till honom på vänstra sidan av huvudet och kastade honom mot spår 5. Han dödades ögonblickligen.

Olskroken den 31/1.

En kvinna passerade de starkt trafikerade spåren vid Ebelingsvägen, trots att bommarna voro fällda. Hon avled några dagar senare på grund av ådragna skador.

Stugsund—Söderhamn C den 1/2.

Tåg 2558 påkörde vid en obehåll vägkorsning en äldre man, som med en sparkstötting körde in på banan omedelbart framför loket. Den påkörde erhöll endast lindrigare skador.

Stockholm södra den 7/2.

Vid tågs 190 ankomst råkade en 72-årig kvinna av misstag stiga av tåget i Stockholms södra och gjorde därefter försök att åter stiga på tåget, men föll då mellan plattformen och spåret. Hon erhöll revbensbrott.

Göteborg C—Almedal den 9/2.

En man, som c:a 2 km. från Göteborg C, sannolikt avsiktligt, kröp upp i spåret framför tåg 1471, överkördes och dödades av tåget.

Karlberg den 10/2.

Vid S.W.B. tågs 244 ankomst hoppade en kvinna av tåget, innan detta stannat, och skadade sig därvid svårt.

Helgum—Gräninge den 2/3.

En resande med rälsbuståg 2475 öppnade, medan tåget framfördes med en hastighet av c:a 75 km/tim., en av de bakre dörrarna för att spotta ut med på-

följd, att det starka luftdraget fångade dörren och den resande rycktes med och föll ur rälsbussen. Då marken var betäckt med ett tjockt snölager, inskränkte sig mannens skador till skrubbsår i ansiktet.

Rotebro den 5/3.

Vid tågs 516 ankomst hoppade en kvinna av tåget, innan detta fullständigt stannat, och bröt därvid vänstra benet.

Stavsjö den 12—13/3.

Vid tågs 1 ingående å Stavsjö station föll en man av tåget och dödades.

Kungälv's Ytterby—Skärby den 15/3.

Tåg 1566 påkörde och dödade en kvinna, som gick i spåret. Obekant huru därvid tillgätt.

Holmsund den 30/3.

Tåg 2754 överkörde under växling å bangården en äldre kvinna, vars båda underben därvid krossades. Kvinnan överlevde olyckshändelsen. Ovarsamhet från den överkörda sida har ansetts föreligga.

Hästveda—Ballingslöv den 2/4.

Av lokpersonalen å tåg 1701 observerades en död man liggande vid sidan av banan. Den avlidne hade av allt att döma fallit av tåg 12 föregående natt. Huru därvid tillgätt kunde ej utredas, då inga vittnen till händelsen funnos.

Åby—Norrköping den 3/4.

En i spåret mot tåg 113 gående äldre man påkördes av detta och dödades. Snöyra rådde vid tillfället, varför mannen icke iaktogs förrän på omkring 30 m. avstånd från loket. Signal hade givits från loket vid det nära intill befintliga lystringsmärket. Upprepade signaler gävos även, då mannen upptäcktes, men utan resultat.

Kungsbacka den 13/4.

Lok, tillhörande tåg 1523. påkörde vid norra vägkorsningen en kvinna, som härvid erhöi en del krosskador. Bommarna voro vid tillfället fällda samt bomsignalerna och bangårdsbelysningen tända.

Norrköping C den 30/4.

En manlig resande hoppade på tåg 884, som satts i rörelse, varvid han föll ned mellan tåget och plattformen med påföljd att högra armen krossades och måste amputeras.

Okna—Eksund den 1/5.

En kvinna, som varit på besök i Norrköping och återvände till Okna med tåg 115, hade fallit av tåget i kurvan vid den s. k. Torpsbanken. Från senare passerande tåg nr 894 upptäcktes kvinnan sittande intill det uppgående spåret mellan dubbelspåren. När hon såg tåget komma, drog hon sig tillbaka närmare det nedgående spåret för att ej bli överkörd. Tåget stoppades och kvinnan medtogs till Norrköping för vidaretransport till lasarettet. Det har uppgivits, att kvinnan lider av illamående vid resor på tåg.

Västra Bodarne den 5/5.

Lokföraren å ett nedgående godståg observerade kl. 4.15 inom stationsområdet en kvinna, som var medvetlös och hade ena foten krossad. Genom den

tillkallade stationspersonalens försorg fördes kvinnan till Alingsås lasarett, där hon sedermera avled. Hur olyckan tillgått, har icke med bestämdhet kunnat utrönas. Stationen hade icke passning mellan kl. 23.15—5.00.

Motala V den 10/5.

Då ett växlingslok, tillhörande Lindholmens Verkstäder, å stickspåret passerade Brogatan, kom en kvinna cyklande ut i spåret, varvid hon påkördes och dödades. Hon släpades med av loket, tills detta stannade.

Boden C den 15/5.

Då rälsbusståg 2722 var på utgående från stationen och passerat utfartssignalen invid Moråsvägen, öppnade en yngre, manlig resande en av dörrarna i bussens bakre ände, varvid han föll av. Bussen stannade och backade mannen till mötes. Han förklarade sig vara oskadad och hade öppnat dörren, enär han kände sig illamående.

Iggesund—Hudiksvall den 18/5.

Ett barn, som befann sig å banan i vägen för tåg 2556, överkördes och dödades av detta.

Kimstad den 20/5.

En omkring 50-årig man påkördes av tåg 88, då han å en bangården korsande väg skulle passera spår 4, och ljöt en ögonblicklig död. Mannen vistades på ett vilohem i orten och säges hava varit något virrig. Det är icke fullt utrett, huruvida klockorna ringde vid olyckshändelsen, men då de omedelbart därefter provades, fungerade icke klockan på den sida om järnvägen, varifrån mannen kom, men däremot på andra sidan järnvägen. Mycket god sikt är rådande vid platsen ifråga.

Gävle den 26/5.

Tåg 474 påkörde och dödade i en kurva en man, som kom gående på banan. Signalen »Tåg kommer» gavs och bromsarna tillsattes, då mannen upptäcktes på ett avstånd av endast omkring 50 m. från tåget.

Furuvik—Gävle C den 26/5.

Tåg 474 överkörde cirka 100 m. söder om vägkorsningen Kasärngatan i Gävle en man, som gick mitt i spåret. Mannen ljöt en ögonblicklig död.

Mjölkeröd den 4/6.

Då tågbefälhavaren å tåg 1553, efter att ha visat avgångssignal till tåget, skulle stiga på dess näst sista vagn, snavade han och föll ner i spåret, varvid sista vagnen gick över honom. Döden torde ha varit ögonblicklig.

Orsa—Mora den 5/7.

En man kastade sig framför tåg 6461 och skadades till döds.

Kattarp den 9/7.

Tåg 2075 överkörde och dödade vid ingåendet på stationen en äldre kvinna.

Eslöv den 25/7.

Då en kvinnlig resande med tåg 1 skulle stiga av tåget, föll hon och skadade sig. Vagnen, i vilken hon färdats, hade stannat utanför plattformen.

Sollefteå—Långsele den 30/7.

Tåg 2694 påkörde i en bergskärning en treårig gosse. Han avled senare av skadorna.

Väsby—Rosersberg den 20/8.

Omkring 300 m. söder om försignalen till Rosersberg observerade lokpersonalen å tåg 4202 en mycket blodig man ligga i nedspåret. Det är sannolikt, att mannen färdats banan till fots från Rosersberg i riktning mot Väsby och därvid gått så nära nedspåret, att han skadats av tåg 4257, då detta passerade honom. Mannen avled senare. Tåg 4257 var rätttidigt och tåg 4202 22 min. försenat.

Tomteboda övre den 22/8.

En man hittades död i nedspårets bandike vid Tomteboda övre. När och hur olyckan tillgätt är obekant. Antagligen hade han fallit av något tåg under natten eller tidigt på morgonen.

Stavnäs—Väse den 27/8.

En berusad man, som gående på banan begivit sig från Stavnäs mot Väse, blev av tåg 1417 omkullstött och erhöll härvid skador av sådan art, att han måste föras till lasarett.

Torpshammar—Viskan den 1/9.

Tåg 6053 påkörde och dödade en döv man, som gick i spåret.

Stockholm C den 10/9.

Tåg 243 påkörde och dödade en man, som omedelbart innan tåget passerade vägövergången vid Jakobsgatan, kröp under de fällda vägbommarna.

Stockholms södra den 14/9.

En resande, som hoppade av tåg 270, innan detta stannat, förlorade därvid balansen och föll omkull på plattformen och skadades bl. a. i huvudet (hjärn-skakning).

Tureberg—Rotebro den 15/9.

Tåg 447 överkörde och dödade i närheten av försignalen till blockposten Södra Norrviken en äldre man, som, då loket var omkring 15 m. framför honom, steg ut i spåret. Det kan därför förmodas, att han själv ville beröva sig livet.

Stockholms södra den 27/9.

En yngling hoppade av tåg 214, innan detta stannat, och ramlade ned mellan plattformen och tåget. Han skadade sig ej nämnvärt utan kunde själv taga sig därifrån.

Vislanda den 27/9.

Tåg 1704 påkörde vid infarten en äldre man, som skulle passera över spåret. Han skadades rätt illa men har återställt.

Boden C den 30/9.

Tåg 2802 påkörde vid ingåendet på stationen en tillfällig vagnstäderska, som skulle bege sig över spåret. Hon erhöi av loket en stöt, så att hon kastades upp på plattformen.

Lövberga—Österkålen den 6/10.

En banvakt anträffades liggande medvetslös vid spåret. Han hade vid avfärd med trampdressin från Lövberga troligen, emot gällande föreskrifter, fattat tag i bufferten i tågs 8141 sista vagn. Under den höga farten å linjen hade dressinen sparat ur och banvakten slungats av. Han avled senare av de erhållna skadorna.

Solberga den 12/10.

Vid tågs 843 avgång hoppade en kvinna av tåget, sedan detta satt sig i rörelse, varvid hon ådrog sig armbrott.

Karlstad C—Skåre den 24/10.

Tåg 1416 påkörde och dödade en yngre kvinna, som sannolikt själv sökt döden.

Örtofta den 28/10.

Då en med hästar lastad vagn skulle tillkopplas tåg 1987, blev medföljande djurvårdare skadad i huvudet, dock ej svårt. Orsaken till olyckan var oförsiktighet från vårdarens sida.

Alingsås—Torp den 6/11.

Tåg 47 påkörde och dödade en sinnessjuk kvinna, som avsiktligt gått upp i spåret framför tåget.

Hagalund den 7/11.

Vid tågs 530 ankomst råkade en man falla ned i spåret mellan tvenne vagnar, då han försökte hoppa på tåget, innan detta stannat. Båda benen blevo i det närmaste avklippta, den skadade, som infördes till sjukhus i Stockholm, avled strax efter framkomsten till sjukhuset.

Klemensnäs den 8/11.

Innan tåg 168 hunnit stanna vid anhalten, hoppade en man av tåget och föll mellan tåget och plattformen. Tåget bragtes omedelbart till stopp. Mannen skadades något i ena benet och kunde själv taga sig från platsen.

Skövde den 12/11.

Då tåg 1002 var på ingående å stationen, hoppade en yngre man av med påföljd, att han föll omkull och ådrog sig en del skador i huvudet.

Olskroken den 15/11.

En man ledande en cykel hade krupit under bommarna vid en bangården korsande gata och begivit sig ut i spåret, varvid cykeln påkördes och ramponerades av tåg 1052. Mannen undkom utan skador.

Morjärv—Vitvattnet den 21/11.

Då tåg 2794 passerade bron över Stryckån, 2 km norr om Morjärv, lutade sig en posttjänsteman för långt ut genom korridoröfönstret i DFo-vagnen, varvid han med huvudet stötte mot brokonstruktionen och skadades så svårt, att han efterföljande dag avled.

Lomma den 26/11.

En äldre dam skadade sig, då hon steg av tåg 1826. Tåget hade kört väl långt fram och där vagnen stannade sluttade marken något, vilket förhållande ansetts utgöra en bidragande orsak till olyckan.

Flädie den 27/11.

En yngre man föll av tåg 1885 strax norr om Flädie. Han ådrog sig därvid hjärnskakning och obetydliga yttre skador. Huru vid olycksfallet tillgått har icke kunnat utrönas, enär åsyna vittne saknas.

Örebro den 5/12.

Sedan tåg 710 erhållit avgångssignal och satt sig i rörelse, hoppade en berusad man, som tidigare avförts från tåget, upp på det samma. Under försök att hindra honom från att påstiga tåget, rycktes tågexpeditören omkull och föll ned i spåret mellan tåget och perrongkanten. Den berusade, som även höll på att komma under tåget, förhindrades därifrån genom att konduktören lyckades fasthålla honom vid sidan om vagnsplattformen intill dess tåget efter nödbromsning stannat. För sina förseelser (vållande till uppehåll i järnvägsdrift samt fylleri) har mannen ådömts böter.

Lingbo—Holmsveden den 20/12.

Inspekterande banvakten påträffade en död man liggande i diket vid sidan om banan. Han hade fallit av tåg 24.

Åby—Norrköping den 21/12.

En man, som antagligen ämnade från Karlsro hållplats medfölja tåg 927 och därför skulle passera över spåren till detta, påkördes av det i samma ögonblick passerande tåg 888 och dödades omedelbart.

Båstad den 24/12.

Tåg 1851 påkörde vid ingåendet å stationen en brevbärare, vilken sökte passera spåret genom en för tjänstepersonalen avsedd övergång. Han erhöll skador i huvudet och ena benet.

Jönköping—Bankeryd den 24/12.

Tåg 1204 påkörde och dödade en man, som kom uppspringande från sidan av banan och kastade sig framför tåget.

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

Hallsberg den 10/1.

Vid tågs 4077 ankomst upptäcktes, att ett lager å T.G.O.J. 3-axliga vagn 1877, lastad med tackjärn Oxelösund—Nykroppa, hade gått varmt och att vagnsfjädern släpade på marken. Vagnskorgen låg i ena hörnet emot hjulet.

En banvakt på linjen Hallsberg—Pålsboda tillvaratog en lagerbox med kvarsittande axeltapp c:a 5½ km från Hallsberg. Vagnen hade alltså utan att skada banan gått omkring 10 km, därav över hela Hallsbergs bangård, med ena änden av hjulaxeln fullständigt fri.

Krylbo—Snyten den 16/3.

Tåg 77 stoppades i Snyten, där varmgång iaktogs i ett lager å en BCo-vagn. Vid undersökning befanns, att axeltappen brustit. Vagnen avkopplades.

Näverkärret—Spannarboda den 22/3.

I tåg 4385 brast på grund av varmgång en axeltapp å 4:e vagnen från slutet vid km. 243+800 å linjen Näverkärret—Spannarboda. Felet upptäcktes av föraren, vilken stannade tåget och avkopplade vagnarna vid km. 244+300. Någon nämnvärd skada åstadkoms ej å spåret. Hjälplok avhämtade de kvarlämnade vagnarna.

Bergfors den 24/3.

Då malmtåg 32 passerade stationen, uppstod axelbrott å en malmvagn. Sedan den skadade vagnen utväxlats med hjälplok från Kiruna, avgick tåget c:a 45 min. försenat. Inga skador uppstodo å spårmaterielen.

Läggesta den 28/3.

Då tåg 331, som utgjordes av motorvagn, var på ingående till stationen, uppstod axelbrott på motorvagnen. Denna stannade omedelbart. De resande vidarebefordrades med buss.

Stavnäs den 15/5.

I tåg 1429 gick ett lager varmt å en C-vagn. Vid undersökning befanns, att hjulet lossnat och flyttat sig 40 mm. utåt på axeln samt låg an mot lagergaffeln, varför vagnen avkopplades. Ingen skada på spåret.

Tågsjöberg den 28/5.

I tåg 8454 upptäcktes, att en vagn gått varm. En bärfjäder hade lossnat i ena fästet, varigenom vagnskorgen förskjutit sig och förorsakat varmgången.

Krylbo den 25/9.

Vid tågs 4360 ankomst upptäcktes, att varmgång uppstått i ett lager å en vagn mitt i tåget, varvid lagerboxen brustit och vagnens överrede sjunkit, så att gaffeln släpade under räls överkant. Missödet synes hava inträffat c:a 300 m. utanför infartssignalen. Endast mindre skador uppstodo å spåret.

Kaisepakte den 7/11.

Då malmtåg 30 passerade stationen, upptäcktes att axelbrott uppstått å en lastad malmvagns mellanaxel i mitten av tåget. Tåget stoppades och vagnen kunde bortväxlas utan större försening och utan skada å spår eller växlar.

G. Eld å tåg.

Karlsby den 9/2.

I tåg 4355 upptäcktes vid passerandet av stationen, att eld utbrutit i en lagerbox å en vagn. Tåget stoppades och backades åter till Karlsby, där vagnen kvarlämnades. Tåget försenades 37 min. Ingen annan skada uppstod.

Ytterhogdal—Sveg den 14/2.

En last träkol i tåg 8405 (3:e vagn från lok) hade fattat eld. Vagnen infördes till Jämnvallen och försök gjordes att släcka elden men utan resultat. Lasten och vagnen nedbrunno fullständigt.

Frinnaryd den 2/3.

Vid tågs 4001 ankomst till stationen märkte såväl lokföraren som tågexpeditören, att eld utbrutit i en med styckegods lastad vagn. Ortens brandkår släckte elden. Största delen av lasten förstördes av eld och vatten, varjämte även vagnens överrede skadades av eld. Elden antogs uppkommen genom att tjärpappsrullar i en låda genom gnidning mot varandra råkat i brand.

Ragunda den 15/3.

Vid tågs 4351 ankomst till Ragunda upptäcktes, att eld utbrutit i en träkolslastad vagn (7:e från lok). När elden ansågs släckt, fortsatte tåget, men vid dess

ankomst till Kälarne befanns elden hava ånyo uppblossat, varför vagnen måste kvarlämnas på sistnämnda station. Inga större skador uppstodo vare sig å vagnen eller lasten.

Kälarne den 16/3.

Vid tågs 6717 ankomst till Kälarne måste en träkolslastad vagn (3:e vagnen från lok räknat) avkopplas, enär eld utbrutit i densamma. Vagnen och lasten voro obetydligt skadade.

Ryssån—Vika den 23/3.

En närmast lok gående, med torvströ lastad vagn antändes i tåg 7768, troligen av gnistor från loket. Tåget stoppades och vagnen fränkopplades samt fördes fram till en utmed banan befintlig vattensamling, där elden släcktes. Lasten blev totalt förstörd, men å vagnen uppstodo blott obetydliga skador.

Håsjö den 28/3.

Från tåg 4351 måste en träkolslastad vagn (4:e från lok räknat), i vilken eld utbrutit, avkopplas vid Håsjö. Lasten blev obetydligt skadad.

Brattsbacka—Norrfors den 5/4.

Då tåg 6551 befann sig c:a en kilometer från Norrfors station, upptäcktes eld i tredje och fjärde vagnarna från loket, vilka voro lastade med träkol. Tåget framfördes till Norrfors station, där elden släcktes och vagnarna avkopplades.

Tvärån—Älvsby den 9/4.

När tåg 3654 passerade km. 8 upptäckte föraren, att det brann i en träkolslastad L-vagn (3:e från lok räknat). Föraren stannade tåget och tågpersonalen dämpade elden med snö och vatten, varefter tåget fortsatte till Älvsby, där vagnen genast sattes under vattenkastaren och elden släcktes.

Elden anses ha uppkommit antingen genom självantändning eller genom gnistor från loket. Träkolen voro utrivna redan den 18 mars.

Inga skador syntes hava uppstått på vagnen och lasten skadades blott obetydligt.

Revsund och Pilgrimstad den 14/4.

I tåg 5928 upptäcktes vid Revsund, att eld uppstått i en torvströlastad O-vagn. Sedan elden släckts, fortsatte tåget efter 8 min. försening. Vid tågets ankomst till Pilgrimstad observerades, att elden ånyo hade flammat upp. Vagnen fränkopplades då, och elden kunde släckas å densamma, sedan lasten lossats. Lasten och 3 SJ presenningar förstördes, men vagnen var så gott som oskadad. Eldsorsaken torde ha varit gnistor från loket.

Grötingen den 17/4.

Från tåg 4353 måste tre träkolslastade vagnar (7:e, 8:e och 9:e från loket räknat), i vilka eld utbrutit, avkopplas i Grötingen. En av vagnarna nedbrann så gott som fullständigt (endast järnkonstruktionen kvar); å en av de två övriga förstördes ungefär halva lasten.

Kotjärn den 27/5.

Från tåg 4351 måste en träkolslastad vagn (4:e från loket räknat) avkopplas i Kotjärn, enär eld utbrutit i lasten.

Degerön den 18/6.

Vid tågs 623 ankomst observerades, att eld uppstått i underredet till en sist i tåget gående BCo-vagn, troligen orsakad av gnistor från bromsblocken, vilka sutto till. Obetydliga skador.

Västanfors den 3/7.

Fjärrgodståg 4352 stoppades i Västanfors, enär eld utbrutit i en vagn (litt. Or), lastad med standardhus. Elden hade uppkommit genom gnistbildning från åtsittande bromsblock. Lasten, vagnsgolvet och fyra presenningar blevo mycket illa åtgångna och bromsblocken fullständigt utnötta; endast en av presenningarna ansågs reparabel.

Tvärålund den 4/8.

Då tåg 8699 skulle passera stationen, upptäcktes eld i en med träkol lastad vagn. Vagnen avkopplades och elden släcktes. Någon större skada å vagn eller last uppstod icke.

Knivsta och Bergsbrunna den 5/8.

Tåg 22 stoppades vid ankomsten till Bergsbrunna, enär meddelande ingått från Knivsta, att, då tåget passerade sistnämnda station, eld observerats i en sist i tåget gående, postlastad D2-vagn.

Tågen 22 och 455 ankommo denna dag ungefär samtidigt till Knivsta. Tågklararen visade avgångssignal till tåg 22, då detta var på ingång och riktade därefter blicken ett ögonblick mot tåg 455. Under tiden hade tåg 22 hunnit så långt, att tågklararen kunde iakttaga D2-vagnen. Han observerade då, att en mängd rök välldes ut från denna, varför han omedelbart visade stoppsignal. Denna kunde dock icke iakttagas av lokpersonalen, förmodligen på grund av röken. Tågklararen försökte genom telefonpåringning till närmaste banvakt och till Alsike hållplats stoppa tåget, men erhöll intet svar, varför Bergsbrunna underrättades.

Då tåget stoppats vid Bergsbrunna, slogo lågor ut från taket och bakre gaveln å D2-vagnen, vilken omedelbart skildes från det övriga tåget. Brandkår alarmerades, varjämte frivilliga från samhället deltog i släckningsarbetet. Cirka 5 å 6 ton post omlastades från den brinnande vagnen till den intill gående D2-vagnen. När lossningen fortskridit så långt, att eldhärden kunde iakttagas, konstaterades, att det brann i lasten i hörnet mellan vänstra sidoväggen och aktre gaveln. Förutom brandskadorna å lasten blevo vagnens väggar och taket kraftigt förkolnade på insidan och på sina ställen genombrända.

Med största sannolikhet torde kunna sägas, att elden icke förorsakats vare sig av gasbelysningen eller av varmgång, gnistor från bromsblock eller dylikt. Eldsorsaken har ej kunnat utrönas.

Uppsala C den 26/10.

Då tåg 94 inkommit å stationen observerades, att eld utbrutit i packningen kring ångvärmeledningen under en BCo. Elden, som släcktes med några hinkar vatten, hade antagligen uppkommit genom gnistbildning från bromsblocken.

H. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågrägsklargöring och tågrägsinspektion.

Ramsjö den 5/1.

Vid tågs 9430 avgång uppkördes en medväxel, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 8201. Endast växeltungorna skadades.

Ramsjö den 18/1.

Tåg 4351 uppkörde vid avgången två medväxlar, varvid den ena skadades. Tågexpeditören hade på grund av ovana vid ställverket lagt om fel växlar.

Ramsjö den 21/1.

Vid tågs 4354 avgång uppkördes en medväxel, vilken lindrigt skadades. Växeln hade föregående dag blivit lokalt omlagd av snöplogningsmanskap. Tågvägsinspektion hade ej utförts på vederbörligt sätt.

Skreanäs den 27/1.

Tåg 1457 uppkörde en växel vid utfarten. Tågexpeditören hade glömt att lägga om densamma efter ett mötande tåg (1472). Ena växeltungan kröktes, varjämte hävarmen för elektriska växelspärren bröts utav.

Ånge den 29/1.

Tåg 22 intogs felaktigt å spår 2, varå lok och vagnar voro uppställda. Kollision undveks dock genom att föraren å tåget bragte detta att stanna före ankomsten till fordonen.

På grund av pågående ändringsarbeten var ställverksanläggningen endast delvis i funktion och körsignalbilden för infart lika för skilda tågvägar.

Tågvägsinspektören hade företagit inspektion av tågvägen genom iakttagande av hävstängerna i ställverket men ej uppmärksammat, att växelhävstången till den växel, genom vilken tåget kom in på fel spår, intog felaktigt läge.

Nyvång den 31/1.

Tåg 2118 avsändes från stationen, utan att utfartstågvägen var fri från fordon. Tåget stoppades av föraren, och någon skada uppstod ej. Bristande tågvägsinspektion.

Ånge den 6/2.

Tåg 2321 uppkörde vid avgången en medväxel. Tågvägsinspektören hade till tågexpeditören anmält utfartstågvägen klar, innan inspektion av densamma blivit utförd i sin helhet.

Sveg den 14/2.

Rälsbusståg 2622 uppkörde på utfart en medväxel. Härvid lossnade växelklotet och slängdes mot bussen samt träffade stegen, som rycktes loss. I övrigt ingen skada. Bristande tågvägsinspektion.

Ljusdal den 22/2.

Extra fjärrgodståg 6052 ingick å utdragsspåret i bangårdens norra ände vid utgående från stationen. Bristande tågvägsinspektion.

Ånge den 6/3.

När tåg 2341 var på utgående från stationen, stannade föraren detsamma framför en växel, som intog felaktigt läge. Växeln ifråga hade utan vederbörligt tillstånd omlagts, sedan tågvägsinspektionen för nämnda tåg ägt rum.

Krylbo den 11/3.

Tåg 9626 uppkörde vid utgåendet den förreglade utgångsväxeln i norra änden av bangården. Tågvägsinspektören hade glömt inspektera växeln.

Sundsbruk den 23/3.

Tåg 8451 uppkörde på utfart en förreglad medväxel, som ej blivit omlagd efter intagandet av ett mötande tåg. Förreglingsstagen bockades och ena växeltungan kröktes.

Lingbo den 30/4.

Tåg 4202 uppkörde på utgång en växel i norra änden av bangården. Tåg-expeditören hade glömt lägga om växeln efter det mötande tåget 437.

Kil den 12/5.

Då SJ tåg 4713 var på ingående mot stationen upptäcktes, att tågs B.J. 71 lok och vagnar under växling kommit ut i tågvägen. Tåget och växelsättet bragtes till stopp å ett avstånd från varandra av c:a 30—50 meter. Olyckstillbudet hade uppkommit på grund av ofullständigt utförd klargöring av tågvägen och ofullständigt utförd tågvägsinspektion samt bristande samarbete mellan klargöraren och inspektören.

Stockaryd den 17/5.

Tåg 4002, som enligt tidtabellen skulle möta tåg 1 i Stockaryd, avsändes från stationen utan att mötet ägt rum och utan att order om mötesändring erhållits. På anmodan av tågklararen i Stockaryd kvarhölls dock tåg 1 i Sävsjö, tills 4002 dit inkommit, varför någon olycka ej inträffade.

Enligt tidtabellen skulle 4002 möta tåg 11 i Rörvik och tåg 1 i Stockaryd. Tåg 1 var dagen ifråga 41 min. och tåg 11 76 min. försenat från Nässjö. Mötet mellan tågen 11 och 4002 hade förlagts till dubbelspåret Sävsjö—Tranås och tåg 11 lagts efter 1 Nässjö—Hässleholm. Sedan tågklararen i Stockaryd erhållit verkställighetsorder för 4002 att framgå till dubbelspåret och där möta 11, hade han i Sävsjö förfrågat sig om tåg 1 och därvid fått till svar, att även sistnämnda tåg sannolikt vore försenat. Samtidigt härmed erhöll han »klart» för 4002 till Sävsjö och omedelbart därefter orden om att tåg 11 skulle gå efter 1 till Hässleholm. När tågföljdsordern mottogs efter mötesordern (verkställighetsordern) och »klart» för 4002 erhållits till Sävsjö, ansåg sig tågklararen i Stockaryd säker på att även mötet 1/4002 skulle äga rum på dubbelspåret. När 4002 ankom till Stockaryd, bibehölls infartssignalen till stopp, varefter tåget intogs å huvudtågvägen på signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». När tåget inkommit på stationen, gav tågklararen avgångssignal, vilken signal föraren dock ej omedelbart åtlödde. Efter samtal med tågklareraren angående tågläget avgick emellertid föraren med tåget utan att order om mötesändringen erhållits. Det förhållandet, att tåget icke, som vanligt intagits å sidotågväg i och för mötet med tåg 1 styrkte föraren i hans uppfattning om att mötet med nämnda tåg skulle äga rum på dubbelspåret. När tågklararen i Stockaryd fått »4002 ut» från Rörvik, hade han ringt till Nässjö för att fråga efter tåg 1 men ej erhållit något svar. Därefter kom han emellertid i förbindelse med tågklararen i Sävsjö, som meddelade, att det vore troligt, att tåg 1 skulle gå efter tåg 11. I detsamma hade 4002 givit ankomstsignal och »tre korta», varvid tågklararen sett i tågtidjournalen och konstaterat, att det vore klart för tåget till Sävsjö. På grund härav hade han ställt till kör för 4002 och sedan tåget inkommit även givit avgångssignal till tåget. För att vinna tid och undvika nedbromsning genom att låta 4002 ingå på sidotågväg, intogs detsamma på huvudtågvägen. Sedan 4002 efter förutnämnt samtal med lokpersonalen avgått, hade »4002 ut» omedelbart anmälts till Sävsjö, varvid misstaget upptäckts och tågklararen i Sävsjö anmodades kvarhålla tåg 1 tills 4002 inkommit, vilket också skedde.

Ånge den 6/6.

Tåg 412 ingick i Ånge å fel tågspår, vilket upptäcktes av föraren, så att tåget kunde stannas i tid. Missödet förorsakades av bristfällig tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Torp den 13/6.

Tåg 7452 körde vid utgående från stationen upp en medväxel, varvid växel-spärren skadades. Tågexpeditören hade glömt att lägga om växeln.

Höganäs den 15/6.

Tåg 2065 uppkörde vid avgången från stationen en medväxel, varvid smärre skador å växeln och spåret uppkommo.

Karlstad C den 19/6.

Tåg 1419 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som ej lagts i rätt läge, varvid växeln sönderkördes och växelförreglingen sattes ur bruk.

Järbo den 24/6.

Tåg 2504 uppkörde vid utgåendet en växel i stationens norra ände. Växeln hade ej omlagts efter tågmöte. Bristande inspektion.

Furulund den 26/6.

Tåg 1458 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som intog felaktigt läge. Möte hade förlagts till stationen och tågexpeditören hade försummat lägga utfartsväxeln i rätt läge efter intagandet av det mötande tåget.

Alvesta den 23/7.

Då tåg 8011, som bestod av ensamt lok, efter erhållen avgångssignal framgått omkring 100 m., upptäckte föraren en vagn i tågvägen. Tåget stoppades och vagnen bortväxlades.

Sedan mötande tåg 18 ankommit hade tågklareren hos ställverksvakten begärt utfart för 8011 och, sedan han å repetersignalen sett att utfartssignalen visade kör, avsänt 8011. Spårledningar finnas, men, då vagnen stod å den av dessa, varå tåget befann sig och varifrån utfart skulle ske, förhindrades ej härigenom att dvärgsignal och utfartssignal ställdes till kör. Tågvägsinspektion hade ej verkställts.

Laholm den 27/7.

Tåg 2185 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som ej lagts i rätt läge. Endast växel-spärren skadades.

Långsele den 9/8.

Tåg 93 ingick å fel spår, emedan ingångsväxeln intog fel läge. Såväl tågvägs-klargöraren som tågvägsinspektören hade vid klargörandet och inspektionen förbisett nämnda växel.

Katrineholm den 13/9.

Vid tågs 9 utgång stannades tåget av föraren vid utfartsväxeln, emedan denna intog fel läge. Tågvägsinspektören påstod, att han inspekterat utfarten omkring 20 min. före tågets avgång och att växeln då intog rätt läge. Det har ej kunnat utrönas, vem som därefter omlagt växeln.

Katrineholm den 24/9.

Vid tågs 4077 avgång från spår 2 uppkördes yttersta utgångsväxeln, som låg i låst läge till spår 1.

Tågvägsinspektören hade tillsagt tågvägsklargöraren att efter tågs 4043 avgång gå ut och lägga om växeln från spår 1 till spår 2, men hade icke förvissat sig om, att så skett, när han anmälde utfarten klar till tågexpeditören. Tågvägsklargöraren hade glömt att lägga om växeln.

Svartå den 4/10.

Tåg 1415 uppkörde vid avgången en växel, som ej omlagts efter intagande av mötande tåg 1418. Växeltungan kröktes och förreglingsanordningen försattes ur funktion.

Stockholm S den 5/10.

Tåg 235 erhöll körsignal för infart till spår 3 i stället för rätteligen till spår 2. Tåget stannade ej vid infartssignalen för att efterhöra orsaken, utan fortsatte förbi densamma omkring 100 m., där det stoppades av ställverksvakten, varefter tåget backades och intogs på rätt spår.

Tågväg hade klargjorts för tåg 7033, som skulle ankomma före tåg 235, men senarelagts utan att verkställighetsorder därom erhöles.

Ramsjö den 5/10.

Tåg 93, som skulle passera stationen, stoppades av föraren, enär en medväxel i utfartstågvägen låg fel. Sedan tågvägen klargjorts, fortsatte tåget. Tågexpeditören hade ej förvissat sig om att tågvägen var klar.

Näsviken den 11/10.

Tåg 8325 uppkörde vid avgången en växel, vilken icke omlagts efter mötet med tåg 2520. Elektriska växelspärren skadades.

Billesholms gruva den 23/10.

Då tåg 38 var på ingående, utlöste tågexpeditören tågvägen för tidigt och omlade en växel med påföljd, att tåget gick in på spår 1 i stället för spår 2. Ingen skada uppkom.

Porjus den 30/10.

Rälsbusståg 2931 gick på grund av fellägd växel in på det strax söder om Porjus station befintliga garagespåret och påkörde i detta en spårspärr. Smärre skador uppstodo på bussen. En motorförare hade under vederbörlig bandisposition framfört en motordressin från Porjus till garaget för att där inställa dresinen, varvid K₁₆-nyckeln utlämnats till honom för upplåsning och omläggning av växeln till garagespåret. Efter att ha fullbordat färden upplade motorföraren spårspärren men glömde att återlägga växeln i rätt läge samt återlämnade i ren distraktion till stationen nyckeln till spårspärren i stället för K₁₆-nyckeln. Utan att förvissa sig om att den återlämnade nyckeln var den rätta, d. v. s. K₁₆-nyckeln, återkallade tågexpeditören den med Jokkmokk förut utväxlade hinderanmälan.

Markaryd den 13/11.

Tåg 2129 gick in på spår 1 i stället för rätteligen spår 2, emedan en växel blivit omlagd, sedan tågvägen inspekterats.

Huddinge den 1/12.

Tåg 168, som framgick på högerspår å linjen Tullinge—Huddinge, intogs å spår 3 mot tåg 7002, men stannades omkring 200 m. från nämnda tåg.

På grund av felaktig uppfattning om ställverkets verkningssätt vid infart

från högerspår hade tågexpeditören av misstag ställt dvärgsignalen för infart till kör, innan det var klart för tågs 168 intagande. Härvid framkom sålunda å dvärgsignalen körsignal med innebörden »varsamhet».

Älvsjö den 9/12.

Tåg 243 intogs medelst hjälpsignalmedel, emedan linjeblockeringen satts ur bruk på grund av arbete med inkoppling av det nya ställverket. När tåget därvid efter erhållen körsignal inkommit på bangården, observerade föraren, att tågvägen ledde till spår 6 i stället för rätteligen till spår 4, varför han snarast möjligt bragte tåget till stopp. Ingen skada skedde.

Sedan tågvägsinspektören anmält tågvägen klar för tåg 243, hade han blivit upptagen av arbete i ställverket. Sysselsatt därmed hade han icke observerat, huruvida tåg 243 inkommit eller ej.

När tiden var inne att klargöra utfartstågvägen för tåg 3432 från spår 6 hade tågvägsinspektören tillsagt ställverksvakten att iordningställa denna tågväg, enär tågvägsinspektören trodde, att tåg 243, vars tidtabellsenliga ankomsttid var överskriden, då hade inkommit.

Båstad den 17/12.

Tåg 2007 uppkörde vid avgången en från ställverket för tidigt omlagd medväxel. Växeln skadades något.

Stjärnhov den 21/12.

Tåg 48 intogs felaktigt å spår 1, varest mötande tåg 11 nyss förut intagits och kvarstod. Innan körsignal gavs för tågs 48 infart, hade föraren å detta tåg givit signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring». Tåg 48 ingick därför för den felaktiga signalbild, dock med föreskriven hastighetsbegränsning, varför tåget kunde stoppas omkring 100 m. från tåg 11, sedan detta av föraren iakttagits stående i spåret.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Voxna den 30/3.

Tåg 7651 (ex. provtåg), som icke hade uppehåll i Voxna, skulle enligt tidtabellen möta 2602 i Göringen. I Voxna lades tågvägen för genomfart och ställdes infartssignalen till kör för 7651. Sedan detta skett, ingick order om mötets förläggande till Voxna, enär tåg 7561 var försenat. Tågvägsklargöraren i Voxna gjorde då i ordning infartstågvägen för tåg 2602 men ställde icke dessförinnan infartssignalen för tåg 7651 till stopp. Tåg 7651 gick med stor hastighet in på stationen och kunde icke stannas i tid, utan körde upp en växel.

Trehörningsjö den 6/5.

Tåg 4351, som ankom i rätt tid, intogs å ordinarie tågväg. Då tåg 4352 därefter skulle intagas, ställde tågexpeditören av misstag infartssignalen till kör för detta tåg till samma tågspår. Då lokföraren å tåg 4352 märkte, att infartssignalen visade fel signalbild, vilket iaktogs omkring 300 m. från semaforen, slog han till bromsen, dock ej nödbromsen, enär han ville undvika ryck i det dåligt kopplade tåget, som medförde explosivt gods. Tåget bragtes till stopp c:a 3 vagnslängder (60 m. enligt lokföraren) framför tågs 4351 lok; 4351 hade då backat omkring 70 m.

Frånö—Sprängsviken den 22/6.

Tåg 8452 avsändes från Sprängsvikens station mot motordressin, som var på färd dit. Tågexpeditören hade glömt den hos honom gjorda anmodan att

kvarhålla tåget tills motordressinen inkommit. Motordressinen kunde stannas på c:a 500 m. avstånd från tåget och backades tillbaka till Frånö.

Uppsala C den 6/7.

Sedan körsignal för infart givits för tåg 473 observerades, att en rälsbuss-släpvagn icke stod hinderfritt i förhållande till infartstågvägen. Sedan ställverket anmodats ställa infartssignalen till stopp, sköts släpvagnen med handkraft hinderklart.

Släpvagnen, som ankommit med tåg 781, brukar placeras å denna plats för lossning av mjölk, varefter den av växlingspersonalen undanskjutes hinderfritt för tågs 473 tågväg. Detta hade emellertid ifrågavarande dag blivit avglömt.

Samtliga tågvägar å stationen äro försedda med spårledning. Signalvakten i ställverket är bemyndigad att giva körsignal till ankommande tåg utan tågklarerarens medgivande, då dylik körsignal kan visas till det i tidtabellen angivna spåret eller till spår, som av tågklareraren i förväg bestämts. Släpvagnens hjul äro emellertid isolerade, varför vagnen ej påverkar spårledningen. Släpvagnen användes numera icke för ovanberörda transporter.

Sprängsviken den 17/9.

Rälsbusståg 2667 avsändes, innan ett i motsatt riktning gående B-fordon inkommit å stationen, för vilket tågets kvarhållande begärts. Tågklareraren hade underlåtit giva order till rälsbussföraren om mötet och av glömska givit avgångssignal. Kollision undveks genom att rälsbussföraren i tid fick se B-fordonet och hann stoppa tåget.

Sommen—Tranås den 1/10.

Tåg 2201 avsändes från Sommen utan att »0 in» för framförgående tåg 4003 och »klart» för 2201 erhållits från Tranås. Tåg 4003 hade stannat å linjen för slangbrott. Tåg 2201 stoppades av en banvakt, som observerat förhållandet, och bragtes att stanna omkring 60 m. från 4003.

Ådalsliden den 18/11.

Tåg 2624 avsändes, medan tåg 6506 ännu befann sig på tåganmälningssträckan och såhunda innan »6506 in» och »klart 2624» anmälts från Tågsjöberg.

Tåg 6506 hade på grund av avryckt dragstång kvarlämnat vagnar å linjen. Knulldosor hade utlagts, vilka påkördes av tåg 2624, som stoppades före ankomsten till de kvarlämnade vagnarna.

Kävlinge den 23/12.

Ett extra persontåg 1947 var anordnat Kävlinge—Malmö C. Detta tåg skulle möta tåg 42 i Kävlinge. Emellertid gav tågklareraren avgångssignal till tåg 1947, innan tåg 42 inkommit. Tåg 1947, som satt sig i rörelse, stoppades omedelbart genom att utfartssignalen på tågklarerarens order ställdes till stopp.

*Orsakade av bristande uppmärksamhet å eller fel ifråga om efterkommande av signaler, missöden eller försummelser vid handhavande av bromsanordningar
m. m. dylikt.*

Stockholm C den 18/3.

Då ett växeltåg Tomteboda—Stockholm stadsgården efter erhållen framåt-signal befann sig på utgång och härvid korsade tågs 4046 infartstågväg, infördes tåg 4046 förbi infartssignalen i stoppställning. Det lyckades dock föraren å 4046 bringa tåget till stopp hinderfritt framför växlingstågets tågväg.

Torp—Lagmansholm den 8/4.

Tåg 4044 stoppades av en banvakt, enär handbromsen satt hårt åtdragen på en av de sista vagnarna i tåget (en med KK-broms försedd vagn). Sedan bromsen lossats, fortsatte tåget till Lagmansholm, men där konstaterades, att flera vagnar hade släpor i hjulen. 5 vagnar avkopplades och å tvenne måste alla hjulparen utbytas. Bromsprov hade verkställts i vanlig ordning före avgången från Sävénäs rangerbangård. Händelseförloppet har ej kunnat klarläggas. Möjligen hade någon fripassagerare, som velat hoppa av tåget, verkställt bromsning.

Falköping S den 15/5.

Tåg 1211 framfördes förbi Falköping S, ehuru där befintlig utfartssignal, huvudsignal 71 h, visade stoppsignal. Signalen hade tagit i bruk föregående dag, men föraren hade uraktlåtit att före tjänstgöringens början den 15 taga del av utkomna order i förevarande hänseende. Föraren iakttog det röda skenet å 71 h men antog, att signalen blivit tänd av misstag eller för provning av signalanläggningen och därvid blivit ofullständigt avskärmad. Föraren hade ej erhållit tillägg 1 till tidtabellsboken, vilket tillägg utkommit dagen förut.

Ängelholm den 15/5.

Tågs 1452 lok stötte vid tillkoppling så häftigt mot tågets postvagn, att postpersonal, post och möbler i densamma kastades om varandra. Två postfunktionärer, som arbetade i vagnen, skadades. Ingen skada å materielen. Signalen »sakta» hade ej givits och stoppsignalen gavs för sent.

Nässjö den 14/6.

Vid plattformsovergången i Nässjö påkörde tåg 98 och skadade avsevärt en postverket tillhörig elektrisk truck, som av en postverkets tjänsteman framfördes från ena plattformen till den andra. När truckföraren signalerade med armen, att han önskade köra över spåren, visade den å övergången som spår-vakt tjänstgörande stationskarlen stoppsignal, vilken dock av truckföraren uppfattades som signal att det var klart över spåren, varför han fortsatte. När han strax därpå upptäckte det ankommande tåget, försökte han bromsa, men insåg genast, att han ej skulle hinna stanna hinderfritt för tåget, varför han i stället försökte hinna över spåret före tåget. Ej heller detta lyckades. Föraren hann hoppa av och rädda sig. Ingen skada på loket.

Boxholm—Sommen den 18/6.

Föraren å tåg 4003 stoppade tåget å linjen Boxholm—Sommen på grund av s. k. tjuvbromsning och beordrade biträdet att avstänga bromsen. Denne uppfattade tillsägelsen som order att avkoppla den tjuvbromsade vagnen. Han avkopplade därför 10 vagnar, som kvarlämnades å linjen. Då tåget passerade Sommen, observerade tågexpeditören, att detsamma saknade slutsignaler, varför denne anmälde hinder till Tranås, där tåg 2001 kvarstod i väntan på klart.

Sedan tåg 4003 passerat Sommen, kom dock dess lokpersonal underfund om missförståndet, varför detta tåg återfördes till Sommen, varefter även de å linjen kvarlämnade vagnarna infördes dit.

Sveg den 22/6.

Rälsbusståg 2622 fördes på grund av försummelse från förarens sida förbi fasta signalen för den kombinerade järnvägs- och landsvägsbron över Ljusnan i stoppställning. Vid platsen finnes rälskontakt anordnad, men ringklockan i förbindelse med denna var felaktig, varför brovakten icke blev varskodd, när bussen kom. Bommarna över landsvägen voro ej fällda. Inga personer eller fordon funnos å bron.

Fiskeby den 22/6.

Tåg 4010 passerade infartssignalen i stoppställning och stannade strax före södra vägkorsningen å stationen. Växling pågick med tåg 904, som var försenat, men intet missöde inträffade.

Stockholm N den 24/11.

Tåg 7200, bestående av 9 vagnar, som skötes av loket, gick på gång från Tomtebodan förbi infartssignalen vid Stockholm N i stoppställning och uppkörde den växel, i vilken spåren från Tomtebodan och Stockholm C löpa samman. Bemanningen å tåget var icke tillfredsställande med hänsyn till det på grund av kurva i djup skärning föreliggande behovet av signalrepetering mellan den man, som i överensstämmelse med säkerhetsordningens § 41: 3 tagit plats å tågets främre del och lokpersonalen.

Arvidsjaur—Sorsele den 18/12.

Rälsbusståg 2943 stannade på linjen Renviken—Gullön på grund av fel i motorns vattenpump. Oaktat motorn tidigare krånglat, hade färden fortsatts, varigenom motorn skadats och motorlocket spruckit. Annan rälsbuss införde den skadade till Sorsele.

Orsakade av bristande skyddsåtgärder vid avhjälpande av fel å signalanordningar.

Lund C den 20/7.

Tåg 4353 på utgående var nära att sammanstöta med L.L.T.J. tåg 6, som samtidigt var på ingående.

Utfartstågvägen mot Uppåkra för tåg 4353, hade i vederbörlig ordning klargjorts medelst ställverkets manöverorgan. Trots att nämnda utfartstågväg delvis sammanföll med infartstågvägen för L.L.T.J. tåg 6, visade samtidigt infartssignalen för detta tåg körsignal med rätt signalbild.

Förhållandet berodde på en provisoriskt vidtagen kopplingsåtgärd i ställverksanläggningen under pågående justering av ett relä, som blivit felaktigt. Signalreparatören hade vidtagit sin åtgärd utan att stationsföreståndaren eller tågklararen därom underrättats och ställverksvakten hade ej gjort anmälan till stationsföreståndaren eller tågklararen om det fel, som föranlett justeringsarbetet.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Ståthöga rangérbangård den 5/1.

Ett växellag hade av tågexpeditören (ställverksvakten) vid Ståthöga rangérbangård erhållit tillstånd att före tågs 4001 ankomst å spår 3 ingå å spår 4 för att avhämta vagnar. Under tiden växellaget befann sig å spår 4, iordningställde tågexpeditören tågvägen för tåg 4001 och ställde till kör för tåget. Växellaget, som erhållit tillstånd till växlingsrörelserna, var på väg ut från spår 4 genom de för spåren 3 och 4 gemensamma växlarna 9 c/d. När loket och 4 vagnar hunnit över 9 c/d och in i tågvägen för 4001, observerades stoppsignaler från tågexpeditören. Växlingssättet stoppades, och i tro att det gällde att klargöra tågvägen, backades detsamma med påföljd att fjärde vagnen urspårade. Loket och de närmaste tre vagnarna drogos undan och trots den urspårade vagnen, blev tågvägen klar för tåg 4001. När tågexpeditören varseblev växellagets rörelse mot tågs 4001 tågväg, ställde han omedelbart infartssignalen till stopp, varigenom tåget stoppades utanför.

Motala C den 29/5.

Samtidigt med att tåg 4375 var på ingång utfördes växlingsrörelse med tågs 740 lok, som närmade sig och körde upp infartsväxeln i 4375 tågväg. Tågs 4375 lokförare observerade detta och bragte tåget att stanna.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställdes hinderfritt eller förstängts.

Karlstad C den 6/3.

Då tåg 1421 var på ingående å stationen rullade en mindre plattformsvagn ned i spåret och påkördes. Plattformsvagnens frandel skadades och likaså värmeledningskabeln å loket. Vagnen hade råkat i drift på grund av den starka stormen.

Bräcke den 18/3.

Vid tågs 91 ingående å stationen stod en plattformsvagn ej hinderfritt med påföljd, att brevlådan å Dfo och färgen m. m. å en Co i tåget skadades. Stark storm rådde vid tillfället. Plattformsvagnen hade enligt uppgift stått på betryggande avstånd från spåret, när tågvägen inspekterades.

Flen den 22/3.

En stationen tillhörig plattformsvagn, som av vinden förts ned i spår 2 — tågväg för tåg 4003 — påkördes av detta tåg och blev illa tilltygad. Vagnen hade placerats å plattformen efter användning vid tåg 3.

Stockholm C den 27/11.

Då tåg 206 var på ingående, passerade en plattformstraktor med tillkopplade två plattformsvagnar omedelbart framför tåget. Loket stötte till den sista av plattformsvagnarna, varvid värmekabeln i lokets A-ände skadades. Traktorföraren hade ej observerat, att de för trafiken å övergången befintliga varningslamporna angåvo, att tåg var på ingående.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Älvsjö den 8/2.

Då ett växlingssätt avgått från Älvsjö, observerades framför blockposten Norra Älvsjö, att två kabeltrummor lågo ett stycke ifrån varandra mellan huvudspåren till hinder för trafiken å uppgående spåret. Trummorna, som undanskaffades, hade tillhört lasten på Os-vagn 20792 Sundbyberg—Älvsjö, som ankom Älvsjö i tåg 7021 s. d.

Fågelsta den 16/2.

Tåg 4365 blev vid ankomsten till infartssignalen vid Fågelsta nedbromsat, på grund av att en rulle järntråd fallit ned mellan vagnarna och brutit KK-ledningen. Ingen annan skada. 14 min. försening.

Åby—Norrköping den 18/2.

Från en vagn i tåg 4642 natten mellan den 17 och 18 februari hade en telefonstolpsträva fallit av och lagt sig över högra rälssträngen i nedspåret vid km. 179+227, där den av tåg 4005 påkördes och kastades över i uppspåret. Under rättelse utsändes omedelbart till banpersonalen, som bortskaffade hindret från spåret. Inga skador uppstodo å materielen.

Lit—Litsnäset den 3/5.

Tåg 8141 medförde en vagn lastad med rundvirke. På grund av felaktig lastning och brist på stöttor rasade lasten under tågets gång. Genom det utskjutande virket skadades två kilometertavlor och dessutom uppstodo mindre skador å gångbanan å bron över Långan.

Hässleholm den 21/5.

Vid avgången från stationen kolliderade tåg 2130 med en kabeltrumma, varvid en mindre skada uppstod å loket. Kabeltrumman hade fallit ned från en vagn, som utväxlats från telegrafverkets förråd.

Stockholm C den 21/7.

Då tåg 4010 passerade å spår 14, sletos 4 st. hängande stuprör bort å plattformstaket.

Tågledaren å 2 trafiksektionen hade samma dag per telefon hos baningenjören begärt transporttillstånd för en vagn lastad med en grävmaskin, vilken med en cylinder av cirka $\frac{1}{2}$ meters diameter ungefär mitt på den gamla lastprofilens snedlinje översköt densamma med 15 cm. Som angivet mått höll sig inom nya lastprofilen, gavs utan vidare transporttillstånd.

Vid företagen undersökning visade det sig, att åverkan å stuprören åstadkommits 12—13 cm utanför normalsektionen. Enligt tågexpeditörens iakttagelser skulle dock ovan angivna last med grävmaskin ha varit orsaken härtill.

Motala C den 30/7.

Fjärrgodståg 4365 bortslet vid ankomsten till Motala C två st. stuprännor från plattformstaket. Olyckshändelsen förorsakades av en för högt lastad vagn. Lastprofilen hade överskridits med omkring 55 cm. på den sida, som gick närmast plattformen.

Juån—Mellansjö den 8/9.

Från en i tåg 4205 gående vagn, vilken var lastad med massaved, rasade en del av laster (c:a 50 klampar), varvid en kilometerpåle och fundamenten till två kontaktledningsstolpar skadades. Tåg 2507, som senare passerade stället, påkörde en del i spåret liggande klampar, men därvid uppstod icke någon skada.

Granberget—Meselefors den 8/11.

En bensinmack i tåg 8142 hade förskjutit sig och törnade mot ett bågspann å bron över Mesjöbäcken. En del mindre skador uppstodo å bågspannet.

Frövi—Ervalla den 27/11.

Fjärrgodståg 4357 stannade å linjen på grund av självbromsning. Orsaken befanns vara, att en del järntrådsringar hade ramlat ned från en vagn i tåget och därvid brutit slangkopplingar på sex olika ställen.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Mälarstrand—Stockholm C den 10/1.

Tåg Stg 8 (57 vagnar), som skulle framföras Mälarstrand—Stockholm C efter tåg 3446, rycktes av å Riddarholmen ungefär mitt i tåget och inkom till Stockholm C endast med främre delen. Koppelkroken å den kvarlämnade tågdelens första vagn var avsliten. Ett växellok sändes från Stockholm C ut å nedspåret för att vid Mälarstrand inväxlas på uppspåret och återföra åter-

stående vagnar till Stadsgården, men loket orkade ej draga tåget. Tåg 7046 fick i stället skjuta tåget till Stockholm C. Missödet förorsakade ett flertal förseningar.

Ekträsk den 26/1.

Då tåg 2423 kom till utfartsväxeln, märktes å loket en kraftig stöt. Tåget nödbromsades och undersökning visade, att koppelstängerna å båda sidor om loket fallit ned, varjämte vevstakarna voro krökta. Orsaken torde ha varit brott å en koppelstäng. Kloven i framänden på vänstra bakre koppelstängen hade troligen brustit på grund av någon bräcka i densamma.

Södertälje S den 27/1.

Då tåg 4005 passerade Södertälje södra, observerades, att en bär fjäder å vagn F. S. Italia 1-012-430 var brusten. Tåget stoppades och vagnen avkopplades.

Vagnen var vid ankomsten till Södertälje södra å båda sidor försedd med kritpåskrift om skadan samt meddelande, att vagnen skulle sändas Tomtebodå för reparation, vilken påskrift ej observerats i Tomtebodå. Reparationsanslag var däremot ej påsatt.

Dagarn—Västanfors den 25/2.

I tåg 4352 observerades av lokpersonalen å linjen Dagarn—Västanfors gnistor från tåget. Vid undersökning i Västanfors befanns, att bulten till bromshänget på en vagn saknades. Bromshänget hade slagit runt och satt i bånd mellan bromsbommen och släpade med ena änden mot rälen. Ingen annan skada uppkom, men tåget försenades 30 min.

Stockholm C—Älvsjö den 7/4.

Vid möte å linjen med tåg 301 splittrades fönsterrutorna å tvenne vagnar i tåg 158 av en lösryckt skylt. Flera personer anmålde, att de erhållit skador härav.

Dockmyr den 21/4.

Från tåg 2423 måste postvagnen (litt. D 2) avkopplas i Dockmyr, enår bromsanordningen med bromsblock fallit ned och låg och släpade framför hjulen. Ingen annan skada uppstod.

Fångsjöbacken—Bispgården den 7/5.

I tåg 6717 uppstod å linjen Fångsjöbacken—Bispgården fel på tryckluftledningen, varigenom luften strömmade ut och tåget stannade. Å den vagn, som gick närmast lok, hade ett (halvt) bromsblock fallit ned och slagit sönder bromsens dammsamlare.

Ervalla den 19/5.

Tåg 4355 måste stoppas för avkoppling av en vagn med fjäderbrott; fjädern var helt av i ena fästet. Tågexpeditören i Frövi hade underrättat tågexpeditören i Ervalla, att han tyckt sig ha sett, att det var något fel på vagnen.

Väse—Skattkärr den 1/6.

Då tåg 7602 var på ingående mot Skattkärr lossnade en buffertspindel å en vagn, föll ned i spåret samt studsade därefter mot den efterföljande vagnens regleringsventil, som slogs bort, varigenom tåget bringades till stopp.

Viskan—Stöde den 7/6.

Då tåg 6123 befann sig på linjen Viskan—Stöde brast å loket högra tvärstycket i hålet för tvärstycksbulten med påföljd, att främre cylinderlocket utslogs av kolven och loket därigenom blev obrukbart för tågtjänst.

Boden C den 24/8.

Trots att i ställverket tågväg var lagd från Hundsjö för tåg 2793 till spår 1 och riktig signalbild till detta spår gavs, ingick tåget felaktigt å spår 2, där tåg 93 stod uppställt för avgång. Då föraren å tåg 2793 observerade den felaktigt lagda växeln, bromsade han omedelbart in tåget, varigenom en sammanstötning undveks. Orsaken till olyckstillbudet var, att en reparatör vid arbete med ställverket gjort felkoppling i ställverkstransformatorn.

Skebokvarn den 6/9.

Tåg 4043 stannade utanför infartssignalen och, då det efter körsignal skulle sättas igång, brast en dragstång å fjärde vagnen (en tom H-vagn), varför tåget måste införas på stationen i 2 omgångar. Tåget försenades härigenom 52 min.

Kälarne—Håsjö den 10/10.

Omkring 3 km från Håsjö misstänkte lokpersonalen i tåg 22 varmgång i något lager å loket, varför tåget nödbromsades med avsikt att stanna i och för undersökning. Innan tåget stannat, föll å loket vänstra vevlagret ur vevstaken med påföljd, att denna törnade mot banvallen och skadades. Reservlok framförde tåget från Håsjö.

Åbyggeby den 19/12.

Eld uppstod i förgasaren i motorvagnen till tåg 2584. De resande måste utrymma vagnen och invänta hjälptåg. Ingen nämnvärd skada uppstod å motorvagnen.

Isätra—Sala den 28/12.

Tåg 92 stoppades av en banvakt omkring 2.5 km. norr om Isätra, enär en motordressin på grund av motorfel stannat å linjen. Tåget stannade ett 10-tal meter från fordonet. Sedermera kunde dressinen startas och införas till Sala, varvid tåget försiktigt följde efter.

Habo—Bankeryd den 29/12.

Då tåg 1204 befann sig vid km. 56+550 brast en hjulring å loket. Hjulringen bröts i flera delar. En av dessa, vägande c:a 200 kg., återfanns omkring 25 m. från spåret. Tåget framfördes i anledning av missödet med nedsatt hastighet till Bankeryd, där lokbyte ägde rum. Å spåret uppstodo endast obetydliga skador.

Orsakade av bristande vaksamhet eller missöden vid färd å landsvägsfordon eller fel beträffande skyddsanordningar vid vägkorsningar.

Östersund C—Lit den 2/1.

Vägvakten vid Lottgatan hade fällt bommarna för tåg 2291. Emedan det meddelats i bantelefon, att avståndet mellan tåg 2291 och på samma tåganmälningsträcka följande rälsbusståg 2301 var rätt avsevärt, höjde han åter bommarna, sedan tåg 2291 passerat. Dimma rådde och vägvakten observerade ej tåg 2301, förrän detta var endast några hundra meter från vägkorsningen. Han fällde därvid bommarna i allt för raskt tempo, och en annalkande buss hann därför ej stanna före bommen utan påkörde och skadade denna.

Bergsbrunna den 10/1.

Strax före tågs 453 ankomst hade en lastbil, som skulle passera vägkorsningen i stationens norra ände, sladdat och med två hjul blivit stående bredvid vägbanan i tågvägen. Lastbilen kunde ej taga sig därifrån, förrän bogseringsbil anlant. Tåget, som stannade före ankomsten till bilen, försenades 19 min.

Laholm den 31/1.

Vid tågs 38 ankomst till en vägkorsning i närheten av Laholm stod en bil över spåret. Tåget försenades 11 min. för bilens bortförande.

Storfors den 31/1.

När tåg 7734 på utfart närmade sig den bortre av åt detta håll befintliga tvenne vägkorsningar, voro bommarna ej nedfällda, varför signal gavs från loket och bommarna fälldes just som en omnibus skulle passera spåret. Densamma blev därvid innestängd. Sedan bommarna höjts för bussens undanförande och där-
efter åter fällts, fortsatte tåget. Tåget hann dock att stoppa framför korsningen, varigenom kollision undveks.

Den stationskarl, som skötte bomfällningen, hade tagit miste på de båda hand-
vevarna med påföljd, att de längst bort belägna bommarna hade lyfts i stället för de närmaste, när tåget passerat dessa.

Johannisberg—Erikslund den 7/3.

När tåg 8102 befann sig på linjen Johannisberg—Erikslund, upptäckte lok-
personalen, att ett timmerlass (hästskjuts) fastnat i en vägkorsning c:a 400 m.
framför tåget, vilket hann bringas till stopp före ankomsten till korsningen.

Bispgården—Ragunda den 7/3.

Tåg 9193 påkörde å linjen Bispgården—Ragunda ett timmerlass (hästskjuts),
som stannat i en vägkorsning. Lasset åkte åt ena sidan; ingen skada uppstod
å vare sig timmerlasset eller loket.

Lindome den 22/3.

Tåg 1481 måste på utgående från stationen stannas framför vägkorsningen
i södra ändan av bangården, enär med tvenne bilar försök gjorts att hinna över
spåret omedelbart framför tåget. Bilarna hade passerat spår 1 och hunnit till
spår 2, där de stannade. Tåget framgick å spår 3. Vid korsningen finnes ringverk,
som fungerade utan anmärkning.

Alfta—Viksjöfors den 23/3.

Då bommarna vid vägkorsningen Mossbovägen voro under fällning för räls-
busståg 2605, körde en med timmer lastad bil in på banan. Bommen på södra
sidan av spåret föll ned på bilens last. Bilföraren fortsatte mot den nu helt
nedfällda norra bommen och körde igenom denna. Båda bommarna sönder-
kördes.

Bräcke—Dysjön den 21/4.

Tåg 2321 måste stanna på linjen Bräcke—Dysjön, enär ett timmerlass (häst-
skjuts) kört fast på spåret i en vägkorsning. Ingen skada uppstod.

Arlöv den 18/5.

Medan bommarna fälldes för tåg 4004 körde en lastbil in å en av vägkors-
ningarna vid stationen. Bilen blev stående mellan ena bommen och järnvägs-
spåren, och tåget kunde passera, utan att någon skada skedde.

Pålsboda—Hallsberg den 13/6.

Sedan bommarna vid vägkorsningen Vassbron helt nedfällts för tåg 121, körde en lastbil mot den ena bommen och bröt denna samt fortsatte och stannade på spåret. Föraren lyckades stoppa tåget framför vägen.

Väröbacka den 25/6.

En personbil passerade en vägkorsning vid stationen endast några meter framför tåg 1471, varför hastigheten å detta måste nedbringas. Befintliga ljus- och ljudsignaler fungerade utan anmärkning.

Uppsala N—Ekebybruk den 14/7.

Vid en vägkorsning omedelbart söder om Ekebybruks station passerade en personbil med hög fart omedelbart framför rälsbusståg 788, trots att upprepade signaler gavs med rälsbussens vissla och synbarligen också uppfattades av bilföraren. Genom kraftig inbromsning av tåget undveks kollision. Bilens nummer antecknades av rälsbussföraren. Verkställd polisutredning har icke kunnat bringa klarhet om, vem som vid ifrågavarande tillfälle körde bilen.

Pålsboda—Hallsberg den 10/8.

En motoreyklist påkörde den ena av de för tåg 4076 fällda bommarna vid en vägkorsning, Vassbron, utanför Hallsbergs station, varvid vägbomslagret å stativet sönderbröts. Tåget stannade före framkomsten till vägen. Motoreyklisten begav sig från platsen utan att anmäla olyckshändelsen.

Orrskog—Marma den 3/9.

Då bommarna vid vägkorsningen Mohed voro fällda för tåg 472 påkördes den ena bommen av en personbil, varvid bommen lyftes, så att bilen kunde passera under densamma. Bilen blev dock stående mellan bommen och spåret, och tåget, som ej hann stoppas före framkomsten till vägen, kunde passera, utan att någon skada skedde.

Mälarstrand den 6/9.

Sedan tåg 9039, nedgående ensamt lok, passerat, höjdes bommarna vid Mälarstrand samtidigt som ett längre norrgående godståg, 4046, kom ut genom tunneln och körde fram över gatukorsningen. Tåget stoppade, sedan lok och vagnar passerat korsningen. Enligt uppgift var det knappt att gatutrafikanterna hunno rädda sig.

Ånge den 4/10.

Då vägbommarna vid stationen höllo på att fällas för tåg 2449 passerade en omnibuss under ena bommen och körde ut i banan. Tåget hann dock stoppas och sedan bommarna höjts, kunde bussen fortsätta. Bristande passning av vägvakten.

Stockholm C den 21/10.

När vägbommarna vid Jakobsgatan fälldes för tåg 305, körde en spårvagn in på järnvägsspåret, där den blev kvarstående och måste bortväxlas av en annan spårvagn. En av vägbommarna skadades. Tåg 305 försenades 3 min.

Gällö—Pilgrimstad den 22/10.

Tåg 6070 stoppades av en banvakt framför en ägovägs korsning, emedan en personbil, som skulle passera densamma, hade kört av vägbanan och blivit stående i spåret. Tåget försenades 15 min.

Kisa den 27/10.

Omedelbart innan tåg 9479 var på ingående till stationen blev den östra bommen vid vägkorsningen i norra änden av bangården påkörd och avslagen av en personbil. Bilen passerade spåret och stannade mellan detta och den västra bommen, omedelbart innan tåget passerade.

Skövde—Igelstorp den 11/11.

En personbil körde vid Hasslums vägkorsning av landsvägen och in på spåret, där den blev stående. Tåg 1360, som var i annalkande, stoppades omkring 400 m. från platsen av en banarbetare, som observerat händelsen. Sedan bilen med tågpersonalens hjälp undanskaffats, kunde tåget fortsätta. Bilföraren uppgav, att den plankbelagda delen av körbanan varit så hal, att bilen slirat ut i spåret.

Orsakade av djur eller främmande föremål å banan.

Oringen—Veda den 6/2.

Tåg 2002 påkörde en större gran, som på grund av stark blåst vräcks ned över banan. Ingen skada uppstod.

Pilgrimstad den 7/2.

Tåg 2322 stoppades vid utgåendet från stationen, emedan ett upplag av sliprar ej låg hinderfritt. Sliprarna hade genom förbiseende av personalen vid pågående elektrifieringsarbeten placerats för nära spåret, och tågvägsinspektion hade verkställts otillfredsställande.

Sköldinge den 11/2.

Då tåg 47 passerade stationen, märkte tågbefälhavaren vid en växelkorsning hårda stötar i den vagn, där han åkte.

Å en presenning, som legat vid sidan av spåret, hoprullad men ej ombunden, hade synbarligen en flik blåst ut vid tågets passerande och fastnat i någon boggie e. d., varvid presenningen släpats med till växelkorsningen och där kommit under tåget.

Åby—Norrköping C den 18/2.

Cirka 150 m. norr om Karlsro anhalt törnade tåg 4005 mot en tvärs över spåret utlagd sliper, som undankastades av lokets snöplog. Ingen skada.

Maj—Njurunda den 4/3.

Tåg 8262 raserade telefonledningarna på en sträcka av omkring 400 m. på linjen Maj—Njurunda, varvid lokets skorsten skadades. Genom stark storm hade tvenne telefonstolpar brutits av. Det var ledningarna å dessa stolpar, som fastnade på loket.

Kälarne—Håsjö den 4/3.

Tåg 94 påkörde telefonstolpar, vilka av den rådande starka stormen vräcks omkull över banan. En del mindre skador uppstodo å loket.

Åbyggeby—Brännsågen den 3/4.

Tåg 2582, motorvagn, påkörde ett omkullblåst träd, varvid en del mindre skador uppstodo å motorvagnen.

Söderfors—Orrskog den 3/4.

Under våldsamt storm och snöyra påkörde rälsbusståg 425 Sfs en gran, som låg kullblåst över spåret c:a 2 km. från Orrskog.

Enär föraren på grund av den dåliga sikten körde med försiktighet, avlöpte händelsen utan urspårning. Endast en liten buckla på rälsbussens karosseri uppstod. Färden kunde fortsättas, sedan trädet undanskaffats. Förseningen inskränkte sig till 8 min.

Pilgrimstad—Brunflo den 11/4.

Till följd av ett mindre ras i en under rensning varande bergskärning vid sektionen 559+400 måste tåg 5927 stoppas och kvarhållas å platsen c:a 10 min., medan uppröjning verkställdes.

Stockholm C—Tomtebodå Ö den 20/4.

Då en lastbil omkring kl. 17.30 passerade över bron vid Karlberg, brast träbeklådnaden under ena bakhjulet, vilket trängde igenom brons murkna trävirke, och kunde avlägsnas först sedan brandkårens redskapsbil tillkallats. Kontaktledningen över såväl upp- som nedspåret blev spänningslös. Omkring kl. 18.00 kunde ström påsläppas nedspårets kontaktledning. Enkelspårsdrift anordnades till kl. 19.28, då bron provisoriskt lagats, så att dubbelspårsdriften kunde återupptagas.

Billesholms gruva den 4/5.

Tåg 44 gjorde uppehåll å linjen mellan Böketofta och Billesholms gruva, enär en buffertspindel, som låg i spåret, påkördes.

Vinlidsberg—Storuman den 18/6.

Tåg 2324 överkörde och dödade en ko, som kommit in på banan. Härvid uppstod slangbrott samt slag i hjulen å en F-vagn.

Åshammar—Järbo den 30/6.

Tåg 412 påkörde och dödade 3 nötboskap, som inkommit på banan. En del mindre skador uppstodo å loket.

Ålandsbro—Veda den 24/11.

Tåg 2556 påkörde en buffertstämpel med hylsa, som troligen lossnat från någon vagn i föregående tåg 8451. Skada uppstod å lokets bromsinrättning och å tryckluftledningen vid dammsamlaren under tendern. Tåget måste handbromsas till Oringen, där loket utbyttes.

Orsakade av naturföreteelser.

Sjöändan—Nässundet den 23/7.

På grund av kraftigt skyfall inträffade ras i banvallen på ett par ställen. Skadorna upptäcktes av en banvakt vid en extra inspektionstur över bevakningssträckan. Ett par rälsbusståg blevo genom händelsen försenade.

Kramfors—Dynäs den 13/8.

Tågen 2556 och 2659 måste uppehållas, enär ballasten å banan genom häftigt skyfall bortspolats. Skadan var avhjälpt efter 1 tim.

Fosieby—Malmö den 14/10.

Tåg 1970 stannade å linjen, enär lokets strömvtagare hade stött emot ett plåtstycke, som på grund av den vid tillfället ifråga rådande stormen slitits loss från taket på en utländsk godsvagn och fastnat i kontaktledningen. Loket blev obrukbart. Missödet medförde ganska betydande förseningar för snälltågen på kvällen.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Nyköping Ö den 30/1.

En glasruta krossades i tåg 10101, då detta befann sig strax norr om Nyköping Ö, genom att något föremål kastades mot tåget.

Runemo—Söräng den 13/2.

När rälsbusståg 2614 befann sig omkring 500 m. väster om bron över Voxnaälven, upptäcktes en låda, liggande i banan. Bussen stoppades, innan lådan påkördes. 100 m. längre fram låg en sten på insidan av vänstra rälen. Spårinsnön tydde på, att såväl lådan som stenen blivit ditlagda.

Åsa—Fjärås den 13/2.

En sten vägande c:a 15 kg. påkördes av tåg 48. Stenen, som blivit placerad å rälen av en förminskat tillräknelig person, kastades åt sidan av lokets snöplog. Å snöplogen uppstodo några smärre skador.

Marma den 1/3.

En glasruta krossades i tåg 598, då tåget var på ingående till Marma, genom att något föremål kastades mot tåget.

Hällberga—Eskilstuna S den 24/4.

Lokpersonalen å tåg 311 observerade på c:a 100 m. avstånd en sliperliggande tvärs över spåret. Bromsning verkställdes omedelbart, men tåget kunde ej i tid stoppas, utan slipern påkördes.

Även 3 st. jordförbindningar hade tagits upp och inböjts över rälen.

Arbrå den 25/4.

Tåg 412 påkörde vid ingång till Arbrå station en del stenar, c:a 1 dm. stora, vilka hade placerats vid försignalen å båda rälssträngarna. Stenarna kastades åt sidan av loket och ingen skada uppstod.

Snyten den 12/5.

Omkring 1 km. norr om Snytens station hade en sten lagts å högra rälen i farriktningen, då tåg 603 passerade. Vid stöten av lokets hjul föll stenen ned i bandiket. Ingen skada uppstod.

Hedenäset—Övertorneå den 17/7.

Vid passerandet av km. 43+900 voro större stenar placerade å rälen, vilka påkördes av rälsbusståg 2714, dock utan att någon skada uppstod. Vid rälsbussens återgång som tåg 2713 voro åter stenar placerade på rälen på samma ställe. Anmälan har gjorts till landsfiskalen. Den skyldige har ej kunnat anträffas.

Motala verkstad den 31/8.

Rälsbusståg 615 påkörde en sten av en knytnäves storlek, vilken placerats å ena rälen strax norr om infartssignalen. Sandröret skadades.

Delsbo—Fredriksfors den 2/10.

Tåg 2527 påkörde c:a 1 km. öster om Delsbo en velociped, som låg tvärs över spåret. Cykeln, som före påkörningen saknade framhjul, synes hava ditlagts av okynne.

Hässleholm den 14/10.

Vid inspektion upptäckte banmästaren, som färdades å motordressin, sex större stenar uppradade å ena rälssträngen vid Kärråkraviadukten inom Hässleholms stationsområde. Om stenarna ej upptäckts i tid, hade fara möjligen kunnat uppstå för tåg 4001.

Lund C—Stångby den 30/10.

Tåg 18 påkörde en på vänstra rälssträngen utlagd sten, vägende 18 kg. Lokets plog fick plåten tillbucklad, då densamma törnade mot och kastade av stenen från spåret. I övrigt inga materiella skador.