

REDOGÖRELSE
för
VERKSAMHETEN
inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
VID STATENS JÄRNVÄGAR
UNDER ÅR 1939

Säkerhetstjänsten.

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

- att* tåganordningar m. m. å dygnuppläggen införts per tågklarerartur i stället för i löpande följd för hela dygnet,
- 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* av station verkställd stoppsignalering vid bandisposition ej antecknats,
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelser till underlydande driftplatspersonal ej gjorts i vederbörlig kolumn,
- att* underlydande ytterpersonal ej tecknat kvitto, då så skolat ske,
- att* bekräftande av att anteckningarna i överlämningsboken blivit rätt införda ej skett,
- att* i den särskilda boken för »order med längre giltighetstid» dylika order med mera begränsad varaktighet ej införts utan endast fastsatts medelst »klämmare»;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* »hindrets art» ej antecknats,
- att* föråldrade anvisningar använts,
- att* »O in» ej antecknats,
- 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 bandisposition ej antecknats,
- att* radering (i stället för överstrykning) skett;

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 saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar rätt införts;

beträffande överlämningsboken, telefonboken vid underrättelsestation och tågtidjournalen

- 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) ej uppgjorts i enlighet med 1939 års anvisningar,
- att* planen (eller motsvarande anteckningar å turlista) saknats eller att planen ej hänfört sig till gällande tidtabellsperiod,
- att* bestämmelse saknats om sättet för delgivning av trafiksäkerheten berörande order till underlydande driftpersonal,
- att* bestämmelse saknats ang. vem som skolat delgiva underlydande driftplatspersonal nyssnämnda order ävensom ang. utövandet av kontrollen över att delgivningen ifråga skett,
- att* bestämmelse saknats om vilken tur det ålegat utöva tillsynen varje aften över att åtgärder vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift,
- att* bestämmelse saknats, när tågvägsinspektion tidigast finge påbörjas, eller att nämnda tidpunkt bestämts på olämpligt sätt,
- att* bestämmelse om befogenhet jämlikt str 254, avd. Ve, 2 Bl. saknats,
- att* bestämmelse saknats ang. vilken tjänstgöringstur det åligger att till dygnuppläggen överföra och kontrollera order med längre giltighetstid;

beträffande förbandslådor

- att* anslaget om förbandslådors förvaringsplats saknats,
- att* lådan ej varit låst på föreskrivet sätt,
- att* nyckel till förbandslåda saknats;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* tågvägsbeskrivning ej varit upprättad å station med växel- och signal-säkerhetsanläggning för sådana skyddsväxlar m. m., som ej äro förreglade för vederb. tågväg,
- att* såo ej varit kompletterad enligt utgivna tillägg eller bihangsorder,
- att* tillägg till tidtabellsboken ej varit inrättade,
- att* underlydande driftplatspersonal enligt upprättad plan delgivits trafiksäkerheten berörande order muntligen, ehuru delgivningen bort ske skriftligen mot kvitto,
- att* annotationsbok för ställverksanläggning 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,
- att* för många K-nycklar funnits i reserv,
- att* K₁₀-nyckel ej varit märkt,
- att* antalet avlösningar mellan tågklarare varit för stort eller att avlösningarna varit olämpligt ordnade,
- att* anvisningar för handhavande av ställverk vid växling (form. 358 C) saknats,
- 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.;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* tågklararens stoppsignal till tåg med enbemannat lok givits på högra sidan av tåget,
- att* den s. k. småstensinspektionen regelbundet utförts endast två gånger per dygn å station, där den bort utföras tre gånger,
- att* tågklarare vistats inne å expeditionen vid tågs ankomst, ehuru undantagsmedgivande därtill ej lämnats,
- att* vid tåganmälan tågs nummer ej uppgivits,
- att* vid muntliga meddelanden om tåg detta benämnts med »dom», »di» o. d. i stället för med sitt nummer,
- att* antalet knalldosor å driftplats varit otillräckligt,
- att* knalldosor ej varit plomberade i föreskriven utsträckning,
- att* bromsskor varit i behov av målning,
- att* bromsskor ej upphängts i anordning därför utan fått kvarligga på marken,
- att* bromsskor, avsedda för grövre räls än den förekommande, använts,
- att* plomber saknats å blockapparat och å hävstångsställverks förreplingsregister,
- att* kontroll genom stationär personal beträffande omställningshandtagens lägen jämlikt såo § 99:2 f å tåg utan särskild konduktörspersonal ej ägt rum,
- att* å avställda tomma godsvagnar omställningsanordningarna till tryckluftsbromsen intagit läget »Last»,
- att* å lastade vagnar, som utsatts för lossning, omställningshandtaget kvarstått i läget »Last»,
- att* tryckluftslangarna ej varit uppkopplade och kopplingskranarna ej stängda å avställda vagnar,
- att* betryggande åtgärder ej vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift,
- att* reservnyckel till värmepost ej funnits,
- att* tågväghävstång ej återställt i normalläge inom föreskriven tid,
- att* hinderpålar varit uppsatta i strid med av styrelsen utfärdade anvisningar (schematiska planer utvisande placering av hinderpålar, Dbr d. 16/12 1936),
- att* telefonanordningarna mellan ställverk och tågklararexpress ej varit tillfredsställande,
- att* trafikant i och för måttagning av en hög järnkonstruktion vistats å vagn vid lastkaj, under det att högspänningsledningen varit strömförande,
- att* åtgärderna för att varsko arbetsmanskaper om när högspänningsledningen å lastspår gjorts strömförande ej varit betryggande,
- att* delgivningsförfarandet med växlingspersonal ifråga om anordnade tåg o. d. ej varit tillfredsställande ordnat,
- att* fränkoppling av automatiska vägsignaler vid växling å station ej alls skett eller skett otillfredsställande;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

- att* slutsignallykter och slutsignalskärmar varit i behov av målning,
- att* tågattiralj varit ofullständig,
- att* i tågattiralj ingående handdukar saknat pappersomslag eller förvarats i trasigt sådant,
- att* tågbefälhavares tidtabellsbok ej varit kompletterad,
- att* tågbefälhavare ej medfört handsignallykta,

- att* nödbromshandtaget i Cf-vagns konduktörskupé ej varit plomberat,
att tågbefälhavare ej hållit föreskriven utkik på tågexpeditören vid tågs
 avgång från driftplats,
att tågbefälhavare ej underrättat föraren om i tåg gående vagnar beträffande vilka särskild försiktighet bort iakttagas (såo § 66:4 b),
att signalen »tåg kommer» ej givits av rälsbussförare före ankomsten till vägkorsning;

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

- att* anordning för signalkontroll saknats, där sådan bort finnas,
att föråldrade anslag för ställverksanläggning 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 str 33:19 ej varit inlagda, där så bort ske,
att märkstickor och utsättningspålar fått kvarstå längre tid än erforderligt,
att småsten o. d. fått kvarligga mellan spåren i otillåtlig utsträckning.

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

Granskning av ritningar har omfattat 213 ärenden och granskning av instruktioner 90 ärenden, varav 66 resp. 68 förekommit mer än en gång till följd av ändringar e. d. Dessutom ha 65 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Tillämpning av föreskrifterna i såo § 100 i sin helhet har medgivits å bandelarna Vartofta—Tidaholm samt Gånghester—Jönköping (skr. 29/7 och 19/12 39).

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Användning av småfordon inom stationsområde och tågvägsinspektion med hänsyn därtill.

Envar som vid Västanfors handhar småfordon skall åläggas att alltid, innan sådant fordon (vare sig utan eller i samband med färd) införes eller uppställs å tågspår *norr* om ställverket vid nämnda station eller i farlig närhet av dylikt spår, därtill först inhämta medgivande av tågexpeditören. Inspektion ifråga om

småfordon enligt såo § 55:3 b (jfr § 55:6, första stycket) erfordras därför ej å denna del av bangårdsområdet.

Med hänsyn till i Västanfors norra ände befintliga skyddsväxlar för huvudtågvägarna må dessutom inspektion av huvudtågvägarnas hinderfrihet vid växlarna 1 och 3 a/b enligt såo 55:3 b och 55:6, första stycket, anses fullgjord i och med att dels såsom tågvägsinspektör förordnad tjänsteman, varje gång tåg framgått å sidotågväg eller växling över växlarna 40 eller 42 i minusläge ägt rum, åter lagt

dessas växlar i normalläge och till tågexpeditören anmält, att fordon ej finnas i tågspåren, dels därefter förreglingshävstångerna till sistnämnda växlar omlagts och ifrågasvarande växlar senare ej frigjorts för omläggning. (Skr. 16/6 39.)

Försiktighetsmått till förhindrande av att fordon komma i drift.

I såo § 45:2, föreskriven tillsyn varje afton må vid Kristinehamn utövas beträffande övre bangården av den stationsförman i växlingstjänst, som har natten, och beträffande hamnbangården av den stationsförman resp. växlingsledare, som har sista turen å hamnbanan. (Skr. 10/1 39.)

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

För underlättande av tågexpeditionen å mindre driftplatser må trafikinspektör kunna medgiva undantag från föreskrifterna i såo § 46, mom. 5, att tågexpeditör vid tågs intagande å driftplats skall vistas å plattform eller i dess närhet.

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

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

att det ifrågasvarande tåget ej enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skall möta, förbigå eller förbigås av annat tåg därstädes,

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

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

I fråga om tågets stoppande gälla i dylikt fall bestämmelserna i såo § 72, mom. 11, andra stycket. (Skr. 16/12 39.)

Tågs framförande förbi huvudsignal i stoppställning.

Styrelsen har medgivit tillämpning av såo § 52:2, anm. 2, vid intagande av nedgående tåg vid Norsesund. (Skr. 26/6 39.)

Samtidigt begagnande av olika tågvägar å driftplats.

I nedan angivna fall må vid Ånge tåg samtidigt intagas resp. avsändas utan hinder av att tågvägarna ej äro helt oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra:

1. Tåg från Dysjön och tåg från Alby få, om båda tågen skola göra uppehåll vid Ånge, intagas å de resp. tågvägar, för vilka körsignal samtidigt kan visas med vederbörliga infartssignaler.

2. Uppehållståg från Erikslund får, när säkerhetsanläggningen så medgiver, intagas samtidigt med uppehållståg från Dysjön och Alby, även om fortsättningen av det ena eller vardera tågets infartstågväg utmynnar i det andra tågets infartstågväg, dock endast om dels tåget från Dysjön resp. Alby i vanliga fall med sin främsta del brukar stanna eller med säkerhet beräknas kunna stanna minst 200 meter framför infartstågvägens slutpunkt, dels sistberörda tåg antingen enligt tjänstetidtabellen skall tillhöra bromsgrupp I eller ock har en vagnvikt ej överstigande 300 ton. Intet av sistnämnda båda alternativa villkor behöver dock vara uppfyllt ifråga om tåg, som ingår å tågväg a³ eller b³.

3. Tåg få, när säkerhetsanläggningen så medgiver, avsändas mot Erikslund samtidigt med att tåg från Dysjön eller Alby intagas å tågväg, vars fortsättning utmynnar i förstnämnda tågs tågväg, dock endast om

dels tåget från Dysjön resp. Alby i vanliga fall med sin främsta del brukar stanna minst 200 meter framför infartstågvägens slutpunkt, dels sistberörda tåg antingen enligt tjänstetidtabellen skall tillhöra bromsgrupp I eller ock har en vagnvikt ej överstigande 300 ton. Intet av sistnämnda båda alternativa villkor behöver dock vara uppfyllt ifråga om tåg, som ingår å tågväg a³ eller b³. (Skr. 9/11 39.)

Liknande medgivande har lämnats för Vännäs, varest gäller följande:

1. Uppehållståg från Spöland och uppehållståg från Tväråbäck få intagas samtidigt, när sådana tågvägar användas, vilkas tågväghäbstänger samtidigt kunna omställas.

2. Uppehållståg från Spöland får intagas å spår 1 samtidigt med att tåg från Pengsjöby intages å annat tågspår (för spår 2 användes därvid tågväghäbstång e² T).

3. Tåg får avsändas mot Spöland samtidigt med att tåg avsändes mot Tväråbäck, när för resp. tåg sådana tågvägar användas, vilkas tågväghäbstänger samtidigt kunna omställas.

4. Tåg får avsändas mot Spöland resp. mot Tväråbäck samtidigt med att tåg intages från Tväråbäck resp. Spöland, när för resp. tåg sådana tågvägar användas, vilkas tågväghäbstänger samtidigt kunna omställas. (Skr. 14/11 39.)

Placering av överksamt elektrolök i tåg.

Efter det provkörning utförts utan att olägenheter uppstått, har styrelsen medgivit, att när så vid enstaka tillfällen erfordras, överksamt elektrolök må framföras sist i tomvagnståg å bansträckan Hagalunds övre—Stockholm C utan hinder av vad som angående framförande av överksamt elektriskt lok i tåg bestämts genom styrelsens skrivelser den 10 oktober 1934 och den 8 maj 1937 — dnr Dbr

S 122/24 resp. Dbr S 61/1937. Lokets genomgångsbroms skall vid dylika tillfällen vara verksam. (Skr. 30/3 39.)

Skyddssignalering för tåg, som måst stanna på linjen.

Så länge de av distriktschefen vid V distriktet den 1/6 1932 fastställda, i tidtabellsboken för 21 trafiksektionen för tidtabell 139 å sid. 39—40 intagna tilläggsbestämmelserna till § 100 för bandelen Slind—Boliden tillämpas, är följande undantag medgivet.

Skyddssignalering enligt säo § 83:1 och § 84:1 och 3, erfordras ej å bandelen Slind—Boliden. För det fall, att tåg på grund av lokskada stannar å linjen och hjälplok måste utsändas, skola dock de i säo § 32:6 föreskrivna skyddsanordningarna vidtagas. Om tåg undantagsvis (t. ex. snöplogståg) måste utsändas å bandelen, under det att annat tåg befinner sig i Boliden, skall tågledaren för varje särskilt fall utfärda förhållningsorder rörande säkerheten. (Skr. 9/11 39.)

Tåganmälan och anmälan »fri genomfart».

Distriktschefen vid I distriktet äger bemyndiga trafikinspektören vid 4 trafiksektionen, att, där så utan fara anses kunna ske, medgiva sådant undantag från säo föreskrifter, att station, för vilken i tidtabellen för visst tåg tecknet ● finnes angivet, åläggas 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 nytilkomna tåganmälningsstationen. (Skr. 4/12 39.)

Med giltighet under tdt 139 har bestämts följande:

Klartanmälan till Vännäs för tåg 8602 skall avlåtas av Bastuträsk och gälla bansträckan Vännäs—Hällnäs.

Kl. 6.40 inträder tåganmälningsskyldighet för Hällnäs (även för tåg 8602).

När tåganmälan för tåg 93 påfordras i Hällnäs på grund av att extra fjärrgodståg 6053 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 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.

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 i stället för till Hörnsjö avlätas till Nyåker, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Trehörningsjö får anmäla »klart» för tågen 93 och 4352. Vännäs skall förutom till Hörnsjö anmäla »92 in» även till Nyåker, innan denna station får anmäla »klart» för tåg 93. Då tåg 4352 icke går, skall i stället Trehörningsjö anmäla »4353 in» till Vännäs, innan »klart» får lämnas för tåg 93.

Vid Nyåker må, när tåg 4352 går, anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »94 in» erhållits från Vännäs. Anmälan »94 in» skall av Vännäs i stället för till Nyåker avlätas till Trehörningsjö, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Vännäs får dit anmäla »klart» för tåg 4351.

Vid Björna må, då 4206 går, 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 i stället för till Selsjön avlätas av Skorped till Forsmo, när tåg 4352 går, och till Långsele, när tåg 4352 icke går. Innan så skett, får »klart»-anmälan ej avlätas av Skorped till Forsmo för tåg 4352 resp. av Långsele till Skorped för tåg 21.

Vid Forsmo må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »4352 in» erhållits från Skorped. Anmälan »4352 in» skall av Skorped i stället för till Forsmo avlätas till Långsele, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Skorped får anmäla »klart» för tåg 21.

Boden C må omedelbart efter det Älvsby anmält »4351 in» samt anmälan »fri genomfart» ingått från Hednoret och Brännberg anmäla klart för tåg 4350 eller för tåg 4206, om detta tåg är anordnat. Tåg 4355 får därvid ej vara anordnat.

Älvsby må till Boden C anmäla »4350 ut» eller »4206 ut» kl. 4.30 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 (resp. från Myrheden), klart för tåg 4350 (resp. 4206).»

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

Jörn må till Älvsby anmäla »4350 ut» eller »4206 ut» kl. 3.30 resp. 1.55.

Älvsby må omedelbart efter det tåg 4351 dit inkommit och anmälan »fri genomfart» ingått från Hednoret och Brännberg anmäla klart för tåg 4355 till Boden C. Tåg 4206 får därvid ej vara anordnat.

Boden C må till Älvsby anmäla »4355 ut» kl. 3.30.

Sedan Sälen från Sörsjön mottagit anmälan »0 in» för tåg 1654 eller för extratåg, som eventuellt efter detta tåg anordnats i riktning mot Särna, och därefter till Malung avlåtitt anmälan »fri genomfart», må Sälen lämnas obebakad för tågen 1672 och 1673, när intet av tågen 7738—7739 eller 1700—1701 är anordnat, för tågen 1674 och 1675, när intet av tågen 1702—1703 är anordnat samt för tåg 1686, när tåg 1694 ej är anordnat; i samtliga fallen dock förutsatt, att ej heller extratåg skall framgå å någon del av bandelen Malung—Sälen efter det Sälen anmält »fri genomfart». Innan tågklararen i Sälen avlåter anmälan »fri genomfart» till Malung, skall han hava förvissat sig om, att tågen i båda riktningarna närmast före det första, för vilket stationen skall vara obebakad, lämnat bandelen Malung—Sälen. Tåganmälan behöver därefter för gången mellan Malung och Sälen ej utväxlas för dem av tågen 1672, 1673, 1674, 1675 och 1686, för vilka Sälen är obebakad; detta dock endast om till samtliga de berörda tågen användes en och samma rälsbuss eller ett och samma par sammankopplade rälsbussar. Tågen ifråga få ej avgå från Malung utan erhållen avgångssignal. Har Sälen varit obebakad för tåg 1686, skall stationen dock till Limesforsen anmäla »1686 in», innan Limesforsen får anmäla klart för tåg 1663. Vid tillämpning av ovanstående skola telefon- och tjänstgöringsförehållandena vara så ordnade, att rälsbussföraren skall kunna telefonera med driftplats, som av trafikinspektören bestämts. Före återgången från Sälen skall rälsbussföraren meddela dylik driftplats ankomst- och avgångs-

tiden vid Sälen, varom anteckning skall göras å driftplatsen ifråga.

Stationerna Täng, Krokom, Näliden och Ytterån resp. Undersåker, Åre och Duved må lämnas obebakade för tågen 2338 y och 2339 y resp. 2334 y och 2335 y och därvid avlåta anmälan »fri genomfart» endast till Östersund C resp. endast till Järpen. Under förutsättning att nämnda anmälan ej avlåtes, förrän de i båda riktningarna närmast före tåg 2338 y resp. 2334 y framgående tågen lämnat bandelen Östersund C—Ytterån resp. Järpen—Åre och därefter intet extratåg skall förekomma å nämnda bandelar, innan tågen 2339 y resp. 2335 y inkommit till Östersund resp. Järpen, 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—Duved.

Sedan tågen 4354 och 21 avgått från Graninge och anmälan »4354 in» dit ingått från Helgum, må Graninge utan att avvakta anmälan »21 in» från Bräcke avlåta anmälan »fri genomfart» till Bräcke samt, i stället för Helgum, till Långsele. Mellan Långsele och Bräcke skall hava utväxlets såväl anmälan »4354 in» som »21 in», innan klartanmälan för tåg 22 får utväxlas mellan nämnda stationer.

Vid Floda må bevakningen upphöra sön- och helgdagar efter expedierandet av tåg 4702, utan att anmälan »4702 in» erhållits från Alingsås. Anmälan »fri genomfart» från Floda skall därvid givas följande formulering: »Då tåg 4702 inkommit Alingsås, fri genomfart i Floda». Alingsås skall sön- och helgdagar anmäla »4702 in» till Frändtorp.

Anmälan »1612 in» från Strömstad behöver ej avvaktas av Dingle, innan tjänstgöringen för dagen upphör å sistnämnda station. I stället skall denna anmälan av Strömstad avlåtast till Uddevalla SJ, som, när tjänstgöringen för tåg 1551 påföljande morgon börjar i Dingle, skall dit

transitera den från Strömstad mot-tagna anmälan.

I anslutning till undantagsmedgi-vanden, som ovan sagts, har fram-hållits, att det förutsatts, att berörd tågpersonal underrättas om vart tele-fonering bör ske, i händelse sådan måste företagas från plats å tågan-mälningsträcka, där å den ena gräns-stationen tjänstgöring ej förekommer under hela den tid tåget befinner sig å sträckan. (Sty skr. 4/5, 9/5, 11/5, 15/5, 16/5 och 30/5 samt Öis skr. 11/5 39.)

*Anordningarna för driftplatser, som
få lämnas obevakade för tåg.*

För tåg, som vid den ständigt obe-vakade driftplatsen Lisbro skall göra uppehåll för växling, skall endast vederbörlig infarts- resp. utfartssig-nal visa körsignal vid tågs ankomst resp. avgång. Förhållandet skall angi-vas i tågets tjänstetidtabell. (Skr. 10/1 39.)

Intill dess planerad ändring av växel- och signalsäkerhetsanläggning-arna verkställt vid Ljungskile, Hälle-vadsholm, Rabbalshede, Orrekläpp, Tanum, Kragenäs, Överby och Skee, må nämnda driftplatser med huvud-signalerna ställda till »kör» endast för ifrågakommande tågriktning läm-nas obevakade för tåg.

Intill dess beträffande Skee sådan ändring av växel- och signalsäker-hetsanläggningen därstädes vidtagits, att infartssignalerna, när körsignal visas till huvudtågväg, förregla även utfartsväxlarna i läge för utfart å tågvägen ifråga, skall vid tillämpning av ovanstående iakttagas, att vid ut-fart tåg hastigheten genom utgångs-växeln får utgöra högst 20 km./tim., dock att tåget ej får föras genom nämnda växel utan att föraren kun-nat förvissa sig om att densamma in-tager rätt läge. Den tjänstehavare, som för manövrering av vägbommar-na måste vara i tjänst för tåg vid Skee, skall dessutom vara ålagd till-se, att ställverket lämnas orört under

tågs utfart, till dess yttersta växeln helt passerats. (Skr. 13/5 39.)

Enbemannig av ånglok.

För växling i Mora har medgivits användning av ett med endast förare bemannat Kh-lok, å vilket för ända-målet ång- eller tryckluftbroms samt regulator kan manövreras även från förarhyttens högra sida. Om loket an-vändes för tåg-tjänst något stations-håll från Mora, skall signalkunnig person medfölja å detsamma. (Skr. 28/6 39.)

*Provisoriska föreskrifter angående
trafik med sammankopplade räls-
bussar.*

Följande bestämmelser hava härut-innan fastställts:

Mom. 1. Vid framförande av två sammankopplade rälsbussar skola dessa anses utgöra och föra signaler såsom ett enda fordon. Detta benäm-nes tvillingbuss. Skärmar för beteck-nande av framänden skola vara upp-satta, i A-änden, endast å den av rälsbussarna, som bestämts av trafik-inspektören. (Såsom tvillingbussens framände betraktas alltså vid använ-dande av dagsignaler den ände, varåt den med framsignalskärmar försedda rälsbussen finnes, oavsett huru denna rälsbuss är vänd.)

Mom. 2. Föraren å den med fram-signalskärmar utrustade rälsbussen skall ansvara för att sammankopp-lingen mellan rälsbussarna utföres på behörigt sätt. Vid kopplingen för-enas först bussarnas dragöglor med den härför avsedda dragstången, som låses på vanligt sätt. Härefter sam-mankopplas bussarnas bromslednin-gar med den vid kopplingsstången anbragta bromsslangen och summer-ledningarna med den likaledes vid stången fästa kabeln, vars stickkon-takter införas i resp. kopplingsdosor. Å den buss, varifrån kommandot över manövreringen icke skall utövas (jfr mom. 3) stänges den bromskran, som är uppsatt mellan vakuumbe-

hållaren och bromscyindern, vilket sker med tillhjälp av det å bussens sida anbragta handtaget.

Varje gång kommandot över manövreringen skall övergå från förarhytten i tvillingbussens ena ände till hytten i den andra änden skall nämnda bromshandtag å båda bussarna omställas, så att förbindelsen mellan vakuumbehållaren och bromscyindern alltid är öppen å den buss, där den för manövreringen ansvarige föraren skall befinna sig, och stängd å den andra bussen.

Var gång tvillingbuss skall tagas i användning ävensom då kommandot över manövreringen övergår från den ena till den andra bussen skall provning av bromsen, genom tillsättning och lossning, och av summertelegrafen, genom signal 6 enligt mom. 4, verkställas av den förare, som skall hava ansvaret för manövreringen. Vid dessa prov skall den andre föraren vara honom behjälplig.

Mom. 3. När tvillingbuss går såsom tåg, skall ansvaret för och kom-

mandot beträffande manövreringen *alltid* påvila föraren å den främsta bussen och skall denne förare befinna sig i förarhytten längst fram i rörelseriktningen. Han skall även vara tågbefälhavare. Ifråga om hastigheten under tågrörelse skall tvillingbuss likställas med ensam rälsbuss.

Vid växling skall manövreringen skötas från förarhytten längst fram i den ände, som är angiven såsom framände antingen genom signallyktorna, när dessa hållas tända, eller ock, när nattsignaler ej användas, genom framsignalskärmarna. Den andre föraren skall befinna sig i förarhytten längst bak och därvid med uppmärksamhet följa rörelserna och aktgiva på signaler. Han skall hava motorn översam och frikopplad samt ej ingripa i tvillingbussens manövrering på annat sätt än genom att i erforderliga fall medelst summertelegrafen repetera iakttagna signaler och genom bromsning, då så erfordras till undvikande av fara.

Mom. 4. Signaler medelst summertelegraf mellan förarna å tvillingbuss.

Under tågtjänst:

1. Vid igångsättning (när avgångssignal givits eller igångsättning skall ske utan erhållen avgångssignal samt såsom meddelande att trafikutbytet avslutats) —
2. Om hastigheten under gången skall ökas eller lossning av bromsarna påkallas (t. ex. vid fastbromsning) — -
3. Om hastigheten under gången skall minskas -
4. Om hastigheten under gången skall *avsevärt* minskas ... - -
5. Uppehåll erfordras vid nästa plats - - -
6. Stopp (skall, med innebörden »ej klar för igångsättning», i erforderliga fall även användas som svar på signal 1. Jfr även mom. 2) — - —
7. Fara - - - - -

Signaler, som givits av en förare, skall repeteras av den andre. Repeteringen skall ske, innan avsedd rörelse påbörjas eller avslutas, ökas eller minskas, såvida fara ej föreligger.

Under växlingstjänst:

Samma signaler som föreskrivits i såo § 12. Före påbörjande av växling skall signalen — - givas av den förare, som enligt mom. 3 ovan skall sköta manövreringen, och repeteras av den andre föraren, som därmed påtager sig de skyldigheter, som angivits i mom. 3. (Skr. 20/5 39.)

Rälsbuss med obrukbar vakuumbroms.

När vakuumbromsen å rälsbuss är obrukbar och bromsning alltså endast kan ske medelst handbromsen, får största hastigheten (gäller även s. k. tvillingbuss och rälsbuss med tillkopplad släpvagn) uppgå till högst 40 km./tim. Vid dylika tillfällen få bestämmelserna i såo § 102:10 ej tillämpas. (Skr. 11/9 39.)

Särskilda undantagsbestämmelser beträffande rälsbussar.

Å bandelen Vansbro—Särna har medgivits tillämpning tillsvidare av de undantagsbestämmelser för rälsbuss med eller utan släpvagn, vilka på sin tid enligt skrivelse den 3/12 36 (se sid. 6 i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för år 1936) fastställts att på försök tillämpas å vissa bandelar. (Skr. 11/5 39.)

Med giltighet under tidtabell 139 har medgivande lämnats, att tågen 1437 och 1316, när de utgöras av rälsbuss, skola sön- och helgdagar få intagas resp. avsändas vid Laxå med infarts- resp. utfartssignalen därstädes i stoppställning. Tågen ifråga få därvid ej framföras med större hastighet, än att föraren under gången hinner förvissa sig om att växellarna i tågvägen, allteftersom de hinna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas, under det tåget är i gång, skall detsamma för ändamålet stoppas. Hastigheten får ej överstiga 20 km./tim. Förhållandet skall vara angivet i resp. tågs tjänstetidtabell. (Skr. 9/2 39.)

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

I anslutning till bestämmelser i styrelsens skrivelse den 8/5 1935, intagna i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för nämnda år, har förklarats, att ordergivning till tågchefhavare och lokpersonal

om möte vid början eller slutet av enkelspårdrift å bansträckorna Stockholm C—Tomteboda övre eller Tomteboda övre—Hagalund ej erfordras, då linjeblockeringen är i bruk. (Skr. 4/5 39.)

Med upphävande av bestämmelser, som den 9/5 1935 givits angående avgångssignal och ordergivning vid Hagalund (intagna i redogörelsen för nämnda år) har styrelsen bestämt följande att tillämpas, när spårledningarna i den till Hagalund hörande säkerhetsanläggningen fungera samt linjeblockeringen å de till Hagalund angränsande tåganmälningsträckorna äro i bruk:

Avgångssignal skall icke vid Hagalund givas till tåg, som utgår från nämnda station, och skall ej heller vid Tomteboda nedre givas till tåg, som därifrån utgår i riktning mot Ulriksdal. Föraren äger i stället avgå med tåget, då körsignal visas i vederbörlig ordning med huvudsignal för utfart eller ock körsignal visas med utfartsdvärgsignal medelst två ofärgade sken i 90° och rakt därunder eller snett under till vänster ett grönt sken.

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

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

Till tåg, som å båda sidor om Hagalund framgå å huvudlinjen och som vid Hagalunds personstation göra uppehåll för trafikutbyte, skall avgångssignal givas av tågbefälhavaren (såväl vid dubbel- som enkel-spårdrift). (Skr. den 5/4 39.)

Med upphävande av tidigare givna föreskrifter har styrelsen utfärdat följande undantagsbestämmelser beträffande Uppsala C och angränsande bansträckor.

Ehuru manövreringen av säkerhets- och signalanordningarna vid Uppsala N sker från ställverket vid Uppsala C och på grund därav särskild tågexpeditör ej finnes vid Uppsala N, skall sistnämnda driftplats i tjänstetidtabellerna upptagas såsom station utan att betecknas såsom obebodad samt å den grafiska tidtabellen utmärkas med heldraget streck.

När såväl säkerhetsanläggningen vid Uppsala C (inkl. Uppsala N och linjen dit) som linjeblockeringen å sträckan Uppsala N—Brunna äro i funktion, skola följande undantagsbestämmelser gälla. (Hänvisningarna till såo avse de bestämmelser däri, från vilka avvikelser medgivits.)

1. Vid tågmöte i Uppsala N skall gälla följande:

Å södergående tåg erfordras ej möteskontroll av tågpersonalen.

Om lokpersonalen å *norrgående genomfartståg* mot Brunna ej med visshet kunnat iakttaga, att det mötande tåget inkommit till Uppsala N, får föraren, även om körsignal visas med vederbörlig utfartssignal, ej avgå med tåget, förrän han medelst signaltelefon satt sig i förbindelse med tågklareraren vid Uppsala C och av honom erhållit besked, huruvida det mötande tåget inkommit.

Tågbefälhavaren å *norrgående uppehållståg* mot Brunna åligger att innan han giver avgångssignal, förvisa sig om att mötande tåg inkommit antingen genom att iakttaga det samma eller också genom att hos tågklareraren vid Uppsala C, på sätt här ovan nämnts, förskaffa sig upp-

lysning om det mötande tåget. Det åligger därefter tågbefälhavaren, att, efter inhämtad upplysning hos tågklareraren vid Uppsala C och eljest då föraren genom signalen »har mötande tåg inkommit» så begär, personligen till föraren muntligen meddela upplysningar angående det mötande tåget. (Såo § 67:1 och 10.)

2. Avgångssignal behöver vid Uppsala N ej givas till genomfartståg mot Ekebybruk. (Såo § 67:2.)

3. Avgångssignal vid Uppsala N, då sådan skall förekomma, givas av tågbefälhavaren. (Såo § 67:4.)

4. Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» (såo §§ 50, 73 och 74 samt tillägg 4), skall ej givas vid Uppsala N och bestämmelserna i såo § 74:2—4 skola ej tillämpas därstädes.

5. a) Vid förläggning av möte från Uppsala N till Uppsala C resp. från Uppsala C till Uppsala N skall till det *norrgående* tåget utfärdas i förra fallet order enligt form. S 9 angående tågmötesändringen i vanlig ordning och i senare fallet en av tågklareraren vid Uppsala C själv undertecknad verkställighetsorder enligt form. S 8. Till det *södergående* tåget gives ingen order. (Såo § 77.)

b) Å bansträckan Uppsala C—Uppsala N skall tågklareraren vid Uppsala C äga att med tågledares befo genhet ändra ordningsföljden mellan tåg såväl i samma som i motsatt riktning, dock icke då fråga är om den inbördes ordningen mellan tåg, som båda framgå å linjen Uppsala N—Brunna eller mellan tåg, som båda framgå å linjen Uppsala N—Ekebybruk. (Såo §§ 77 och 78.)

c) När tågledaren å trafikinspektörsexpeditionen ändrar tågföljden mellan Uppsala C och Uppsala N, skall hans order därom alltid ställas till tågklareraren vid Uppsala C. (Såo §§ 77 och 78.)

6. Vid mötesändring från Uppsala N till Brunna eller norr om Brunna belägen station skall verkställighetsordern alltid adresseras även till tåg-

klareraren vid Uppsala C samt om möjligt avsändas så tidigt, att tågpersonalen kan delgivas densamma före tågets avgång från Uppsala C. Anländer verkställighetsordern till Uppsala C, sedan tåget avgått därifrån, skall tågklareraren vid Uppsala C medelst telefon transitera verkställighetsordern till tågchefhavaren, som i Uppsala N själv mottager och nedskriver densamma å form. S 8 och därefter mot kvitto överlämnar ett exemplar av ordern till lokpersonalen. Efter transiteringen av verkställighetsordern och om i övrigt intet hinder för tågets avgång från Uppsala N förefinnes, lämnar tågklareraren i Uppsala C signalvakten i ställverket medgivande att visa körsignal med vederbörlig utfartssignal.

Vid mötesändring från Brunna eller norr därom belägen station till Uppsala N, skall det norrgående tåget om möjligt vid Uppsala C erhålla ordern om det ändrade mötet (kvarhållningsorder). Har detta icke skett, skall tågklareraren vid Uppsala C tillställa tågchefhavaren ordern medelst telefon. Tågchefhavaren mottager i Uppsala N själv och nedskriver kvarhållningsordern å form. S 9 samt överlämnar därefter mot kvitto ett exemplar av ordern till lokpersonalen. Sedan lokpersonalen kvitterat kvarhållningsordern, skall tågchefhavaren per telefon underrätta tågklareraren Uppsala C härom. Verksställighetsordern utfärdas i här avsett fall av tågklareraren vid Uppsala C, varvid föreskrifterna i såo § 77:2 i tillämpliga delar skola gälla. Tågklareraren skall, innan han undertecknar verkställighetsordern från befälhavaren i ställverket hava erhållit anmälan om, att det tåg, som skall kvarhållas, ännu icke passerat utfartssignalen vid Uppsala N och att båda utfartssignalerna vid Uppsala N för tåg i riktning mot Brunna intaga och bibehållas i stoppställning.

Då tågchefhavaren på sätt här-
ovan sagts, underrättar tågklareraren vid Uppsala C att order å S 9 kvitte-

rats av lokpersonalen, skall orderns innehåll i sin helhet återgivas. Det exemplar, å vilket lokpersonalens kvitto tagits på order å form. S 8 eller S 9 skall bifogas tågrapporten.

Å tåg, där föraren även är tågchefhavare, åligger det honom att utföra de åligganden, som enligt punkt 6 påvåla tågchefhavaren. Han skall sålunda från tågklareraren Uppsala C mottaga och å vederbörligt formulär nedskriva order angående tåg-
mötesändringar samt mot kvitto delgiva lokbitrådet erhållna order.

(Säo § 77.)

Med hänsyn till anordningarna i ovannämnda säkerhetsanläggningar har styrelsen vidare bestämt följande:

A) Om spårändring — vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej — måste vidtagas för ankommande tåg vid Uppsala C (personstationen) så sent, att underrättelse härom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om lokpersonalens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km./tim. så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp (såo § 50:3).

B) Då å sträckan Uppsala C—Brunna resp. Uppsala C—Ekebybruk anordnas banddisposition, berörande endast sträckan Uppsala N—Brunna resp. Uppsala N—Ekebybruk, må stoppsignaleringen enligt såo § 29:5, under däri angivna förutsättningar anordnas vid Uppsala N mitt för stationshuset i huvudtågvägen resp. sidotågvägen.

C) Signalvakt i ställverket vid Uppsala C må giva körsignal till *ankommande tåg* såväl vid Uppsala C som Uppsala N utan tågklarerarens medgivande, då dylik signal kan visas till det i tidtabellen angivna tågspåret eller spår, som eljest av tågklareraren

i förväg bestämts. Om annat tågspår av någon anledning måste komma till användning, skall däremot tågklarerarens medgivande inhämtas, innan körsignal gives. (Säo § 51:3.)

D) Körsignal må av signalvakt i ställverket visas oavsett föreskriften i säo § 51:4 angående beaktande dessförinnan av bestämmelserna om skydd för den resande allmänheten. Ansvar för de resandes skyddande vid övergångar i plan inom stationsområdena skall åvila den personal, som ålagts ombesörja avspärning och bevakning.

Vad ovan bestämts under punkterna 1—4, 5 a och 6 samt punkt A skall intagas i tidtabellsboken. (Skr. 19/4 39.)

Sådana å bansträckan Karlstad C—Karlstad Ö i tidtabellsboken icke upptagna rörelser, som avse förflyttning av lok (lokomotor) med eller utan tillkopplade vagnar från den ena till den andra av sträckans gränstationer, må ske under följande, från eljest gällande säkerhetsföreskrifter avvikande former, förutsatt att spårledningen är i funktion.

I. 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.

1. 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.

2. Erfordras ändring av ordningsföljden mellan tvenne växlingssätt eller mellan växlingssätt och tåg, får sådan ändring vidtagas av den tågklarerare, som påkallat densamma, sedan samråd med den andre tågklareraren ägt rum.

3. Vid växlingssättens gång skola befintliga fasta signalinrättningar användas enligt för tågrörelse gällande bestämmelser och tågvägsinspektion ske såsom för tåg är bestämt, varvid

även föreskrifterna i säo § 57 skola äga tillämpning.

4. Växlingssätt med en vagnvikt av högst 120 ton må framföras utan annan bromskraft än lokets (lokomotorns), under förutsättning att loket (lokomotorn) är försett med verksam kraftbroms (tryckluft- eller ångbroms).

Växlingssätt med mer än 120 tons vagnvikt skall vara utrustat med verk samma kraftbromsar enligt bromstal 4.

Å elektrolok (lokomotor), som är försett med automatisk bromsventil, skall densamma vara i funktion, om loket (lokomotorn) framföres enbemannat.

Vid användande av tryckluftbroms må bromsprov ifråga om vagnar, som omedelbart förut ankommit i tryckluftbromsat tåg, inskränkas till s. k. genomslagsprov.

Uppgift (muntlig) till föraren om vagnvikt och bromstal erfordras endast i det fall, att vagnvikten överstiger 120 ton.

II. Växling utanför stationsgränsen (jfr säo § 56:1) får icke företagas av den ena av ovannämnda stationer i riktning mot den andra, utan att överenskommelse därom förut träffats mellan resp. tågexpeditörer.

I övrigt skall det tillkomma distriktschefen att utfärda de kompletterande säkerhetsföreskrifter, som med hänsyn till de lokala förhållandena kunna befinnas erforderliga. (Skr. 3/4 39.)

5. Tolkningar av säo föreskrifter.

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

Till begreppsbestämningarna.

Hinder anses ej böra föreligga att som B-fordon framföra en motortralla jämte en tillkopplad tralla, dels om den sistnämnda medför manskap men ej gods, dels om densamma är

tom, i sistnämnda fall dock endast under förutsättning att trallan kan bromsas från förarplatsen å den framförande motortrallan. Tillkopplas olastad tralla, som ej kan bromsas från förarplatsen, eller tillkopplas tralla med last, böra fordonen framföras som A-fordon. (Öis skr. 28/10 39.)

Till § 2.

Arbetande banvakt anses ej skyldig att medföra signalredskap utom vid småfordonsfärd. (Underhandsutalande till examinators av öis mars 39.)

Till § 11.

Av öis har i april 1939 upprättats följande

Minneslista

angående vad som bör iakttagas vid visandet av avgångssignal (då särskild ljusanordning ej användes därför).

1. Välj möjligast fri plats med lämplig bakgrund och lämpliga belysningsförhållanden (både vid dagsljus och vid artificiell belysning — beakta särskilt snö i bakgrunden, skugga under plattformstak, då lokpersonalen har starkt solljus mot sig, och undvik att stå under belysningslampa eller rakt bakom eller framför sådan; tillse även att solljus ej återspeglas av signalstavens vita skiva).

2. Välj plats och utför signaleringen så att misstag ej kan uppkomma beträffande vilket tåg signalen gäller.

3. Använd rätt signalmedel (vid skymning, dagning och i dimma handsignallykta).

4. Tillse vid signalering med lykta, att denna visar rätt sken.

5. Utför signaleringen *sakta* och omsorgsfullt samt iakttag därvid särskilt

a) vid signalering med signalstav: att denna hålles tillräckligt högt upplyftad och att skivans vita sida hela tiden hålles vinkelrätt vänd mot lokpersonalen,

b) vid signalering med handsignallykta:

att lyktan, hållen löst i övre handtaget (med färgskiftaren spärrad) så att den hänger fritt ned, föres i cirkel med en radie av ungefär underarmens längd, hela tiden med skenet rakt mot lokpersonalen.

6. Upprepa signalen tills full visshet vunnits, att den uppfattats.

7. Var på poststället i tillräckligt god tid före genomfartstågs ankomsttid.

8. Signalera till dylikt tåg (då det ej skall uppehållas), när tåget på ingående befinner sig c:a 400 m. framför poststället och tillse, att därvid bangårdsbelysningen ej hålles tänd mer än nödvändigt.

Till § 26.

Signaleringen med röd signalflagga eller signallyktas röda sken mot vägfärande åt båda sidorna om banan, då tåg nalkas, skall vid vägkorsning, där befintlig säkerhetsanordning är i olag, utföras av vakten själv (alltså ej genom uppsättning av röd flagga eller lykta, visande rött sken). Åro vägens krökningsförhållanden eller andra på sikten inverkan omständigheter eller trafikintensiteten på vägen sådana, att en man ej kan tillfredsställande signalera mot vägfärande åt båda hållen, måste mer än en vakt utposterar. — Skyldighet att signalera mot vägen för tåg, då detta befinner sig å själva vägkorsningen och alltså spärrar vägen, föreligger ej, men signalering bör i den mån så är möjligt dock även då utföras av vakten. Där flera spår förekomma, bör signaleringen ordnas så, att, om på ett av spåren tåg befinner sig å vägkorsningen, under det att annat tåg nalkas denna på annat spår, signalering sker mot vägfärande åt det håll, varifrån möjlighet finnes att utan hinder av det å korsningen befintliga tåget komma ut i det väntade tågets spår. (Öis skr. 20/7 39.)

Består fel beträffande bommar vid vägkorsning endast i att lykta slock-

nat och ej kan tändas, bör provisorisk signal anordnas av vakten. (Underhandsuttalande till examinatorer mars 39.)

Då tåg måste utsändas, ehuru bevakning ej hunnit anordnas vid vägkorsning, varest befintlig säkerhetsanordning är i olag, få bestämmelserna i § 81:6, sista stycket, tillämpas även å enkelspårig bandel. Detta får dock under inga omständigheter motivera, att anordnande av bevakning fördröjes eller åsidosättes, oaktat möjlighet finnes att ordna bevakning. (Öis skr. 31/7 39.)

Då beroende mellan huvudsignaler och befintliga vägbommar ej finnes, bör detta ej utesluta, att, om särskilda skäl därtill föreligga, order gives om att bommarna skola vara fällda, innan resp. huvudsignal ställes till kör. Härvid måste dock beaktas, att vägtrafiken ej skall hindras mer än nödvändigt. Det torde med hänsyn till tåg- och vägtrafikens art på olika tider under dygnet kunna ifrågakomma, att fällning av bommarna före huvudsignalens ställande till kör påbjudes blott ifråga om vissa tåg. (Öis skr. 3/2 39.)

Till § 29.

Ledningsmästare bör alltid under rättas, då vagnuttagning skall ske med elektriskt lok. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Till § 32.

Då vägkorsning skall passeras vid vagnuttagning, bör korsningen spärras med bommar, när så kan ske. Om befintliga bommar ej äro fällda, skall rörelsen stoppas, tills visshet vunnits, att hinder för vidare färd ej finnas.

Bromsspak bör i förekommande fall (jämlikt mom. 5) ingå i utrustningen för tillsyningsman, som ej medför av distriktschefen godkänd fastlåsningsanordning. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Till § 34.

Föreskriven förfrågan (uppgift om färd) hos underrättelsestation vid B-fordonsfärd skall göras omedelbart innan B-fordonet utföres å underrättelsesträckan, således för varje gång uttagning äger rum. Förfrågan om B-fordonsfärd, som skall sträcka sig över minst en stationssträcka, skall således avse endast framresan, och vid återresan skall, vare sig denna företages genast eller ej, ny förfrågan göras. Skall återresan företagas omedelbart från en plats, varifrån föreskriven förfrågan ej kan göras, skall sådan i stället avlätas från den station, som sist passeras på framresan. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Om B-fordon, som utgått mot viss station, av någon anledning ej ankommer dit samt meddelande ej erhålles, att fordonet undanförts från spåret, skall hinderanmälan utväxlas och kvarstå, till dess visshet vunnits, att B-fordonet undanförts.

Erfordras kvarhållande av B-fordon å en station för möte med annat B-fordon, skall föraren å sistnämnda fordon själv sätta sig i förbindelse med det andra B-fordonets förare personligen. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis okt. 39.)

Till § 36.

Genom tillfällig tjänstetidtabell bör tåg anordnas endast viss bestämd dag eller vissa bestämda dagar (t. ex. 8—15/2) eller också bör anges att tåget skall gå endast på särskild order. Det anses ej lämpligt att å form. S4 anordna tåg att gå t. v. (t. v. vardagar e. d.). (Underhandsuttalande till examinatorer av öis okt. 39.)

Till § 37.

Återgående påskjutningslok skall alltid betraktas som tåg och alltså intagas medelst körsignal. (Underhandsuttalande till examinatorer av öis mars 39.)

Till § 49.

Styrelsen har förklarat hinder ej möta mot å III distriktet införd ordning vid ordergivning, innebärande att, då tidtabeller för extratåg utfärdas, dessa utskrivas i det antal exemplar, att föraren och biträdet å vederbörligt tåg erhålla var sitt. (Sty skr. 19/6 39.)

Till § 50.

Order om spårändring till lokpersnalen å tåg eller intagande av tåg enligt bestämmelserna i § 50:3, andra stycket, erfordras även i fråga om sådant tåg, som ankommer å högerspår under enkelspårdrift och ej intages på i tjänstetidtabellen angivet spår, emedan växelförbindelse till detta saknas från högerspåret. (Underhandsuttalande till examinators av öis mars 39.)

Till § 52.

Tåg får ej intagas enligt bestämmelserna i tillägg 4, då infartssignalen fungerar utan anmärkning. Däri

angivet förfaringssätt får sålunda ej användas så, att förregling av tågväg uraktlåtes för tidsvinst, ehuru förregling är möjlig. (Underhandsuttalande till examinators mars 39.)

När telefon är anbragt vid infartssignal och i såo § 52:2, anm. 2, omnämnt medgivande är lämnat, skall i stället för tillägg 4 till såo det i nämnda anmärkning föreskrivna förfaringssättet tillämpas. (Öis skr. 26/8 39.)

Till § 55.

Beträffande fjärr- eller direktgods-tåg, som jämlikt såo § 72:8 stannat vid infartstågvägens slutpunkt, ansvarar tågexpeditören (tågvägsinspektören) helt för hinderfriheten för ett mötande tåg även i fjärr- eller direktgodstågets främre ände, om i sistnämnda tågs tjänstetidtabell ej finnes föreskrift om att föraren genom signalen »lägg om växeln» skall tillkännage, att loket stannat hinderfritt i förhållande till det mötande tåget, och sådan signal ej verkligen givits. (Öis skr. 29/7 39.)

Till §§ 55 och 56.

Till belysande av sambandet mellan § 55:11 och § 56:2 och 3 hava följande regler beträffande rättighet att företaga växling, som berör tågväg, sammanställts.

Före den i »plan för säkerhetstjänsten» bestämda tiden (Jämlikt § 55:11)

Efter den i ovannämnda plan bestämda tiden *men innan de sista 5 min.*, då tåg *tidigast* kan väntas framgå å tågvägen (t. ex. vid tidinkörning samt jämlikt § 67:5),

om tågvägsinspektion *icke* skett¹

om tågvägsinspektion skett¹
men tågvägen *icke* anmäls klar

om tågvägsinspektion skett¹
och tågvägen anmäls klar

under de sista 5 min.

växling utan vidare.

växling utan vidare.

växling tillåtes av tågvägsinspektören.

växling tillåtes av tågklareren.

växling tillåtes endast av tågklareren (jfr dock § 56:2, sista stycket).

¹ Växlingsledare skall vid behov förvissa sig om, huruvida tågvägsinspektion ägt rum.

När ovan angivna bestämmelser sättas i sitt rätta sammanhang, framgår alltså vikten av att vid bestämmandet av tiden enligt mom. 11 i § 55, nämnda tid icke tilltages större än vad säkerheten fordrar (d. v. s. så, att tågvägsinspektionen — för såväl in- som utfart — verkligen medhinner i full utsträckning). För växlingsledaren innebär det nämligen ofta stor lättnad att få växla i eller i närheten av tågväg så länge som möjligt utan att härför behöva skaffa sig särskilt medgivande av tågvägsinspektören resp. tågklareraren. Att, såsom på några håll skett, generellt fastställa tiden enligt mom. 11 i § 55 till t. ex. 20 min. för samtliga tåg kan därför varken vara nödvändigt eller lämpligt och är ju dessutom ägnat att fresta växlingsledarna till att icke respektera den bestämda tid, efter vilken växling endast får äga rum under de i mom. 3 av § 56 angivna villkoren. (Underhandsbesked till examinаторer mars 39.)

Till § 59.

Medgivandet enligt bestämmelserna i såo § 59:6 (ang. »då-klart») anses tills vidare ej böra få gälla, när rälsbuss på samma tåganmälningssträcka följer efter annan rälsbuss eller efter annat tåg än rälsbuss. (Öis skr. 5/1 39.)

Till § 72.

Befintlighet av påstigningsmärke å driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, befriar ej föraren och tågbefälhavaren å tåg, som har uppehåll för påstigande vid platsen, från att efterse, huruvida resande finnas, när signal ej visas med påstigningsmärket. (Underhandsuttalande till examinаторer av öis mars 39.)

Skyldighet för förare å tåg utan särskild konduktörspersonal att för fall, som avses i § 72:11, giva signalen »klart för avgång» är ej föreskriven i såo. Även om hinder ej torde böra möta mot att sådan signal gives

av föraren å dylikt tåg (uttalande av öis den 23/11 1934, se redogörelsen för nämnda år, nederst å sid. 14), torde dock i fråga om rälsbusståg sådan signalering få anses onödig. Erhåller rälsbussförare under ingåendet på station avgångssignal, får detta givetvis ej hindra, att rälsbussen stoppas av rälsbussföraren, om resande finnas till stationen ifråga. (Öis skr. 29/4 39.)

Till § 102 (jfr §§ 77 och 78).

Vid ändring av möte eller förbigång, varav sådana tåg beröras, som enligt given föreskrift få framgå efter varandra på för båda tågen samtidigt upplåten tåganmälningssträcka, skall beaktas, att de båda tågen ej äro på det sätt beroende av varandra, att icke ändring av möte eller förbigång kan få ske för blott ett av tågen ifråga utan att beröra även det andra. I varje »förlägg»- och »låt»-order samt varje verkställighetsorder, som är avsedd att gälla båda tågen, skola (med avvikelse i vissa fall från såo bestämmelser i §§ 77 och 78) båda tågens nummer vara nämnda. Om så ej skett, gäller ordern endast det av tågen ifråga, som angivits i ordern. Nedan givas några exempel på ordergivning, gällande tåg av här ifrågavarande slag (det ena av dem eller båda).

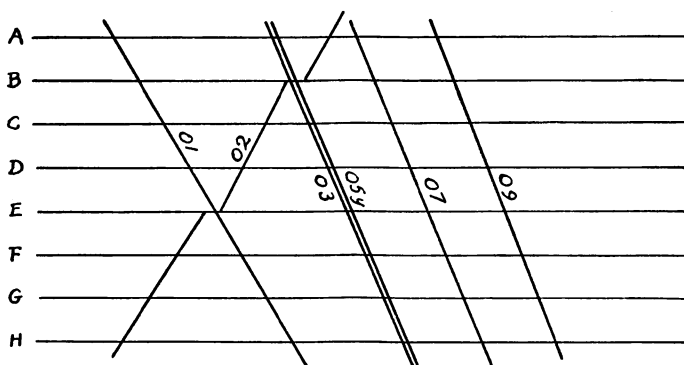
När mötesorder gäller blott det ena av tvenne tåg, som enligt given föreskrift få framföras efter varandra på för båda samtidigt upplåten tåganmälningssträcka, får detta *alltid* till följd, att *på den sträcka, som beröres av mötesändringen*, tillämpningen av såo § 102:10 förfaller. Så bliver även vid ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning *på den sträcka ändringen avser* förhållandet, när ändringen innebär antingen att den inbördes ordningen mellan de båda tågen omkastas eller att annat tåg kommer att framgå mellan de båda ifrågavarande tågen. I nu angivna fall skola alltså de ifrågavarande båda tågen å den av mö-

tes- resp. förbigångsändringen berörda sträckan framföras enligt föreskriften i såo § 67:8, första stycket, och under vanligt tåganmälningsförfarande jämlikt såo § 59. Härom behöva stationerna ej givas särskild order, men, när så kan ske, skola tågen — vid mötesändring dock ej tåg, som nämnts i verkställighetsordern — å form. S 11, avd. 9, givas order av följande lydelse: »För tåget tillämpas ej såo § 102:10 å sträckan»
..... —»
Ordern skall, utan tågledarens särskilda anmodan, tillställas lokperso-

nalen och tågbefälhavaren (rälsbussföraren) å resp. tåg av den station, där det i ordern angivna ändrade förhållandet börjar. Kontroll av denna ordergivning enligt såo § 49 erfordras ej.

Vid inställandet av ett tåg, som enligt tjänstetidtabellen eller särskild order skolat jämlikt såo § 102:10 följas av eller följa efter annat tåg på för båda samtidigt upplåten tåganmälningssträcka skall det andra tåget härom underrättas (å form. S 11, avd. 9). Kontroll av denna ordergivning enligt såo § 49 erfordras ej.

Exempel på ordergivning vid ändring av möte samt vid anordnande (resp. ändring) av förbigång, då ordern berör tåg, som enligt tjänstetidtabellerna eller särskild order får på en och samma tåganmälningssträcka följa eller följas av annat tåg enligt såo § 102:10.



Tågledarens order	Verkställighetsordern	Ordernas innebörd
<i>Mötesändring.</i>		
<i>Ex. 1.</i> »Tkl A. Förlägg mötet mellan tågen 03 samt 05 och 02 från B till A.»	»Tåg 02 skall framgå till A och där möta 03 samt 05.»	Både 03 och 05 skola kvarhållas i A och där möta 02. Tågen 03 och 05 gå fortfarande efter varandra på en och samma tåganmälningssträcka. Underrättelse därom erfordras ej.
<i>Ex. 2.</i> »Tkl A. Förlägg mötet mellan tåg 05 och 02 från B till A.»	»Tåg 02 skall framgå till A och där möta 05.»	Mötet mellan 02 och 03 i B beröres ej av ordern. Endast 05 skall kvarhållas i A för möte med 02. Tillämpning av såo § 102:10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså å sträckan A—B, varom 03 underrättas i A (om 03 ej redan avgått därifrån).
<i>Ex. 3.</i> »Tkl C. Förlägg mötet mellan tåg 02 och 03 från B till C.»	»Tåg 03 skall framgå till C och där möta 02.»	Mötet mellan 02 och 05 i B beröres ej av ordern. Endast 03 skall framgå till C för möte där med 02. Tillämpning av såo § 102:10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså å sträckan B—C och 05 underrättas därom i B.

Tågledarens order	Verkställighetsordern	Ordernas innebörd
Ex. 4. »Tkl C. Förlägg mötet mellan tåg 02 och 03 samt 05 från B till C.»	»Tågen 03 samt 05 skola framgå till C och där möta 02.» (Ordern delgives både 03 och 05 i sin fullständiga lydelse — med alla tre tågnumren utsatta.)	Både 03 och 05 skola framgå till C och där möta 02. Tågen 03 och 05 gå fortfarande efter varandra på en och samma tåganmälningsträcka. Under rättelse därom erfordras ej.
<i>Ändring av ordningsföljden mellan tåg i samma riktning.</i>		
Ex. 5. »Tkl D. Låt tågen 03 och 05 gå efter 09 till H.»	»Tågen 03 och 05 gå efter 09 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 07, 09, 03, 05. Sào § 102: 10 tillämpas alltså för tågen 03 och 05.
Ex. 6. »Tkl D. Låt tåg 05 gå efter 07 till H.»	»Tåg 05 går efter 07 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 03, 07, 05, 09. Tillämpning av sào § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså, varom dessa tåg underrättas i D (om de ej redan avgått).
Ex. 7. »Tkl D. Låt tåg 03 gå efter 07 till H.»	»Tåg 03 går efter 07 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 05, 07, 03, 09. Tillämpning av sào § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså, varom båda tågen underrättas.
Ex. 8. »Tkl D. Låt tåg 03 gå efter 05 till H.»	»Tåg 03 går efter 05 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 05, 03, 07, 09. Tillämpning av sào § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller (även om jämväl 03 är rälsbusståg), varom båda tågen underrättas.
Ex. 9. »Tkl D. Låt tåg 01 gå efter 03 till H.»	»Tåg 01 går efter 03 till H.»	Tågens ordningsföljd å sträckan D—H skall vara: 03, 01, 05, 07, 09. Tillämpning av sào § 102: 10 för tågen 03 och 05 förfaller alltså, varom båda tågen underrättas.

Anm. I här angivna exempel kan givetvis tågledaren särskilt beordra tillämpning av § 102: 10 för tåg 05 och det tåg, som efter tågföljdsändringen kommer att ligga närmast före 05 (om distriktschefens medgivande beträffande tillämpning av § 102: 10 inrymmer befo-genhet därtill). Härvid skola vederbörande tåg särskilt underrättas. (Öis skr. 28/10 39.)

Beträffande användningen av S-formulären.

För att vid tillämpning av militär-tidtabell underlätta ordergivningen till tåg har styrelsen förklarat, att hinder ej möter att i avdelning 2 och avdelning 5 å form. S9 (Tågmötes-order till tåg) angiva så många på en och samma bansträcka anordnade resp. inställda tåg, som, utan att tydligheten därigenom åsidosättes, kunna rymmas i nämnda avdelningar. Härvid skola tågnumren tydligt skiljas åt genom kommatecken, bokstaven r i ordet »går» i avdelning 2 överkorsas samt orden »är» och »inställt»

i avdelning 5 ändras till »äro» resp. »inställda». Hinder möter ej heller att i avdelning 1 å sagda formulär angiva möte med tre tåg å samma station, varvid orden »och» och »samt» skola inskjutas mellan det första och andra resp. mellan det andra och tredje tågnumret och ordet »tåg» ändras till »tågen» sålunda: Tåget skall möta tågen 0 och 00 samt 000 i N.

På förekommen anledning har i sammanhang med ovanstående framhållits, att det givetvis är tillåtet att använda flera avdelningar samtidigt å ett och samma exemplar av formu-

lär S 9; strykningar av ej använda delar av formuläret skola göras med största tydlighet. (Sty skr. 22/12 39.)

6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till särtryck nr 2 (são) har utgivits tilläggen nr 5 och 6.

Till vartdera särtrycken nr 116, 4:e uppl., (Allmän instruktion angående högspänningsledningar vid malm-banan) och nr 242 (Allmän instruktion angående högspänningsledningar för elektrisk järnvägsdrift vid SJ utom malm-banan) har utgivits ett tillägg med tilläggsnummer 1.

Omarbetad upplaga har utgivits av *särtryck nr 23 (Allmän Ställverks- och Blockinstruktion)*. Till samma särtryck har utgivits ändringstryck nr 1 innefattande bestämmelser angående förande av s. k. felbok (form nr 363 B).

Omarbetad upplaga har utgivits av *särtryck nr 254, avd. Ul (Föreskrifter beträffande elektriska slutsignallyktor, system NIFE)*. I särtrycket har bl. a. föreskrivits att felaktiga blinkapparater under inga förhållanden få repareras på platsen utan skola vid felaktigheter inlämnas *direkt* till Jungnerbolaget, Stockholm.

Nya särtryck hava utgivits nämligen *nr 242 b (Säkerhetsföreskrifter*

för arbeten på högspänningsanläggningar inom SJ) och *nr 251 (Föreskrifter beträffande elektriska handsignallyktor, system NIFE)*.

Enligt nedannämnda *bihangsorder* hava föreskrifter eller anvisningar givits och påpekanden gjorts i följande avseenden:

Nr 260 ang. avstängning av tryckluftsbromsen å 2-axliga sjukvagnar vid användning för sjuktransport.

Nr 282 ang. fastbindning av pressningslinor så att de ej fastna i de elektriska kontaktledningarna.

Nr 373 ang. ny upplaga av »Alkohol och trafiksäkerheten».

Nr 476 ang. anmälan om olycks-händelser.

Nr 557 ang. försök med rörlig signalhållare å öppna godsvagnar litt. 0.

Nr 576 ang. av SJ uthyrda upplagsplatser vid elektrifierat spår.

Formulär 223 (Körkort för småfordonsförare) har nytryckts och därvid kompletterats med vissa nya anvisningar.

Formulär 363 A (Överlämningsbok och därtill hörande anvisningar) har nytryckts med smärre kompletteringar.

Formulär 385 K (Plan för säkerhetstjänsten) har nytryckts med smärre ändringar i anvisningarna å formulärets baksida.

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.

Sävast—Norra Sunderbyn den 22/6.

Tåg 2803 sammanstötte vid km. 1156 med tåg 8723 (ensamt lok), som stannat å linjen för lokska. Tågklararen i Sävast hade uraktlåtit att invänta anmälan »8723 in» och »klart 2803» från Norra Sunderbyn, innan han visade avgångssignal till tåg 2803. Båda loken och en F-vagn erhöles ganska stora skador. Ingen resande skadades.

Karlstad C den 15/7.

Tåg 1408 sammanstötte vid ingående å stationen på spår 1 med tågs 7617 lok, vilket icke blivit undanväxlat från spåret. Endast smärre skador å

loken buffertplankor uppkommo. Tågklareraren hade ej inspekterat tågvägen i hela dess längd.

Malmö den 9/11.

Efter tågs 4580 avgång från Malmö godsbangård sammanstötte det samma med vagnar, vilka växladess över växlingsryggen på ett spår, som utmynnar i tågvägen. Tågvägen hade ej vederbörligen skyddats mot rörelser från detta spår. Skador å båda lokens sidplåtar uppstodo samt mindre krökar på rälererna.

Karungi den 19/11.

På grund av fellagd växel samt underlåten tågvägsinspektion sammanstötte tåg 2712 med ett antal tomvagnar på spår 4. Ingen människa kom till skada. Avsevärda skador uppstodo å tågloket, en personvagn och fem godsvagnar.

Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg.

Vojmån den 20/6.

Vid Vojmån påkördes tåg 2324 av extratåg 8469 (ensamt lok). På grund av obekantskap med linjen felbedömde föraren å tåg 8469 driftplatsens läge, och hastigheten var så hög, att han ej kunde bringa loket till stopp utanför infartsväxeln. Båda loken samt en vagn närmast loket i tåg 2324 erhöilo en del smärre skador. Tågen kunde för egen maskin fortsätta.

Trehörningsjö den 21/6.

Tåg 22, som hade stoppats för ordergivning och stod med c:a 10 meter av tåget utanför ingångsväxeln, påkördes av rälsbusståg 2736. Framgaveln å rälsbussen intrycktes, varvid kylaren m. m. förstördes. Å en CFo-vagn, vilken gick sist i tåg 22, uppstodo en del skador, dock icke värre, än att vagnen kunde fortsätta i tåget. Ingen människa skadades.

Orsaken till olyckan torde få tillskrivas bristande uppmärksamhet från rälsbussförarens sida.

Upplands Väsby den 22/6.

Extra militärtåg 10347 ankom till Upplands Väsby kl. 19.03 och intogs på spår 2. Tåget skulle inne på stationen avvakta, att närmast framför varande tåg 505, som var försenat, skulle lämna blocksträckan Upplands Väsby—Antuna blockpost, och stoppades så att sista vagnen stod cirka 40 m. innanför norra infartssignalen. Under tiden som tåg 10347 stod inne på stationen anlände tåg 411. Tåg 411 framfördes förbi infartssignalen i stoppställning och påkörde tåg 10347.

I tåg 10347 skadades 3 Or- och 1 Cg-vagn. De tre förstnämnda vagnarna gingo såsom 4:e, 5:e och 6:e vagnen från slutet av tåget och Cg-vagnen var placerad ungefär mitt i tåget. Några av manskapet i militärtåget erhöilo skrubbsår. De skadade omhändertogos av medföljande sjukvårdare. De fyra skadade vagnarna måste kvartagas i Upplands Väsby.

Orsaken till olyckan torde ha varit, att föraren å tåg 411, som vid ankomsten gav signalen »jag är beredd på hinder och spårändring», tillsatt bromsarna för sent. Tåg 411 var denna dag försenat. Banan lutar mot Upplands Väsby station.

Fagersanna den 26/8.

Tåg 1350, Skövde—Fagersanna, kunde vid ankomsten till Fagersanna, där tåget enligt tidtabellen skulle intagas mot vagnar (tågsättet till tåg 7564), ej bringas till stopp i rätt tid utan törnade mot vagnarna. En av dessa urspårade med ett hjulpar och en del andra mindre skador uppkommo. Föraren torde ha felbedömt avstånd och bromsverkan.

Hagalund—Stockholm C den 20/9.

Tågs 4244 lok påkörde å västra bispåret vid blockposten Tomtebodå Ö tre sammankopplade Na-lok, framförda som tåg 7162. Å det sista av dessa blev buffertplankan intryckt samt buffertar och signallyktor skadade.

Västra bispåret är försett med automatisk linjeblockering. Signaleringen sker med dvärgsignaler. Tåg 7162 hade vid påkörningen stoppat framför dvärgsignal 211 ha, som stod till stopp, enår ett tåg befann sig på den framför liggande blocksträckan. Den närmast framför nämnda dvärgsignal befintliga dvärgsignalen skulle även automatiskt hava visat stopp från det tåg 7162 gått förbi densamma till dess detta tåg passerat dvärgsignal 211 ha. — Föraren å tågs 4244 lok har dock velat göra gällande, att samtliga dvärgsignaler, som tåget passerade, visade körsignal, enligt fig. 11 b i såo. Någon felaktighet å signalsystemet har emellertid ej kunnat konstateras.

Tåt dimma var rådande vid tillfället, varigenom sikten försvårades.

Nattavara den 20/11.

Tåg 76 gick förbi infartssignalen i stoppställning och sammanstötte med tåg 3775, som befann sig på infart med en hastighet av 25 å 30 km./tim. Vid kollisionen, som blev mycket kraftig, dödades en resande och skadades fyra, av vilka en svårt. Skadorna å malmtågsloket blevo relativt små, medan persontågsloket samt 1 BCo-, 1 Co- och 1 Hs-vagn skadades avsevärt, de två sistnämnda vagnarna så svårt, att de måste nedskrotas. Inga skador uppstodo på spåret. Föraren å tåg 76 hade icke anpassat bromsningen så som omständigheterna krävde. En bidragande orsak till olyckan var den att tåg 3775 av tågklareren intogs utan att, som sig bort, signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» dessförinnan givits från loket.

Orsakade av försummelse vid växling.

Strömtorp den 21/6.

Då banavdelningens arbetståg 8629 växlats färdigt, gavs backsignal och backades tåget genom växeln till spår 3 för att avgå från detta spår. Vid inbromsningen kom sista vagnen, som skulle kvarstanna å stationen och därför tidigare avkopplats från tågsättet, i drift utåt linjen mot Björneborg och sammanstötte med tåg 1403, vilket nödbromsades men dock icke kunde bringas att fullständigt stanna, innan kollision skett. Denna inträffade c:a 1 km. utanför yttersta växeln i Strömtorp. Å loket skadades ett fönster, buffertarna samt beklädnaden. Tjänstevagnen, som var lastad med makadam, erhöU betydande skador.

Hallsberg den 15/7.

Tåg 665 sammanstötte på ingående med ett växlingssätt, som i motsatt riktning framfördes på ett i tågvägens början utmynnande spår. Växlingssättet bestod, i dess korriktning räknat, av en Df05-vagn, elektrolok och två F-vagnar. Vid sammanstötningen uppstodo en del skador å såväl tågs 665 lok som Df05-vagnen. Växlingsledaren hade glömt bort tåg 665 och

därigenom förbisett, att läget var sådant, att, emedan spårspärr eller skyddsväxel ej fanns, han hade att taga hänsyn till § 56:2 i säo.

Vid iakttagandet av den tågvägen skyddande dvärgsignalen, vars ena lampa (den högra) slocknat, hade växlingsledaren på grund härav och till följd av starkt solsken sett fel och fått den uppfattningen, att dvärgsignalen visat ogiltighetssignal i stället för stoppsignal. Han hade ej heller uppmärksammat och föraren hade ej kunnat iakttaga, att den i tågvägen befintliga växeln intog läge för tågs 665 ingång, varför denna växel uppkördes.

Kil den 11/8.

Då ett banavdelningens gruståg var på ingående å bangården, påkördes tåget av två godsvagnar, som utbackades från omlastningsmagasinet utan att vara sammankopplade med övriga i rörelsen medförda fordon. De båda vagnarna urspårade och erhöilo en del skador.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Tranås—Gripenberg den 27/1.

På grund av att lokbiträdet uppfattat tågbefälhavarens varsamhetssignal som avgångssignal kunde tåg 101 icke bringas till stopp vid Säbydals hållplats, förrän plattformen passerats omkring 200 m. Tåget backades därför, varvid sammanstötning skedde med en efterföljande motordressin i det ögonblick tåget stannade. Motordressinen skadades något, varjämte skador uppstodo å sista vagnens tryckluftslangar. Sikten var försvårad genom kurva och skärning. Föreskrivna försiktighetsåtgärder för backningsrörelsens vidtagande hade ej iakttagits.

Kopparåsen—Vassijaure den 15/5.

Malmtåg 45 påkörde c:a 300 m. söder om Vassijaure en motortralla, som var anmäld som B-fordon för färd Kopparåsen—Vassijaure efter tåg 28 och vars förare begärt kvarhållande av tåg 45 i Vassijaure, tills motortrallan inkommit dit. Detta blev av tågklararen avglömt. Lokpersonalen hade icke erhållit order å S 11 om kvarhållandet. Ingen skada å loket. Motorn å trallan skadades något.

Orsakade av försummelser eller fel beträffande uppmärksammande av tågläget.

Byvalla—Horndal den 20/1.

Tåg 437, som — efter vederbörlig ordergivning — avsänts från Byvalla mot platsen för ett rälsbrott, varest rälsutbyte höll på att avslutas, påkörde i en kurva en motordressin, vilken till följd av otillfredsställande orderbesked framfördes i riktning mot tåget. Dressinen krossades, men de åkande undkommo oskadda.

Hällevadsholm—Dingle den 4/4.

En banvakt, som var på hemväg från arbetet, påkördes och dödades av tåg 1553. Banvakten hade hunnit av dressinen, men sannolikt hade hans rock hakat upp sig i dressinens handtag och hindrat honom att komma bort från spåret.

Blädinge—Alvesta den 11/4.

Tåg 46 påkörde i närheten av Alvesta omformarstation en motortralla, som skadades. Vid anmälan om färden hade följande besked lämnats: »Intet särskilt hinder utom att 46 går». Den senare delen av meddelandet förklarar sig småfordonsföraren ej hava uppfattat. Föreskriven repetition av meddelandet hade ej ägt rum.

Tannefors den 5/8.

Rälsbusståg 984 kolliderade vid ingåendet med en olastad arbetstralla, som av en banvakt och tvenne banarbetare framfördes från intilliggande spår mot tågvägen för upplastning av grus. Banarbetarna hunno kasta sig ur spåret, men banvakten, som gick närmast tågvägen, hann ej undan utan fick vid kollisionen en stöt av trallan och skadades därvid så svårt, att han sedermera avled. På rälsbussen och trallan uppstodo endast obetydliga skador. Banvakten, som var tillsyningsman, hade trott, att tåget framgått, och företagit rörelsen med trallan utan tågklararens medgivande.

Brännland—Umeå den 20/8.

Tåg 2751 påkörde i kurvan c:a 300 m. väster om Klockarbäckens banvaktstuga en motordressin (banmästardressin), som fullständigt förstördes. Föraren å dressinen lyckades kasta sig undan och undkom oskadd. Obetydliga skador å loket. Fordonsföraren hade glömt tåget, som går endast sön- och helgdagar.

Baggetorp—Vingåker den 21/8.

Då ett gruståg, som under bandisposition verkställt gruslossning vid Viala, backades mot Baggetorp, påkörde detsamma en motordressin under B-fordonsfärd, varvid första vagnen i färdriktningen urspårade, dock utan att skadas. Däremot skadades koppelkroken på närmast efterföljande vagn, varjämte en kontaktledningsstolpe och dressinboden vid banvaktstugan nr 564 spolierades. Dressinen, som vid påkörningen till hälften dragits av spåret, fick bakre delen krossad.

Underrättelsestationens uppgifter vid anmälan om B-fordonsfärden hade varit ofullständiga eller missuppfattats av dressinföraren, som därför ej fått klart för sig, att vagnuttagning pågick. Dressinföraren hade passerat den för bandispositionen anordnade stoppsignaleringen — efter undanflyttande av knalldosorna — utan att efterforska orsaken till signaleringen, detta emedan han trodde, att densamma anordnats för A-arbete, som under en längre tid regelbundet förekommit, men vilket några dagar tidigare upphört.

Grohed—Resteröd den 29/8.

Tåg 1619, bestående av ensamt lok, sammanstötte med en ledningsavdelningen tillhörig motordressin, vilken totalt förstördes. Dressinföraren, en ledningsvakt, hade trott sig hinna fram till en ägovägs korsning för dressinens avtagande men mötte tåget redan 150 m. före denna vägskorsning. Dressinföraren undkom oskadd.

Järna—Mölnbo den 2/9.

Extra arbetståg 9110, bestående av Öb-lok och tre reparationsvagnar, mötte å linjen ett B-fordon. Båda förarna observerade emellertid faran och stoppade, varigenom kollision undveks. Underrättelsestationen hade glömt lämna småfordonsföraren besked om extratågets gång, då denne efterhört tågläget.

Anundsjö den 9/9.

Under B-fordonsfärd påkördes en motortralla mellan södra försignalen och infartssignalen vid Anundsjö av tåg 8622, vars tidtabellsenliga ankomsttid till Anundsjö var kl. 8.08. Ehuru tåget enligt tidtabellen fick avsändas högst 15 min. före tidtabellstiden och därför fick ankomma till Anundsjö 20 min. före tidtabellstiden, d. v. s. kl. 7.48, hade B-fordonsföraren anpassat färden med avsikt att densamma skulle vara avslutad kl. 8.00. Tåget ankom c:a 14 min. före tidtabellstiden.

Rosersberg den 17/9.

Tåg 424 påkörde i södra delen av bangården en stationskarl och hans hushållerska, vilka färdades å en trampdressin. Båda dödades.

Stationskarlen, som var tjänstefri, hade lånat stationens dressin och med denna skjutsat sin hushållerska till en plats belägen c:a 5 km. söder om Rosersberg station. Olyckan inträffade på återfärden.

Tallåsen—Ljusdal den 26/9.

Tåg 4353 sammanstötte med ett B-fordon, bestående av motortralla med en tillkopplad tom lasttralla. De båda trallorna spolierades. Tågklareraren på underrättelsestationen (Ljusdal) hade icke lämnat motorföraren riktiga upplysningar angående tågläget, då detsamma efterhörde.

Eksund—Fiskeby den 3/10.

Tåg 4005 påkörde strax norr om Eksund en motordressin, vilken på natten skulle användas av ledningspersonalen för undersökning av ledningsfel. Motordressinen blev fullständigt sönderkörd. Två av de i den tillämnade dressinfärden avsedda deltagarna hade i avvaktan på en tredje, som skulle vara förare av småfordonet, uttagit detta på spåret, innan upplysning om tågläget inhämtats och färden anmälts. Påringningen till underrättelsestationen hade vidare skett genom en fjärde person, som emellertid därvid fått felaktig uppgift om tågläget eller oriktigt uppfattat underrättelsestationens svar. Man hade på grund av gjord begäran om anordnande av enkelspårsdrift även litat på att sådan var anordnad utan att taga reda på, huruvida order därom givits.

Kotjärn—Bräcke den 12/10.

Extratåg 8300 påkörde framifrån och dödade en banförman, som färdades å en med några cementrör lastad trampdressin. Den förölyckade, som icke förhört sig om tågläget m. m., hade troligen kvarblivit i spåret i avsikt att undanskaffa dressinen.

Västanfors—Dagarn den 15/10.

Tåg 4354, som var c:a 1½ tim. försenat, påkörde en motordressin å linjen Västanfors—Dagarn. Dressinföraren hann hoppa av, men dressinen spolierades. Underrättelsestationen hade uraktlåtitt underrätta dressinföraren om tågs 4354 försening, då denne efterhört tågläget m. m.

Rönninge—Östertälje den 27/10.

Extratåg 4594 påkörde och spolierade en mindre fyrhjulig tralla. Fordonsföraren hann kasta sig av trallan men träffades av splitter från denna, varvid ena benet bröts. Å loket skadades ena främre sandröret och ett rör till luftbromsen. Fordonsföraren hade glömt tåget, om vars gång han i vederbörlig ordning erhållit kännedom. Tåget hade framgått i rätt tid.

Skorped—Anundsjö den 27/11.

Tåg 2424 upphann och påkörde en trampdressin, förd av en ban- och byggnadsarbetare på väg till sin arbetsplats, dit han sannolikt trott sig kunna hinna fram före det fem minuter försenade tåget. Han dödades under försök att rädda dressinen. Å loket avbröts bromsledningen.

Malmby—Strängnäs den 28/11.

Ett arbetståg under bandisposition Strängnäs—Valsberga kolliderade i en kurva med en motordressin, varvid denna, som släpades med tåget omkring 100 m., helt förstördes. Motorföraren och hans medpassagerare hunno kasta sig av dressinen. Underrättelsestationen hade glömt lämna småfordonsföraren besked om tågets gång, då denne efterhört tågläget m. m.

Uddevalla SJ—Hogstorp den 14/12.

Rälsbusståg 1609 sammanstötte strax norr om omformarstationen med en motordressin. Dressinföraren erhöll vid kollisionen ett krossår i huvudet och avled strax efter framkomsten till sjukhus. Dressinföraren, som i vanlig ordning anmält resa med motordressin Uddevalla SJ—Munkedal, hade sannolikt glömt bort tåg 1609, som gick efter tåg 1571 på för båda tågen samtidigt upplåten tåganmälningssträcka jämlikt såo § 102:10.

Krylbo—Hökmora den 19/12.

Tåg 78 sammanstötte i kurvan vid norra försignalen till Hökmora med en motordressin, bemannad med förutom motorföraren en banarbetare, varvid dressinen spolierades. Ingen av de åkande skadades. Motorföraren hade beräknat hinna fram till Hökmora och där möta tåg 78, som var något försenat.

Skästra—Ljusdal den 31/12.

Tåg 6324 påkörde en trampdressin omkring 4 km. norr om Skästra station. Å dressinen färdades en banvakt jämte hans hustru, vilka hoppade av dressinen efter signaler från loket. Vid försök att få bort dressinen från spåret fick banvakten en stöt av loket, så att han kastades åt sidan, varvid han erhöll en del skador.

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

Eslöv—Örtofta den 1/1.

Strax söder om Sallerup kolliderade tåg 1703 med en trampdressin, som avlyfts från uppspåret och sedan placerats ej hinderfritt mellan detta och nedspåret. Luftröret mellan huvudledningen och trevägsventilen å loket bortlogs.

Gullträsk—Lakaträsk den 15/4.

Vid km. 1203 påkörde tåg 21 en trampdressin, som fördes av en banvakt. Dressinen blev helt förstörd, men ingen människa skadades. Inga skador å loket.

Fränsta—Johannisberg den 28/4.

Tåg 8102 påkörde en å spåret stående trampdressin. En signalreparatör, som arbetade ett stycke från platsen, hade uraktlåtit avlyfta sin dressin från spåret.

Lottefors den 10/5.

Tåg 4354 påkörde en i tågvägen stående motordressin, vilken fullständigt förstördes. Dressinen hade uppställts i tågvägen av en banvakt utan att medgivande därtill inhämtats av tågexpeditören, som dessutom icke tillfredsställande verkställt tågvägsinspektionen.

Sandåkra—Sösdala den 17/7.

Tåg 18 påkörde en å spåret stående trampdressin. Banvakten, som var sysselsatt med tillsyn av en bansignallykta, hade uraktlåtit avlyfta dressinen från spåret.

Sandåkra—Sösdala den 19/7.

Tåg 18 kolliderade med en trampdressin, som förstördes. Dressinen hade kvarlämnats på spåret medan innehavaren avlägsnat sig för att utföra arbete.

Vikingstad den 17/9.

Tåg 4002 påkörde i bangårdens södra ände en på spåret stående trampdressin. En banförman, som en stund avlägsnat sig för att tillse ett invid banvallen pågående arbete, hade beräknat hinna fortsätta dressinfärden före tåg 4002 och därför kvarlämnat dressinen på spåret.

Linaälv—Håmojåkk den 13/11.

Tåg 124 påkörde en motordressin, som stod på spåret. Dressinens karoseri ramponerades och hjulaxlarna kröktes. Inga skador å loket.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.

Skottorp den 25/1.

Då bommarna voro nedfällda för tåg 7651, kom en bil körande från östra sidan av bangården och skulle över banan. Bilen stannade för att invänta tågets passerande. Innan hela tåget passerat vägkorsningen, höjdes bommarna, som manövreras från stationen, varvid bilen omedelbart satte sig i rörelse mot tåget. Den kom härvid för nära detsamma, så att ena stänkskärmen och ena lyktan avsletos.

Boden den 21/10.

Vid passerandet av vägkorsningen vid Lundagård påkörde tåg 94 en personbil, varvid en person dödades. Bommarna voro, när tåget passerade, ej fällda, beroende på att vägvakten ej kunnat få bomspelet att fungera. Den sannolika orsaken härtill var, att vid närmast föregående uppdragning av bommarna vindspelet ej vevats upp fullständigt. En tillstädeskommande banvakt, som försökt fälla bommarna, hade ämnat signalera mot vägtrafiken med signalflagga men vidtagit åtgärder härför för sent. En del mindre skador uppstodo å loket.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Järpen den 1/4.

Rälsbusståg 2329 urspårade på utgående i en medväxel, som intog fel läge. Inga skador uppstodo å buss eller spårmateriel. Bristfällig tågvägsinspektion.

Arvika den 6/5.

Vid rälsbusstågs 1405 utgång från stationen urspårade bussens bakre hjulpar på grund av en fellagd växel. Bristande tågvägsinspektion.

Kimstad den 15/5.

N.Ö.J. tåg 51 (rälsbuss Finspong—Norrköping Ö) urspårade vid ingående till Kimstad med ett hjulpar i en medväxel, som omlades strax innan rälsbussen ingick i densamma. Tågklararen var ny på platsen och ovan vid ställverksanläggningen.

Tomteboda den 30/9.

Vid S.W.B. tågs 394 ingång å stationen stötte detsamma emot tre sammankopplade vagnar, som stodo i tågvägens bortre del. Härvid urspårade två av nämnda vagnar helt och en vagn med ena hjulparet. Förutom de urspårade vagnarna i vagnsättet skadades i tåget tvenne vagnar och erhöill tåglokets främre del smärre skador. På spåret uppstodo mindre skador, så att omspikning måste företagas samt några sliprar och en del klotsar utbyttas. Tågvägsinspektion hade ej utförts tillfredsställande.

Ragunda den 12/11.

Rälsbusståg 2473 urspårade på utgång på grund av att en förreglad växel i utfartstågvägen intog fel läge. Tågklararen hade glömt omlägga växeln. Endast elektriska växelspärren skadades.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Alingsås den 3/3.

Strax efter det tåg 7452, som skulle avgå från magasinsspåret, efter avgångssignal igångsatts, urspårade tvenne godsvagnar i bakre delen av tågsättet. Ställverksvakten hade vid utfartstågvägens klargörande genom förväxling av spårspärrar pålagt spårspärren å magasinsspåret under en av vagnarna. Inga skador uppstodo å vagnar eller spår.

Veda den 24/5.

Rälsbusståg 2668 urspårade på utgående med tre hjulpar i utgångsväxeln. Denna hade lagts om, innan tåget hunnit passera. Obetydliga skador å rälsbussen och å växeln. Ingen person skadades.

Gävle C den 15/8.

Då tåg 427, som intogs med signalmedel, passerade över en i infartstågvägen fellagd växel, omlades densamma, varvid två vagnar i tåget urspårade. Mindre skador uppstodo på vagnarna.

Man hade överenskommit, att ställverksvakten efter telefonorder från tågklararen skulle visa signal medelst grön flagga till den vid infartssignalen posterande signalvakten, vilken signal enligt överenskommelsen skulle innebära tillstånd för denne att visa körsignal till tåget. På grund av missuppfattning av en av ställverksvakten given signal till en å bangården växlande motorvagn gav signalvakten körsignal till tåget, medan klargöring av tågvägen pågick.

Orsakade av fel eller skador å banan eller bristfällig materiel.

Söråker den 2/1.

En spårrensare, som framfördes i tåg 2665, hakade fast sig i korsningen

till en växel och urspårade, varvid spårrensningsanordningen bortslets och växellåset skadades.

Forsmo den 11/1.

När tåg 22 passerat Forsmo, märktes ett ryck i tåget och fastbromsades detta. Vid undersökning visade det sig, att en ABC03-vagn urspårat på grund av axelbrott. Å vagnen hade den ena boggin ramponerats, varjämte bälj och kopplingsanordning skadats. En närmast efterföljande C015-vagn erhöll genom missödet skador på bälj och draginrättning. Spår och växlar skadades avsevärt. Ingen människa skadades. Sedan ABC03-vagnen kvarlämnats och passagerarna överflyttats till andra vagnar, fortsatte tåget en timme försenat.

Kävlinge—Rinnebäck den 16/1.

Tågs 1984 lok urspårade med främre hjulparet 200 m. framför infartssignalen till Kävlinge och fortsatte på sliparna c:a 100 m. framåt, varvid betydande skador uppstodo på banan. Endast mindre skador på loket. Orsaken till urspåringen torde ha varit, att spåret på grund av tjällossning förskjutits i sidled.

Gällivare den 21/1.

Vid malmtågs 185 ankomst till Gällivare upptäcktes, att axelbrott uppstått och ett hjulpar urspårat på en lastad malmvagn i främre delen av tåget. Endast obetydliga skador hade uppstått på en växel. Ingen skada å linjen.

Murjek—Polcirkeln den 26/1.

En lastad godsvagn i tåg 8702 urspårade vid km. 1240 på grund av axelbrott. Ingen skada å spår eller vagnar.

Jokkmokk den 15/4.

Då tåg 9931 på ingående passerat de två första växlarna (en med- och en motväxel), urspårade en Gmh-vagn på grund av att högra främre lagergaffeln lossnat. Då motväxeln passerades, tilltrycktes växelungspetsen med påföljd, att, sedan loket och de 3 första vagnarna ingått på spår 2 (rätt spår), växeln omkastades till spår 1 för de 5 efterföljande vagnarna. Gmh-vagnen kullvräktes och erhöll stora skador. En efterföljande vagn erhöll mindre skador. Å växel och spår uppstodo endast mindre skador.

Stockaryd—Sävsjö den 16/5.

Tåg 2 nödbromsades av en resande vid Örsby grusgrop, enär främre boggin på en BC011 b-vagn urspårat. Anledningen här till var brott på en axeltapp på främsta axeln. Axelbrottet inträffade omkring 3,2 km. söder om växeln till grusgropen, men urspåringen skedde först i växelkorsningen. Vagnen infördes efter lyftning och underpallning av grusgropspåret. Banan skadades rätt avsevärt på en sträcka av 300 m. Omfattande tågrubbningar uppstodo.

Stordalen den 17/5.

När malmtåg 38 passerade Stordalen, iakttog tågklararen, att bakre hjulparet på en malmvagn, 19:e vagnen räknat från loket, hade urspårat. Stoppsignal gavs omedelbart, och c:a 200 m. utanför norra infartssignalen stannade tåget. Såväl spåret som in- och utgångsväxlarna skadades. Utväxling av resande och gods från tåg 22 och extra persontåg 2825 företogs. Orsaken till urspåringen var axelbrott.

Bergfors den 25/5.

När malmtåg 10 inkommit till Bergfors, iakttog tågklareraren rök från bakre delen av tåget. Vid undersökning upptäcktes, att bakersta axeln på 7:e vagnen från slutet av tåget brustit samt att de tillhörande båda hjulen urspårat. Endast en växeltunga samt stagen till en växel blevo skadade. Ingen skada å linjen. Inga nämnvärda tågdrubbningar uppstodo.

Varberg den 8/6.

I tåg 5158 urspårade en Os-vagn på grund av att ett bromshänge med bromsbom fallit ned. Vagnen erhöll en del skador och måste sändas till huvudverkstad för reparation.

Teckomatorp den 29/6.

Tåg 1858 urspårade på ingående tillfölje rälsbrott. Betydande skador å tre vagnar.

Gastsjön—Dockmyr den 20/7.

I tåg 4351 urspårade på grund av axelbrott en lastad vagn, den 10:e räknat från slutet av tåget. Omkring 1.000 sliprar skadades och måste utbytas.

Ljuså—Holmfors den 24/7.

Då malmtåg 75 befann sig vid km. 1172,8 å linjen Gransjö—Ljuså, uppstod axelbrott på främre axeln på 38:e malmvagnen, räknat från loket. Tåget framfördes utan att skadan observerades och utan att åstadkomma någon åverkan på växlarna vid Ljuså station (obevakad) till km. 1159,2 å linjen Ljuså—Holmfors, där vagnen urspårade. Linjen var åter klar efter 5 tim., sedan hjälptåg, som utsänts från Boden C, infört den skadade och bakomvarande vagnar till Ljuså. Endast obetydliga skador uppstodo på spårmaterielen.

Finnerödja—Gårdsjö den 27/7.

I tåg 9 uppstod axelbrott på restaurangvagnen, vars främre hjul urspårade. Tåget stoppades av restaurangvagnspersonalen medelst nödbromsning. Den skadade vagnen fränkopplades och infördes till Finnerödja.

Skebokvarn den 8/8.

Då tåg 9047 passerade stationen, observerade tågklareraren, att 4:e vagnen från slutet av tåget urspårat med ena hjulparet, varför han visade stoppsignal. Tåget stannade c:a 150 m. utanför bangården. På den urspårade vagnen, en tjänstevagn, hade 2 st. lagergafflar och 2 st. lagerboxar förstörts, varjämte en del mindre skador uppstått å spår, växlar och ledningstrummor. Urspåringen torde berott på att en bult glidit ur bärfjäders fäste.

Hasselfors—Svartå den 16/10.

I tåg 5020 urspårade på grund av axelbrott sista hjulparet på 9:e vagnen från slutet. Hjulparet gick på sliprarna, till dess tåget stannade efter c:a 900 m. på grund av slangbrott. Å spåret uppkommo betydande skador.

Åskloster den 2/11.

I tåg 5154 urspårade vid infartssignalen söder om stationen 7 st. vagnar, varav 5 vagnar svårt ramponerades. Vid urspåringen slogs infartssignalen sönder och uppkommo skador på kontaktledningen. Anledningen till olyckan torde hava varit, att en bärfjäder brustit på en av vagnarna.

Kopparåsen—Vassijaure den 9/12.

I malmtåg 364, bestående av 44 vagnar, inträffade strax söder om Kopparåsen axelbrott å 6:e vagnen från slutet av tåget. Då tåget passerade Kopparåsen, som var obevakad, förstördes växlarna i bangårdens båda ändar, varjämte hjulen å den skadade axeln lossnade och slungades ut i terrängen. Vagnen urspårade likväl icke förrän c:a 1 km. söder om Vassijaure i en tunneldmyning, där tåget bringades till stopp. Hjälpåg från Abisko införde den skadade vagnen till Vassijaure. Linjen var klar efter c:a 3 tim.

Selsjön—Forsmo den 11/12.

Då tåg 151 passerade Selsjön, urspårade på grund av axelbrott en BC0-vagn — 9:e från loket. Tågklararen därstädes, vilken observerade det inträffade, gav stoppsignaler till tåget, vilka dock ej uppfattades av lokpersonalen. Han underrättade Forsmo, varest tåget stoppades medelst infartssignalen. Härvid konstaterades, att även ett hjulpar på en C08-vagn — 13:e från loket — urspårat, troligen till följd av att det lossnade hjulet på den förstnämnda vagnen fallit ned i spåret, som skadats avsevärt. Förutom å ovannämnda vagnar skadades underredena på 3 BC0-vagnar och 1 F4-vagn.

Järna—Mölnbo den 26/12.

Till följd av ett svårartat rälsbrott urspårade näst sista vagnen i tåg 12 med främre boggitrallan och gick denna på sliprarna c:a 400 m., då tåget stannade efter nödbromsning. De två sista vagnarna avkopplades och infördes till Järna av hjälptåg. Betydande tågförseningar vållades. Linjen blev åter klar för trafik efter omkring 4 timmar.

Orsakade av outredd anledning.

Långsele den 15/3.

Rälsbusståg 2473, på utgående, urspårade med båda hjulparen i en motväxel utan växelspetslås. Inga nämnvärda skador uppstodo. Klarhet har ej kunnat vinnas om orsaken till urspåringen.

Linaälv—Sikträsk den 19/6.

I tåg 93 urspårade sista vagnen, litt. DF05, vid km. 1330,3. Spåret framgår här i kurva med 600 m. radie. Vagnen släpades med c:a 600 m., till dess tåget nödbromsades. Spåret pressades ur sitt läge i kurvans mitt. Därjämte deformerades 3 st. kontaktledningsstolpar och en spårtransformatorkur. I spåret kröktes tre räler, varjämte c:a 475 sliprar knäcktes eller spräcktes och ytterligare 75 skadades så att de måste utbytas, innan spåret blev i fullgott skick. Vagnen ramponerades. Orsaken till urspåringen har icke kunnat utrönas. Utväxling av resande och gods från tåg 22 företogs vid olycksplatsen.

Tomteboda den 12/7.

Då tåg 7214 var på utgående, urspårade 14:e vagnen från lok räknat i en motväxel och gick bredvid spåret c:a 60 m. till nästa i tågvägen liggande växel, en medväxel, där vagnen blev stående på tvären. Här avrycktes dragkroken mellan 12:e och 13:e vagnen. Sistnämnda vagn blev kvarstående på spåret intill den urspårade vagnen. Genom den urspårade vagnens vridning på tvären ägde självavkoppling rum till efterföljande vagn (den 15:e).

Denna vagn jämte övriga 38 st. gick därefter genom motväxeln in på det avvikande spåret, där vagnarna dock nedbromsades av medföljande tågpersonal.

Orsaken till missödet har ej kunnat fastställas. Vid undersökning av motväxeln slöto tungorna i växels båda lägen. En utbuktning av ena tungan c:a 1,5 m. från tungfästet visade, att ett vagnshjul trängts ned här mellan tungan och stödrälen.

Uppsala C den 21/9.

Då tåg 4227, som var anordnat Krylbo—Uppsala C, skulle inväxlas på spår 14 å godsbangården, urspårade och kullvräcktes loket jämte tre lastade vagnar i en motväxel utan växelspetslås. Lok och vagnar skadades svårt. Ävenså skadades en B0-vagn, som stod uppställd på intill liggande spår.

Samtlig vid tillfället närvarande växlingspersonal samt lokpersonalen uppge, att växeln intagit rätt läge. Orsaken till olyckan har ej kunnat utrönas.

Ängelholm C den 8/11.

I tåg 369, som bestod av en H.H.J. motorvagn och en SJ vagn litt. Gsk, urspårade motorvagnen vid utgående från stationen. Urspåringen skedde i en kurva före uppnåendet av en c:a 50 m. längre fram befintlig växel. Efter vad det vill synas, hade först ett av de främre hjulparen spårat ur och löpt på rälsfoten fram till växeln, där sedan alla de övriga hjulen gingo av spår. Endast obetydliga skador på motorvagnen och banan.

E. Varmgångna hjullager och axelbrott, som ej vållat urspårning.

Björkliden den 9/1.

När malmtåg 42 passerade Björklidens station, iakttog tågklareren axelbrott å 20:e vagnen räknat från loket. Tåget stoppades genom att kontaktledningen gjordes spänningslös. Tåget infördes till Kopparåsen i tre omgångar. Ingen skada uppstod å bangården eller linjen.

Gällivare den 25/1.

Vid tågs 185 ankomst observerades ett axelbrott på en malmvagn. Axeln visade en gammal bräcka. Ingen skada på materielen i övrigt.

Gamla Uppsala den 1/2.

Vid tågs 4257 ankomst slog eldslågor ut från en lagerbox på en SJ vagn litt. Q 12. Lagret var nedsmält och axeltappen rödglödgd.

Vislanda den 14/2.

Vid tågs 4002 ankomst befanns ett lager å en tysk godsvagn varmgånget. När vagnen skulle frånväxlas tåget, brast axeltappen, varför vagnen kvarlämnades. Försening 60 min.

Näverkärret—Spannarboda den 11/5.

I tåg 4385 brast på grund av varmgång en axeltapp på en B.J. vagn. Tåget infördes till Spannarboda, där vagnen kvartogs. En del skador uppstodo å sliprar, bult och spik.

Himle—Varberg den 25/5.

En godsvagn måste på grund av axelbrott fränkopplas tåg 5154 i Varberg. En del obetydliga skador uppstodo på linjen och Varbergs bangård.

Märsta—Rosersberg den 21/7.

Föraren på tåg 4203 observerade, att ett lager å en malmlastad vagn gått varmt, varför han stoppade tåget. I den varmgångna lagerboxen uppstod eld. Tåget infördes med försiktighet i två omgångar till Rosersberg, där vagnen kvartogs.

Sandträsk—Gransjö den 27/7.

I malmtåg 79 uppstod axelbrott på främre axeln å 3:e malmvagnen från tågets slut. Vagnen framfördes till Gransjö, där tåget stoppades och vagnen undanväxlades. Endast obetydliga skador uppstodo på spåret.

Äng—Nässjö den 28/11.

Då tåg 1206 befann sig c:a 200 m. utanför stationsgränsen i Nässjö, brast en hjulring å loket, varför lokbyte måste verkställas.

F. Eld i tåg.

Haparanda—Karungi den 5/1.

När lokomotortåg 8518 Z ankom till Lomkärr, upptäckte föraren, att eld uppstått i en F4-vagn, som gick närmast lokomotorn. Elden släcktes i så god tid, att skadan på vagnen begränsades till taket invid röret från kaminen. Inga andra skador uppstodo vare sig å vagn eller gods. Elden anses ha uppkommit genom överhettning i kaminröret.

Vattjom den 1/4.

Vid tågs 6124 ankomst till stationen upptäcktes eld i två närmast loket gående med slipersved lastade vagnar. Vagnarna avkopplades och elden släcktes. Ingen skada uppstod på vagnarna.

Järpen—Mörsil den 20/4.

En torvströlastad vagn i tåg 8122 (6:e vagn från loket) hade fattat eld. Vagnen infördes till Järpens station för släckning. Större delen av lasten förstördes. Vagnen erhöi endast mindre skador.

Örebro C den 28/4.

Vid tågs 77 ankomst till stationen upptäcktes, att eld uppstått i underredet å en RC0-vagn, troligen orsakad av gnistor från bromsblocken. Elden släcktes och vagnen fränkopplades. Någon större skada uppstod ej.

Gustafsholm—Lycksele den 29/4.

I tåg 3822 upptäcktes stark rökbildning i 8:e vagnen från loket. Tåget stoppades omedelbart, och vid undersökning visade det sig att eld utbrutit i en vagn lastad med hö. Vagnen fränkopplades och kvarlämnades skild från efterföljande vagnar, varefter elden släcktes. Nämda vagns botten och en efterföljande vagns ena gavel skadades, varjämte tvenne presenningar uppbrändes. Tåget försenades 46 min.

Lit—Östersund C den 3/5.

Eld observerades i en vagnslast träkol i tåg 8141 (7:e vagn från loket). Tåget stoppades och fördes till Litsnäset, där försök gjordes att släcka elden men utan resultat. Lasten och vagnen nedbrunno fullständigt.

Lerum—Jonsered den 12/5.

Då tåg 4041 passerat Lerum, märktes rök från en Grh-vagn. Sedan tåget stoppats och det konstaterats, att eld utbrutit i vagnen, antagligen beroende på gnistor från bromsblocken, fortsatte tåget in till Jonsered, där vagnen avkopplades.

Boden C den 27/5.

Vid ankomsten av tåg 2808 uppmärksammades, att bromsblocken på en CD02-vagn släpat, så att hjulringarna voro heta och bromsblocken svårt nötta. Bromsen avstängdes men då hjulringarna ej hade lossnat, ansågs vagnen ej behöva tagas ur trafik. Vid iordningställande av tåg 22, i vilket CD02-vagnen skulle fortsätta, upptäcktes emellertid antändning i vagnsbotten under postavdelningen ovanför ena hjulet, där trävirket under en skyddsplåt antänts. Vagnsgolvet och de elektriska ledningarna i vagnen skadades.

Rosersberg den 17/6.

Tåg 91 måste vid ankomsten till Rosersberg stoppas, enär eld uppstått i golvet ovanför ena boggin i DF0-vagnen. Vagnen avkopplades och elden släcktes av järnvägspersonalen.

Sannolikt hade elden uppkommit genom gnistbildning från bromsblocken.

Trehörningsjö—Norrfors den 18/6.

Tåg 22 stoppades vid km. 790 med nödbroms av tågchefhavaren. Det befanns, att eld utbrutit i underredet på en vagn, förmodligen på grund av gnistor från bromsblocken. Skadorna voro ej av större omfattning. Vagnen avkopplades vid Brattsbacka.

Skutskär den 7/8.

Tåg 418 stoppades genom nödbromsning, verkställd av en resande, som upptäckt, att eld uppstått under bryggan mellan två bälgar. Elden syntes hava förorsakats av en kastad cigarrettstump. Den släcktes omedelbart.

Endast mindre skador uppkommo å bälgen.

Markaryd den 21/8.

Vid tågs 7893 ankomst till Markaryd iakttogs eld i en med tjärpapp lastad vagn (2:a räknat från loket). En gnista från loket hade antänt något pappersavfall, som legat på vagnsbotten. Inga skador uppstodo.

Ljusdal den 10/9.

Vid tågs 4353 ankomst befanns eld ha utbrutit i en med »Unitex» lastad vagn. Elden hade orsakats av gnistor från bromsblocken. Gnistorna hade tänt eld i vagnsbotten, genombränt denna och antänt lasten. Skadan inskränkte sig till att 4 st. klovar av lasten förbrändes.

Frövi den 18/9.

Vid tågs 4351 ankomst till stationen observerades, att eld uppstått i en O-vagn, troligen orsakad av gnistor från bromsblocken. Vagnen fränkoppades och elden släcktes av stationspersonalen. Någon större skada uppstod icke.

Långban den 25/9.

Från tåg 7734 måste en med gamla sliprar lastad vagn (3:e från loket), i vilken eld utbrutit, avkopplas. Eldsorsaken torde ha varit gnistor från loket. Inga skador uppstodo på vagnen och lasten skadades blott obetydligt.

Tväråbäck den 13/10.

Vid tågs 8602 ankomst till Tväråbäck upptäcktes, att eld uppstått i en hölastad Or-vagn (3:e räknat från loket). Lasten var täckt med tre presenningar. Vagnen inväxlades på ett sidospår. Trots ansträngningar från ortens brandkår, som omedelbart kom tillstädes, kunde lasten ej räddas. Vagnens golv blev även skadat. Elden anses ha uppkommit genom gnistor från loket.

Kusfors den 24/10.

Då extra fjärrgodståg 6053 närmade sig försignalen, observerades rök från en träkolslastad vagn närmast loket. Tåget stoppades och elden släcktes. Endast lasten obetydligt skadad.

Vindeln den 29/10.

När tåg 8613, som bestod av två träkolslastade vagnar, passerade stationen, upptäcktes, att eld uppstått i den sistgående vagnen. Tåget stoppades och backades in till stationen, där platsens brandkår tillkallades och elden släcktes. Under backgåendet antändes även den andra vagnens last, vilken dock släcktes av lokpersonalen. Å förstnämnda vagnen förstördes vagnskorgens ena gavel.

Nyhyttan—Filipstad Ö den 1/12.

I tåg 3306 observerades vid Nyhyttan, att eld uppstått i en träkolslastad vagn (5:e räknat från loket). Sedan elden genom vattenbegjutning släckts, fick vagnen fortsätta. Under gången Nyhyttan—Filipstad Ö hade dock elden åter flammat upp genom luftdraget, varför vagnen ånyo vattenbegöts. Då elden tycktes vara släckt, fick vagnen fortsätta till Finnshyttan, där densamma dock för säkerhets skull ytterligare vattenbegöts och sattes under bevakning under natten. Vid midnatt upptäcktes åter eld, som släcktes. Inga skador uppstodo å vagnen.

G. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Kil den 3/1.

K.F.J. tåg 145 ingick å stationen på fel spår. Ofullständigt utförd tågvägsklargöring och -inspektion.

Skorped den 12/1.

Vid utgående från stationen uppkörde tåg 4352 en oförreglad växel, varvid hävarmen till den elektriska spärren brast och spärren kom ur funktion. Tågexpeditören hade glömt lägga om växeln efter det mötande tåget 4353.

Krylbo den 13/1.

Vid tågs 432 utgående uppkördes yttersta växeln i bangårdens norra ände. Bristande tågvägsinspektion.

Bräcke den 2/2.

Tåg 2322 uppkörde på utgående en medväxel, som låg fel. Bristfällig tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Moholm den 25/2.

Sedan tåg 127 efter erhållen avgångssignal framgått c:a 80 m., stoppades det av lokpersonalen, som observerade, att tåg 4712 ej stod hinderfritt. Bristande tågvägsinspektion.

Bräcke den 3/3.

Tåg 2392 ingick på fel spår. Tågvägsinspektören hade icke observerat en växels felaktiga läge.

Vagnhärad den 5/4.

För tåg 87, som vid Vagnhärad skulle möta tåg 106, blev tågvägen i stället för till spår 3 av misstag lagd till spår 2, på vilket spår tåg 106 intagits. Föraren å tåg 87, som observerade den oriktiga signalbilden, förfor därefter felaktigt, i det han gav signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» och — med varsamhet — införde tåget. Tågklararen gav först avgångssignal till tåg 87 men observerade omedelbart därefter misstaget, och visade därför stopp och back. Sedan rätt tågväg lagts, gavs åter avgångssignal till detsamma.

Mölnbo den 11/4.

Tåg 291 uppkörde vid avgången en växel i bangårdens västra ände, varvid ena växeltungan kröktes och bygeln till förreglingshjulet sönderbröts. Tågklararen hade uraktlåtit att inspektera tågvägen.

Ärla den 13/4.

Vid tågs 315 avgång uppkördes en medväxel, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 302. Endast smärre skador uppstodo å växeln.

Tomteboda den 24/4.

Tåg 7189 ingick på spår 22 i stället för rätteligen på spår 2, emedan en växel låg fel. Tågvägsinspektion utförd utan att växeln läge observerats.

Lomma den 13/5.

Då tåg 1858 var på utgående, observerade föraren, att utfartsväxeln intog felaktigt läge. Tåget stoppades av föraren och växeln omlades. Bristande tågvägsinspektion.

Helgum den 13/6.

Rälsbusståg 2473 uppkörde på utgående en medväxel, vilken tågexpeditören glömt omlägga. Bristande tågvägsinspektion.

Karlsby den 16/6.

Vid tågs 77 ankomst till stationen stod infartssignalen till stopp. På signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» gavs körsignal med 1 vinge, spår 1, i stället för rätteligen 2 vingar, spår 2. Vid tågets ingående observerade lokpersonalen, att mötande tåg 604 stod i tågvägen. Föraren stoppade tåget c:a 25 m. framför tåg 604.

Ope den 1/7.

Tåg 8405 uppkörde i utfartstågvägen en växel. Ingen skada uppstod. Tågklararen hade ej förvissat sig om växeln läge.

Nässjö den 15/7.

Vid tågs 18 avgång fanns ett växellok med två vagnar uppställt å bortre delen av utfartstågvägen. Tåget stoppades av föraren, varigenom sammanstötning undveks. Ställverksvakten, som är tågvägsinspektör för denna del av tågvägen, hade anmält utfartstågvägen klar och på tågklarerarens order ställt utfartssignalen på kör utan att hava förvissat sig om huruvida tågvägen var fri från fordon.

Sparreholm den 8/8.

Tåg 9005 uppkörde vid avgången yttersta växeln i tågvägen. Tågexpeditören hade glömt att lägga om densamma efter ett mötande tåg (122). Ingen skada uppstod å växeln, men ett vinkeljärn på spärren blev uträtat.

Nyköping C den 11/8.

Rättidigt tåg 88 intogs å ordinarie tågspår 6. Tåg 87, som har tidtabellsenligt möte med tåg 88 vid Nyköping C, hade tidigare varit några minuter försenat men kört in tid, varför det ankom ungefär samtidigt med tåg 88 och fick, efter givna signaler »tåg kommer» samt »jag är beredd på hinder och spårändring», stanna utanför infartssignalen. Sedan tåg 88 stannat och körsignal skulle givas till tåg 87 glömde tågklareraren att omlägga växeln till spår 5, som är ordinarie tågspår för tåg 87, varför tåget erhöi körsignal till spår 6. Felet upptäcktes av lokpersonalen, som stannade tåget utanför nämnda växel. Då tågklareraren upptäckte, att tåg 87 stannat, märkte han sitt misstag och omlade växeln till spår 5.

Baggetorp den 17/8.

Tåg 7006 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som ej lagts i rätt läge. Endast växelspärren skadades.

Ändebol den 18/8.

Tåg 888 uppkörde på utgång en växel, varvid förreglingen skadades och sattes ur bruk. Tågexpeditören hade glömt att lägga om växeln efter ett mötande tåg (4647).

Ope den 24/8.

Tåg 2321 uppkörde i utfartstågvägen en växel, som ej omlagts efter mötande tåg 2342. Den elektriska växelspärren skadades.

Örtofta den 25/8.

Vid övergång till enkelspårsdrift Örtofta—Eslöv, nedspåret, råkade tågklareraren vid klargöring av tågvägen för tåg 18 av misstag återlägga en växel i plusläge i stället för att förregla den, varefter avgångssignal gavs till tåget. Lokpersonalen upptäckte växelns felläge, men hann ej förhindra, att växeln uppkördes.

Sundsvall C den 5/9.

Tåg 418 intogs felaktigt på spår 3, på vilket ett lok befann sig i rörelse mot tåget. Innan körsignal gavs för tågs 418 infart, hade föraren å detta tåg givit signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» varefter, sedan körsignal givits till spår 3, tåget ingått med föreskriven hastighetsnedsättning. Tåget och loket bragtes till stopp på ett avstånd från varandra av c:a 50 m.

Skytts Vemmerlöv den 12/9.

Vid tågs 1970 utgång från stationen märkte föraren, att tåg 7861 ej stod hinderfritt i norra änden av bangården. Tåg 1970 stannade i tid. Bristande tågvägsinspektion.

Bollnäs den 17/9.

Tåg 9596 ingick felaktigt på spår 2 i stället för rätteligen på spår 1. Ingen olycka uppstod.

Rätt tågväg hade i vederbörlig ordning klargjorts och inspekterats av tågvägsklargöraren resp. tågvägsinspektören samt av den senare anmälts klar till tågklararen.

En kort därefter av tågvägsinspektören given order om klargörande av tågvägen för nästkommande tåg 438 missuppfattades av tågvägsklargöraren på grund av ordrens otydliga formulering, så att han, innan tåg 9596 framgick, omlade tågvägen för intagande av tåg 438.

Långsele den 18/9.

Tåg 2623 påkörde vid ingående å stationen en på spåret liggande s. k. bromssläde. Ingen skada uppstod. Tågvägsklargöring och tågvägsinspektion hade ej utförts tillfredsställande.

Mellansjö den 26/9.

Tåg 4205 uppkörde i utfartstågvägen en växel, som ej blivit omlagd efter ett mötande tåg. Endast den elektriska växelspärren skadades.

Böketofta den 26/10.

Tåg 44 uppkörde vid utgåendet en medväxel, varvid växelspärren skadades. Tågexpeditören hade på grund av rådande skymning tagit fel på vevarna och omlagt en spårspärrvev i stället för växelveven.

Vingåker den 2/11.

Tåg 148 erhöll körsignal för infart till spår 2 i stället för rätteligen till spår 1. Tåget stoppades av föraren, varefter körsignal visades till rätt tågväg. Spår 2 var vid tillfället upptaget av mötande tåg 9021 (ett gruståg).

Rotebro den 18/11.

Enkelspårsdrift var denna dag anordnad å linjen Upplands Väsby—Rotebro, nedspåret, fr. o. m. tåg 516. Då tåg 516 var på utgång från spår 1 till nedspåret, omlades i utfartstågvägen en motväxel, varigenom tåget i stället ingick några meter på uppspåret; sedan tåget backats, avgick det å nedspåret 10 min. försenat.

Österås den 30/11.

Tåg 92 uppkörde vid utgående en växel, som ej omlagts efter tågmöte. Smärre skador uppstodo å växeln och den elektriska växelspärren.

Bastuträsk den 4/12.

Tåg 4353 uppkörde en medväxel vid avgången från stationen, varvid ena växeltungan och växellåset skadades. Mötet mellan tågen 4353 och 2734 hade förlagts till Bastuträsk, och tågklararen hade försummat att lägga växeln i rätt läge efter det sistnämnda tågets ankomst.

Charlottenberg den 6/12.

Tåg 4713 körde vid utgående från stationen upp en medväxel, som hade blivit fellagd av tågklararen. De båda förbindelsestagen till linjalerna i förreglingslådan kröktes.

Björnsjö den 14/12.

Tåg 21 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som intog fel läge, varvid den ena växeltungan kröktes och växelförreglingen delvis ramponerades.

Tågklararen hade glömt återställa infartssignalen till stopp, uppregla och omlägga tågvägen efter intagandet av mötande tåg 482.

Skänninge den 21/12.

Tåg 76 uppkörde vid utfart från stationen en medväxel, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 4355. Ingen skada å växeln.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Forsmo den 3/3.

Tillbud till sammanstötning uppstod, emedan tåg 8454 på grund av skada på växlar under växlingsrörelse fördes utanför stationsgränsen och mot ankommande tåg 8622, vilket gav ankomstsinal, medan växlingen pågick. Tågexpeditören hade handlat i strid mot bestämmelserna i såo § 56:1.

Laholm den 16/3.

Då tåg 1858 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 uppstod.

Uddevalla SJ den 12/5.

Tåg 1564 avgick från stationen efter erhållen avgångssinal, innan tåg 8987, rälsbuss, inkommit. Sedan tågklararen strax efter tågets avgång erinrat sig mötet, varom han även glömt giva tåg 1564 order, skyndade han in på stationen och ställde utfartssignalen till stopp. Lokpersonalen hade dessförinnan observerat, att tåg 8987 stod utanför infartssignalen, och hade därför stoppat tåget. Tåget inbackades hinderfritt, så att rälsbussen kunde framgå.

Sollefteå den 23/6.

Tåg 2556, som skulle möta rälsbusståg 2673, avsändes, innan det sistnämnda tåget hade inkommit. När tågen närmade sig varandra å raksträcka, kunde de i tid bringas till stopp. »Då-klart» hade erhållits för 2556, men tågklararen, som just övertagit tågklareringen, hade bibringats den uppfattningen, att rälsbussen redan inkommit. Tågbefälhavaren och lokpersonalen hade uraktlåtit att förvissa sig om saken.

Uppåkra den 18/7.

Vid enkelspårsdrift Åkarp—Uppåkra avsändes tåg 1755 från Uppåkra, utan att mötande tåg 1706 inkommit eller order om ändring av mötet erhållits.

Tågklararen hade i tidtabellsbokens bestämmelser vid enkelspårsdrift sett på fel tabell och därigenom fått den uppfattningen, att tåg 1755 skulle framgå före tåg 1706 samt klargjort utfartstågvägen för tåg 1755. När tåget

passerade Uppåkra och samtidigt Åkarps station för expediering av tåg 1706 begärde omställning av riktningssställaren, insåg tågklararen sitt misstag och vidtog omedelbart åtgärder för att få blocksignalen vid Södra Uppåkra i stoppställning. Tåget, som befann sig i omedelbar närhet av blocksignalen, då denna gick i stoppställning, bringades så snart sig göra lät till stopp. Föraren, vilken ej kunde iakttaga tågklararen, ansåg backning av tåget riskfull med tanke på en bakomliggande vägkorsning och förde därför tåget vidare med låg hastighet till Åkarp. Tåg 1706, som stannat för stoppsignal från dvärgsignal vid Norra Åkarps blockpost, backades tillbaka in på stationen och 1755 intogs.

Lund C den 27/7.

Extratåg 7863, som vid enkelspårsdrift Lund C—Uppåkra skulle möta tåg 1760 vid Lund C, avsändes däriifrån innan sistnämnda tåg inkommit och utan att order om ändrat möte erhöles. Den automatiska linjeblockeringen var i bruk, varför tåg 1760 ej kunde få körsignal för utfart från Uppåkra. Bristfälligt samarbete mellan personalen vid Lund C hade föranlett missuppfattning beträffande mötesstation.

Jönköping C den 10/8.

Vid tågs 1205 avgång låg växel 45 vid Ekhagen fel. Tågklararen hade glömt att lägga om växeln efter verkställd växlingsrörelse från Huskvarna. Föraren observerade ej, att dvärgsignal och utfartssignal icke visade signaller för gång mot Tenhult. Tågklararen, som efter tågets avgång märkte sitt misstag, ringde omedelbart upp Nässjö omformarstation och lät bryta strömmen, varigenom tåget stannade före ankomsten till växel 45. Sedan föraren pr telefon satt sig i förbindelse med tågklararen och fått order att backa tåget innanför utfartssignalen för frigörande av växel 45 för omläggning, kunde tåget ånyo avgå.

Jönköping C—Tenhult den 6/10.

Tåg 4911, som avgått från Jönköping C c:a 1½ tim. försenat, hade till följd av slirning stannat vid Sanna, varför tågklararen i Jönköping C gav lokpersonalen order att backa med tåget för avkoppling av en del vagnar samtidigt som tågklararen i Tenhult och tågledaren underrättades om förhållandet. Härfter omlades mötet mellan tågen 4911 och 1202 från Tenhult till Jönköping C. Verkställighetsorder för tågs 1202 gång från Tenhult till Jönköping C utskrevs och avsändes, innan tåg 4911 återkommit till Jönköping C. Telefonbiträdet där lämnade även, utan därtill erhållen order, klart till tågklararen i Tenhult för tåg 1202, innan tåg 4911 återkommit. Sedan tågklararen i Jönköping C fått kännedom härom, gav denne order om strömmens brytande. Tåg 1202 hade dock dessförinnan stoppats vid Hålgaryd genom banpersonalens försorg efter anmodan från tågklararen i Tenhult, som sedan tåg 1202 avgått däriifrån, av Jönköping underrättats om att tåg 4911 ännu ej återkommit.

Alby den 7/10.

Tåg 2452 avsändes från Alby, innan framförliggande tåg 4206 inkommit till Änge.

Forserum den 13/10.

Sedan tåg 1201 avsänts, erinrade tågklararen sig, att han icke fått »0 in» för framförgående tåg 4911 och »klart» för 1201 från Äng. Sedan han förgäves sökt stoppa tåg 1201 med flagga, satte han sig i förbindelse med

Äng för att efterhöra, om 4911 hade inkommit. Då så ej var fallet anmodades omformarstationen i Nässjö att bryta strömmen varigenom tåg 1201 bringades att stanna, innan detsamma hunnit fram till 4911, som stod på linjen på grund av lokskada. Sedan banbevakningspersonalen anmodats underrätta lokpersonalen om anledningen till driftsavbrottet, infördes tågen till Äng.

Johannisberg den 4/11.

Tåg 2446 ingick på orätt spår, varå mötande tåg 8101 redan var inkommet. Tåget stannade omkring 75 m. från tåg 8101. Tågklareren har ej kunnat förklara, varför han klargjort felaktig tågväg. Lokpersonalen hade ej i tid observera, att körsignal gavs till orätt spår.

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

Hagalund—Stockholm C den 7/2.

Tåg 93 framfördes förbi Tomtebodas Ö blockpost, trots att huvudljussignalen visade stopp, med påföljd, att tåget gick in på det till blockposten hörande säkerhetsspåret, där kontaktledning saknas. Tåget växlad ut från säkerhetsspåret av loket från nästföljande tåg, 3043, och anlände till Stockholm C 15 min. försenat.

Föraren synes med hänsyn till den vid tillfället rådande, ur bromsnings-synpunkt olämpliga väderleken hava tillsatt bromsarna för sent.

Järpen den 26/4.

Vid vattentagning till tåg 23 sattes tåget igång, innan vattenarmen var undanförd. Vid törn från en närmast loket gående G-vagn bröts såväl armen som ståndaren utav. Föraren hade ej förvissat sig om att vattenarmen var återställd i rätt läge.

Mjölby den 30/4.

Tåg 4365 (från Skänninge kl. 5.59) ingick i Mjölby utan att ha erhållit vederbörlig körsignal.

Tågklareren, som givit körsignal till tåg 4003 (från Sya kl. 5.45, 5 min. före tidtabellstiden) och på spårplanen observerade, att tåg 4365 inkom å bangården, varvid växel 9 a/b uppkördes, lyckades genom att återtaga körsignalen för tåg 4003 få detta tåg till stopp utanför huvudsignalen, Orsaken till missödet var, att föraren på tåg 4365 förväxlat infartssignalerna för de olika ingångslinjerna på grund av disigt väder.

Långås den 20/5.

Tåg 1482 kunde ej stoppas på föreskriven plats å stationen, emedan bromskraften var otillräcklig, beroende på att kopplingskranarna å bromsledningen mellan loket och första vagnen ej öppnats.

Uttran den 24/5.

Tåg 9006 ankom och avgick å nedspåret (enkelspårsdrift var anordnad). Samtidigt observerades från platsen att tåg 164 med god fart var på ingående. Stoppsignaler visades mot tåg 164, och framtidsignal gavs till 9006, vilket hann sätta sig i gång. Tågs 164 lok befann sig då c:a $1\frac{1}{2}$ vagnslängd från 9006 sista vagn. Tåg 164 hade passerat dvärgsignalen för infart å blocksträckan, ehuru denna visat stoppsignal.

Tureberg den 24/5.

Tågs 4201 sammankoppling efter verkställd växling utfördes av tågklareraren. Denne glömde därvid att öppna kranarna till tryckluftledningen. Bromsprov utfördes av stationspersonalen, varvid bromsarna å vagnarna i den sista delen av tåget undersöktes av tågklareraren, som därvid ej gav akt på att kranarna fortfarande voro stängda. Sedan tåget avgått, erinrade emellertid tågklareraren sig att han glömt öppna kranarna, varför han pr telefon anmodade platsvakten vid Helenelund att stoppa tåget. Bromsen hade suttit till på en av de sista vagnarna under tågets gång Tureberg—Helenelund.

Sollefteå den 6/6.

På grund av missuppfattning mellan föraren och biträdet avgick tåg 2666 en minut före den tidtabellsenliga avgångstiden utan avgångssignal av tågklareraren. Tåget stoppades av tågexpeditören och backades.

Uttran den 21/9.

Tåg 4002, som under enkelspårdrift framfördes å högerspår, erhöll stoppsignal från dvärgsignalen vid Södra Uttran men nedbromsades för sent och framgick förbi dvärgsignalen samt stannade med loket först vid växel 4. Innanför denna befann sig tåg 9076, som skulle växla till grusgropen. Ingen kollision inträffade.

Prästmon den 24/10.

Tåg 8451 kunde vid ankomsten icke bringas till stopp före infartstågvägens slutpunkt utan först sedan lokets främre hjulpar passerat och uppkört den till sidospår lagda infartsväxeln för möteståget 2694. K-låset på växeln skadades. Inga skador i övrigt. Rälerna voro belagda med rimfrost.

Alingsås den 29/11.

Tåg 4719 körde vid ingåendet förbi huvudsignalen i stoppställning c:a 50 m. samt passerade med loket förbi en vägkorsning, vars bommar icke voro fälda. En bil, som framfördes mot vägkorsningen, undgick påkörning genom att köra ned i vägdiket. Föraren hade misräknat sig på bromskraften.

Änge den 2/12.

När tåg 4353 anlände till Änge, angav försignalen, att huvudsignalen stod till stopp. Bromsning företogs men visade sig icke hava den effekt föraren beräknat, varför tåget fortsatte förbi huvudsignalen c:a 400 m. in på bangården. Ingen skada uppstod.

Orsakade av bristande skyddsåtgärder vid avhjälpande av fel å signalanordningar.

Änge den 29/8.

För tåg 2322 visades rätt signalbild, men det oaktat gick tåget in på fel spår. Tåget stoppades och backades samt intogs sedan för signal till växlingsrörelse. Orsaken till säkerhetsanläggningens felaktiga funktion var, att signalreparatören vid arbete i ställverket gjort en felkoppling i transformatorn.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Kil den 19/4.

Sedan K.F.J. tåg 152 efter erhållen avgångssignal satts i gång, observerade föraren, att 3 vagnar, som skjutsades på ett intilliggande spår, hotade att gå för långt och komma ut i tågs 152 utfartstågväg, varför han genast bringade tåget att stanna. Vagnarna körde upp en växel. Några andra skador uppstodo ej. Förseelse mot såo § 56:2.

Himle den 8/8.

I tåg 7651 skulle en banavdelningens tjänstevagn tillkopplas. Då vagnen med handkraft fördes ut genom en växel i norra änden av bangården, där den var avsedd att hämtas genom en backrörelse med tåget, råkade vagnen på grund av blåst och spårets lutning i drift utåt linjen, trots ivriga försök från personalens sida att få den att stanna. Först vid Apelviken stannade vagnen, varifrån den inhämtades till Himle med tågs 7651 lok. Anledningen till olyckstillbudet var den, att tvenne banavdelningens tjänstemän satt vagnen i rörelse utan att invänta biträde från tågklararen, som medförde stoppsko.

Orsakade av småfordon.

Hässleholm den 22/3.

Då tåg 18 befann sig på utgående i norra änden av godsbangården iakttog lokpersonalen en mötande motordressin i spåret framför tåget. Tåget bringades att stanna och dressinen undanfördes. Dressinen tillhörde omformarstationen i Hässleholm. Motorföraren hade misstagit sig på tiden, enär hans klocka vid tillfället gick 4 min. före.

Skälderviken—Vejbyslätt den 12/4.

Tåg 1858 måste stoppa strax utanför norra försignalen till Skälderviken på grund av att en motortralla i full fart körde i riktning mot tåget. Ingen skada.

Kattarp den 30/9.

Tåg 2185 påkörde vid ingående å Kattarps bangård en motordressin, som därvid blev svårt skadad. Dressinen, som ursprungligen varit uppställd hinderfritt och låst, hade på grund av stark storm förflyttat sig något, så att den kommit att stå ej hinderfritt.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställets hinderfritt eller förstängts.

Krylbo den 8/8.

Tåg 4385 påkörde en postverket tillhörig dragkärra, som stod på plattformen för nära tågspåret. Smärre skador uppstodo å loket och de två närmast gående vagnarna.

Stockholm C den 12/8.

Tåg 3032 påkörde vid en överfart mellan plattformarna en plattformstraktor, vilken av traktorföraren ej avställets hinderfritt. Ena fotsteget på loket och skyddsplåten på traktorns främre sida skadades.

Stockholm C den 3/11.

Omedelbart före tågs 454 avgång kördes genom felmanövrering en plattformstraktor ned i utfartstågvägen, varigenom tåget försenades 24 min.

Hultsfred den 3/12.

Vid tågs 941 ingående å stationen stod en plattformsvagn ej hinderfritt med påföljd, att beklädnaden på lokets ångcylinder samt ett utblåsningsrör skadades. Plattformsvagnen, som ej var förstängd, torde hava råkat i drift.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Rotebro—Upplands Väsby den 1/4.

Då tågen 506 och 4205 möttes å dubbelspåret Rotebro—Upplands Väsby, krossades ett fönster på tågs 506 lok samt ett ventilfönster i första vagnen i samma tåg av en planka, som sköt ut från en vagnslast i tåg 4205.

Hallviken—Gisselås den 3/4.

Några meter utanför södra infartsväxeln vid Hallviken körde rälsbuss-tåg 2326 mot en stock, som låg mitt i spåret. Mindre skador uppstodo å spåret och bussen. Stocken hade fallit ned från en vagn i tåg 8142 samma dag.

Tureberg den 24/5.

Tåg 4201 stoppades vid Tureberg på grund av att lasten å den tredje vagnen från slutet räknat förskjutit sig. Vagnen måste kvartagas i Tureberg.

Ålandsdal—Brunna den 13/7.

Tåg 23 stoppades å linjen Ålandsdal—Brunna, enär tre plankor lågo tvärs över spåret. Plankorna hade antagligen fallit av någon vagn i ett föregående tåg.

Tvärålund—Tväråbäck den 16/11.

I tåg 6053 uppstod slangbrott till följd av att en massabal på 3:e vagnen från slutet fallit ned mellan vagnarna.

Mariedam—Karlsby den 17/12.

Under tågs 4351 gång Mariedam—Karlsby, rasade från sista vagnen en del plankor. Därvid skadades anslagstavlor vid Dunsjö hållplats och norra försignalen till Godegård.

Mjölby—Skänninge den 21/12.

Tåg 4352 stannade å linjen på grund av spänningslöshet i kontaktledningen. Orsaken befanns vara, att bräder på en högt lastad vagn av den starka blåsten rivits upp mot kontaktledningen och skadat porslin och utliggare. Sedan lasten iordninglagts och kontaktledningen klargjorts, fortsatte tåget med nedsatt hastighet till Skänninge, där vagnen kvartogs.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Åbyggeby den 27/1.

Spårrensare i tåg 3571 sönderkördes vid tågs ingående till Åbyggeby. Snö och isbildning hindrade plogens lyftning till full höjd.

Storlien—Enafors den 13/2.

En dörr i postkupén i DF0-vagnen i tåg 23 hade av obekant anledning gått upp och blev sönderslagen under tågets gång genom ett snögalleri.

Gammalkroppa den 26/2.

Vid tåg 1660 intagande å stationen skrapade spännstagen på C08a-vagnen nr 2706 mot plattformen. Orsaken härtill var den, att plattformen på vissa ställen var 15 mm. för hög samt att vagnskorgen lutade något mot plattformen.

Möckeln—Diö den 15/3.

Å loket till tåg 104 brast en hjulring. Tåget kunde införas till Diö, varest lokbyte skedde. I övrigt inga skador.

Kilafors den 21/3.

Då tåg 21 passerade norra ingångsväxeln, förlorade en ABC0-vagn en bärfjäder. Tåget stoppades vid Röstbo station, där vagnen avkopplades. Inga skador å växlar eller spår.

Hästbo—Medskogsheden den 6/4.

Ett bromsstag på en vagn i tåg 6344 hade lossnat och släpade, varvid en del mindre skador uppstodo å banan. Bromsstaget borttogs i Medskogsheden.

Majenfors den 10/4.

Tåg 2120 kunde på grund av felaktighet å loket — enligt förarens uppgift hade ett körrelä bränts fast — ej stoppas å vederbörligt ställe. En växel uppkördes.

Äng—Nässjö den 11/4.

I tåg 1203 brast en hjulring å loket med påföljd, att densamma kom under tågsättet och åstadkom skador å vagnarnas underreden. Enär loket blev tjänsteodugligt, måste utbyte av resande från tåg 1203 och 1210 äga rum på linjen.

Älvsby—Brännberg den 14/4.

Då rälsbusståg 2716 befann sig omkring 400 m. söder om södra infartsväxeln vid Brännberg, brast en hjulring i fyra delar. Rälsbussen, som inbromsades, blev stående kvar på spåret. Den infördes därefter till Brännberg av hjälplok.

Godegård—Degerön den 27/5.

I tåg 4355 lossnade på en av vagnarna en bromsbom, varvid bromsblocket bortslog eller lösryckte större delen av skarvförbindningarna på spårledningen till ringverket vid Hälla.

Snyten—Västanfors den 6/6.

Eldsvåda uppkom å linjen Snyten—Västanfors, antagligen på grund av gnistor från ett åtsittande bromsblock i tåg 4354, varvid gräs och buskar samt en del större träd avbrändes på ett område om c:a 4.500 m².

Krampen—Näverkärret den 7/6.

På grund av åtsittande bromsblock å en vagn i tåg 4350 uppstod gnistor, varvid sliprarna antändes på ett tiotal ställen. Elden spred sig vidare till banvallen och till angränsande skog. På ett område om c:a 300 m.² avbrändes undervegetationen.

Järna den 10/6.

När en resande dam skulle stiga på tåg 111 i Järna, trampade hon ned i ett av regnvatten åstadkommet hål i plattformen och föll omkull varvid hon skadade ena knäet.

Jutsajaure—Kuosakåbbå den 24/6.

I rälsbusståg 2930 förmärktes en kraftig sättning. Orsaken visade sig vara, att den kil, som skall fasthålla navet på hjulaxeln, samt kilspåren i nav och axel blivit så deformerade, att navet satt löst på axeln, varför risk för urspårning förelåg. Bussen infördes med lägsta möjliga fart till Kuosakåbbå, där reservbuss erhöles.

Ulriksfors den 26/8.

Då tåg 2324 passerade bron över Faxälven, skadades en C3-vagn samt bortslets tågets slutsignallykta av en vid bron placerad steg till följd av att denna försköt sig när tåget passerade.

Veinge—Laholm den 4/10.

Å en vagn i tåg 7651, lastad med sliprar, brusto 2 st. trästöttor vid passerandet av bron över Lagan, varvid 10—15 sliprar föllo ned i älven. Träet i ena stötan var något murket.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Almedal den 1/3.

Tåg 47 påkörde vid passerandet av Almedals bangård ett skarvjärn. Någon skada på loket uppstod ej. Verkställd undersökning har icke givit någon förklaring över, hur skarvjärnet kommit i spåret.

Tågsjöberg—Ädalsliden den 2/3.

Tåg 8453 påkörde strax söder om Röån en stor sten, som låg för nära spåret. Lokets ena fotsteg träffade stenen och skadades. Arbete med en glacismur pågick vid platsen.

Östansjö—Vretstorp den 11/3.

Tåg 127 påkörde en mellan dubbelspåren liggande pappersbal, varvid lokets ena fotsteg kröktes.

Finnerödja den 28/3.

Vid tågs 4713 ingång på spår 3 skrapade en träläm, som blåst ned från en lastbrygga, mot elektrolokets tak och skadade två genomföringsisolatorer.

Markaryd den 16/6.

SSJ rälsbusståg 413 påkörde vid gång över bangården ett bromsblock, som synbarligen legat tvärs över den ena rälen. Ingen skada uppstod.

Tureberg—Ulriksdal den 11/8.

Föraren å tåg 563 observerade, då tåget befann sig strax norr om Helenelund, att en järnstång låg över den ena rälen. Avståndet var emellertid för kort för att tåget skulle kunna bringas till stopp. Ingen skada uppstod.

Det har ej kunnat utrönas, huruvida järnet avsiktligt ditlagts eller fallit ned från någon last i tåg 4208, som strax förut passerat platsen.

Östersund C—Täng den 31/8.

Rälsbusståg 2334 påkörde två kullfallna telegrafstolpar. Å bussen uppstodo en del mindre skador. En resande fick skärsår i ansiktet.

Mariedam—Rönneshytta den 13/9.

Lokpersonalen på tåg 4580 observerade en del virke i spåret omkring 300 m. från Rönneshytta. Vid passerandet stötte loket emot detsamma, varvid skador uppstodo å loket.

Marma—Orrskog den 18/9.

Tåg 473 påkörde en på banan liggande buffertspindel, varvid tryckluftledningen på en BC0-vagn i tåget skadades. Buffertspindeln hade troligen tappats från tåg 4244.

Rotebro—Upplands Väsby den 23/10.

Då tåg 518 passerade platsen för å andra spåret pågående makadamiseringsarbeten, blev bromscyldern på en CC2-vagn sönderslagen, antagligen av något föremål, som låg i spåret. Tåget nedbromsades. Det fortsatte till Upplands Väsby, sedan erforderligt antal skruvbromsar bemannats i den bakre tågdelen.

Jörlanda—Stenungsund den 23/11.

Avbrott uppstod i trafiken å linjen Jörlanda—Stenungsund mellan kl. 15.45—19.30 på grund av att vid vägbygge omedelbart intill banan ett sprängskott kastade stenar upp i banan, däribland ett 3 m. högt block, som hamnade i spåret, varvid en räl slogs av och kontaktledningen skadades. Missödet medförde ganska betydande tågförseningar.

Stöde—Nedansjö den 8/12.

Tågs 2447 lok törnade mot en halvt omkullfallen telefonstolpe. Tåget inbromsades, men då i det rådande mörkret ingen skada kunde upptäckas fortsatte detsamma. Telefonledningarna blevo raserade.

Krokek—Äby den 12/12.

Tåg 101 påkörde en buffertspindel, som troligen lossnat från en vagn i föregående tåg 4002. Skador uppstodo på lokets snöplog samt oljekåpan till koppelstångslagret.

Orsakade av naturföreteelser.

Jörlanda—Kode den 16/1.

Strax före tågs 1551 ankomst till km. 35,95 upptäcktes av banpersonalen, att vattnet i bandiket på grund av isanhopning framför en landsvägstrumma stigit så högt, att fara förelåg för att ballasten skulle spolats bort. Tåget stoppades och fick passera platsen med låg hastighet.

Veda—Härnösand den 10/4.

När tåg 2659 passerade tunneln vid Oringen, lossnade en sten av c:a 10 kg. vikt från tunneltaket och föll ned på lokets tender, varifrån den studsade och träffade gaveldörren till en C-vagn, som gick närmast loket. Dörrens glastruta krossades, men några andra skador uppstodo icke.

Orsakade av okynnes- och nidingåd.

Ödåkra—Hälsingborg F den 1/2.

En sten kastades mot tåg 2055 och sönderslog en fönsterruta i konduktörskupén i F-vagnen.

Hölö—Norrvrå den 11/3.

Lokpersonalen på tåg 104 observerade i en kurva en stängselstolpe placerad tvärs över spårets båda räler, omkring 50 m. längre fram en brädläm över spårets ena räl och efter ytterligare ett 50-tal m. ännu en stängselstolpe lagd över spårets båda räler. Tåget nedbromsades och stannade så fort ske kunde. Stängselstolparna hade fastnat vid lokets snöplogar, men inga skador uppstodo på loket.

Karlstad Ö—Alster den 9/4.

Tåg 1413 påkörde ett rälsskarvjärn, som placerats på rälen av en 14-årig pojke. Någon skada å lok eller spår uppstod ej.

Järbo—Medskogsheden den 11/4.

Tåg 91 påkörde en mindre stock, som placerats över rälen. Inga skador å lok eller spår uppstodo. Stocken hade placerats på spåret av en 14 års pojke, som inför landsfiskalen erkänt tilltaget.

Floda—Norsesund den 16/4.

Då tåget passerade Öjared, kastades en blybit mot detsamma, varvid fönstret i en av vagnsdörrarna krossades. Polisutredning har givit vid handen, att en 14-årig pojke var den skyldige.

Stockholm S—Älvsjö den 25/4.

Tåg 4010 påkörde en sten, vägande c:a 45 kg., som lagts på innersidan av vänstra rälen i tågriktningen. Härvid skadades loket, så att tåget måste stoppas. Mindre skador uppstodo å sliparna varjämte en del rälsskarvförbindningar bortsetos och några skarvbultar samt locket till en spårrelätransformator sönderslogos. I en växel vid Stockholms södra skadades skruvar och fundamentjärn.

Karlberg den 26/4.

Omedelbart sedan tåg 530 avgått från Karlberg, kastade en pojke, som befann sig på den längs järnvägen gående och högre än järnvägsspåren belägna Rörstrandsgatan, en sten mot tåget. Ett fönster träffades och yttre rutan krossades.

Stockaryd den 6/5.

Vid tågs 1704 avgång påkördes utanför yttersta växeln ett antal stenar, som placerats på spåret av pojkar. Ingen skada uppstod.

Malmslätt—Vikingstad den 26/6.

Strax söder om infartssignalen till Malmslätt uppmärksammade lokpersonalen å tåg 102 en slana liggande tvärs över spåret. Slanan påkördes men inga skador uppstodo på loket. Senare samma dag funno några personer en grövre stock liggande över spåret vid ungefär samma plats. Denna undanskaffades före tåg 844. Anmälan har gjorts till vederbörande polismyndighet.

Kragenäs—Överby den 10/7.

I tåg 1580 krossades en fönsterruta genom stenkastning från barn.

Skälderviken den 18/7.

Då tåg 2185 var på ingående till Skälderviken, kastades en sten eller ett annat hårt föremål mot fönstret i en vagn, varvid yttre rutan splittrades.

Skälderviken den 19/7.

Då tåg 1895 var på ingående till Skälderviken, kastades en sten mot tåget, varvid en fönsterruta sönderslogs.

Bispgården—Ragunda den 3/8.

Tåg 4355 påkörde vid omformarstationen ett skarvjärn, som låg tvärs över högra rälen. Vem som placerat skarvjärnet på rälen är okänt. Inga skador uppstodo.

Ängelholm C—Spannarp den 6/10.

När tåg 7984 passerade Sandvägen söder om Ängelholm C, kastades av en 8—10-års pojke en sten mot tåget, varvid en fönsterruta slogs sönder.

Eslöv—Örtofta den 30/10.

Strax norr om Örtofta stannades tåg 1706, enär 8 à 10 stora stenar lågo upplagda på båda rälssträngarna. Det konstaterades sedan, att ett par 6-års pojkar voro skyldiga till ofoget.