

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

**SÄKERHETSTJÄNSTEN**

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1947

## Innehållsförteckning.

	Sid
1. Iakttagelser vid inspektion .....	5
2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar ....	7
3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser .....	7
4. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar	13
5. Särtryck, andra föreskrifter samt formulär .....	13
6. Redogörelse för mer anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst .....	14
A. Kollisioner med järnvägsfordon .....	14
Orsakade av:	
bristfällig eller försummad tågvägsinspektion eller annat fel vid expedierande av tåg .....	14
bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg, missöden eller försummelse vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt .....	16
försummelse vid växling .....	18
annan anledning .....	18
B. Kollisioner med småfordon och vissa andra olyckshändelser med fara för personalen .....	19
Orsakade av:	
fel vid expediering eller framförande av tåg .....	19
försummelse eller fel beträffande upplysning om eller uppmärksammande av tågläget .....	19
att småfordon kvarlämnats på eller icke i tid undanskaffats från spår	20
annan anledning .....	20
C. Kollisioner med landsvägsfordon .....	20
Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelse .....	20
D. Urspårningar .....	21
Orsakade av:	
Bristfällig eller försummad tågvägsinspektion .....	21
fel vid tågs expedierande eller under dess framförande .....	22
axelbrott .....	22
fel eller skador på banan eller bristfällig materiel .....	22
försumlighet vid växling .....	22
olämplig lastning .....	22
annan anledning .....	23
outredd anledning .....	23
E. Varmgångna hjullager och axelbrott, som ej vållat urspårning .....	24

<i>F. Eld i tåg</i> .....	24
<i>G. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder</i> .....	24
Orsakade av:	
försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion ..	24
annan försumlighet vid tågexpediering .....	26
bristande uppmärksamhet på eller fel i fråga om efterkommande av signaler, missöden eller försummelser vid handhavande av broms- anordningar m. m. dylikt .....	27
försumlighet vid växling .....	28
småfordon .....	28
att plattformsvagnar ej avställts hinderfritt eller ej förstängts .....	29
otillfredsställande lastning .....	29
fel på materiel och anordningar .....	29
främmande föremål på banan .....	29
okynnes- och nidingsdåd .....	29
annan anledning .....	29
<i>Sammanställning över antalet missöden vid tågrörelse under år 1947</i> .....	30

# Säkerhetstjänsten.

## 1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland gjorda iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

### *beträffande förande av överlämningsbok*

- att* signatur ej antecknats, när kontroll av införda anordningar verkställdts,
- att* anteckning ej gjorts i »långa upplägget»,
- att* anteckningar ej gjorts i boken, när order om extratågs gång mottagits, utan först dagen före tågets gång,
- att* uppgift om extratågs gång ej införts i dygnupplägget,
- att* signatur ej antecknats, när anordning slutbehandlats eller strukits,
- att* tkl signatur ej antecknats vid till- eller frånträde av tjänsten,
- att* anteckning vid utlämning och återlämning av lastspårsfrånskiljarnyckel ej skett,
- att* anteckning saknats om att stationspersonalen delgivits order, som beröra säkerhetstjänsten;

### *beträffande anteckningar i tågtidjournal*

- att* anteckning angående upplysning om tågläget ej gjorts, när bevakning återupptagits,
- att* hinderanmälan ej antecknats,
- att* tkl ej bestyrkt införd anmälan med sin signatur,
- att* anteckning ej gjorts, när då-klart anmälts,
- att* anteckning ej gjorts, när stoppsignaler uppsatts eller indragits;

### *beträffande handhavandet av telefonbok vid underrättelsestation*

- att* signatur saknats om verkställd kontroll av införda anteckningar;

### *beträffande plan för säkerhetstjänsten (säpl)*

- att* föreskrift saknats om vilken tjänstgöringstur, som skall införa och kontrollera anteckningar i överlämningsboken,
- att* uppgift saknats om när tågvägsinspektion tidigast får påbörjas på station med oförreglad skyddsväxel,
- att* föreskrift saknats om hur underlydande personal skall delgivas order angående säkerhetstjänsten;

### *beträffande säkerhetstjänsten i övrigt*

- a) anordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* säo ej varit kompletterad,
- att* tillägg till tidtabellsbokens del A och B saknats eller ej varit inrättade,
- att* till överlämningsbok använts föråldrade formulär och anvisningar,
- att* upphävda särtryck förvarats tillsammans med gällande särtryck,

- att* S15 (form 88 N) saknats,  
*att* »Plan för säkerhesttjänsten» eller motsvarande uppgifter på turlistan saknats,  
*att* »Plan för säkerhetstjänsten» ej varit anslagen på tågexpeditionen,  
*att* formulär nr 363 C, »Protokoll vid övertagning av station» saknats eller ej upprättats, när så skulle ha skett,  
*att* formulär nr 358 H, »Åtgärder vid järnvägsolycka», ej reviderats inom föreskriven tid,  
*att* »Tågvägsbeskrivning» ej upprättats, där sådan skall finnas,  
*att* »Tågvägsbeskrivning» varit ofullständig och att utfartstågvägar ej medtagits i denna,  
*att* signalredskap ej förvarats på den plats, som angivits på formulär nr 361 A,  
*att* formulär nr 361 C »anslag angående kontrollåsnycklarnas antal och förvaring» saknats,  
*att* formulär nr 361 D, anslag om förbandslåda, saknat uppgift om var sjukbår funnits,  
*att* förbandslåda ej varit låst och att innehållet behövt kompletteras,  
*att* förbandslåda ej förvarats i skåp utan på hylla eller på golvet,  
*att* knallsignalväska på dressin saknat lås;

#### b) säkerhetstjänstens utövande på driftplatser

- att* K14-nyckel och K16-nycklar ej förvarats under lås,  
*att* kontrollåsnycklar i reserv ej varit plomberade,  
*att* nyckel till tågvägs-lås eller -spärr lämnats kvarsittande i låset eller spärren,  
*att* K14-nyckel lämnats kvarsittande i ställverket sedan bevakning återupptagits,  
*att* plomber i ställverk varit brutna,  
*att* spak för lokal omläggning av även centralt omläggbar växel ej varit fränkopplad och låst,  
*att* vevar för omläggning för hand av växlar, som normalt omläggas med elektriskt växeldriv, ej varit plomberade,  
*att* lastspårsfrånskiljarnyckel lämnats kvarsittande i låset med strömmen tillslagen sedan växling avslutats,  
*att* »klart O till N» anmälts, utan att tkl lämnat medgivande härtill eller infört sin signatur i tågtidjournalen,  
*att* »O in i N» anmälts, innan infartssignalen återställts till stopp,  
*att* när bevakning återupptagits på station, tågläget ej efterhört för båda tågen, när möte skulle ske på stationen,  
*att* stoppsignaler ej utsatts vid banddisposition,  
*att* hinderanmälan ej utväxlats, när K16-nyckel utlämnats till tågbefälhavare,  
*att* upplysningar lämnats ur telefonboken av andra tjänstgöringsturer än som bestämts i plan för säkerhetstjänsten,  
*att* vid utskrivning av S-order stationsnamnen ej fullständigt utskrivits,  
*att* mottagen veckoorder ej kollationerats,  
*att* underlydande personal ej tagit del av anteckningarna i överlämningsboken,  
*att* tågexpeditör, sedan avgångssignal givits med handsignallykta, ej visat ofärgat sken mot lokpersonalen,  
*att* fordon ej förstängts eller fastbromsats,  
*att* förstängning av fordon skett med korta plankstumpar och dylikt i stället för med bromsskor eller bromsspakar,

*att* bromssläddar bort användas vid växling på station, där bangården ligger i lutning,  
*att* omställningsanordningen Tom-Last ej ställts i läget Tom, när vagn avställt för lossning,  
*att* tryckluftslangar på godsvagnar ej varit upphängda i sina hållare,  
*att* kopplingskranar till tryckluftledningen stått öppna på uppställda godsvagnar,  
*att* trampdressiner uppställt invid spår olåsta och utan tillsyn,  
*att* sträckvakter ofta ej svarat vid middagspåringningen;

c) utrustning av tåg samt tjänstgöring på tåg, vid vagnuttagning och på lok m. m.

*att* slutsignaler varit i behov av målning,  
*att* knalldosor i tågattiraljen varit för gamla,  
*att* grön signallagga saknats i tågattiraljen,  
*att* nödbromshandtag ej varit plomberade;

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

*att* A-signaler bort uppsättas, där bangården legat i stark kurva,  
*att* signalkontroll bort anordnas, när infartssignal varit så placerad, att den ej kunnat iakttagas inne från stationen,  
*att* lågankomstsignalering bort anordnas på station, där signaler från ankommande tåg ej tydligt kan uppfattas,  
*att* kontrollsignallampa till infartssignals stoppsignal ej fungerat,  
*att* kontrollås K12 bort användas för låsning av växlar i stället för hänglås,  
*att* växlar varit i behov av smörjning,  
*att* ständigt obevakad driftplats ej varit försedd med kontrollås K 16,  
*att* elektrisk växelspärren varit ur funktion längre tid,  
*att* huvudsignaltavla ej funnits vid huvudsignal,  
*att* röda bansignaltavlor saknat reflektorsprisma,  
*att* växelklot varit i behov av målning,  
*att* bromsskor ej förvarats i därför avsedd upphängningsanordning,  
*att* deformerade eller för gamla knalldosor ej slopats,  
*att* upplag anordnats i farlig närhet av spår,  
*att* sikten vid vägkorsning skymts genom upplag,  
*att* sjukbår saknats eller varit i dåligt skick,  
*att* handsignallyktor behövt repareras.

## 2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Granskning av ritningar har omfattat 266 ärenden och granskning av instruktioner 214 ärenden. Dessutom ha 80 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

## 3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Utöver tidigare gällande undantagsbestämmelser, för vilka medgivits fortsatt tillämpning vid övergången till 1947 års säo, ha följande undantagsbestämmelser utfärdats av styrelsen.

*Bevakning vid driftplats samt tåganmälan.*

När Krångfors är obeckat för tåg 6741 (tdt 147) skall lokbitrådet fälla bommarna över vägkorsningen vid km 21+781. Tåget skall sakta framföras mot och över vägkorsningen med endast föraren på loket, varefter tåget stoppas. Sedan tåget passerat korsningen fällas bommarna upp av lokbitrådet, som därefter återtager sin plats på loket.

Detta medgivande skall gälla för sagda tåg även i efterföljande tidtabeller, om enahanda förhållanden råda (skr 12/7 1947).

På tåganmälningssträckorna Sundbyberg—Bromsten—Spånga skall tåganmälan utväxlas sålunda.

Endast »O in i N» utväxlas.

Undantag:

A. »O ut» och »O in i N» utväxlas

1) för tåg, som påskjutes,

2) för tåg, vars ordningsföljd i förhållande till andra tåg är ändrad,

3) när linjeblockering är ur bruk.

B. »Utförlig tåganmälan» utväxlas i de fall, som anges i säo § 59:7 I b 1) och 2) (skr 24/10 1947).

Tågklarerarens tjänstgöring vid Örbyhus efter tåg 4247 (tdt147) får upphöra, när »4247 ut» och »Då 4247 inkommit Uppsala C, fri genomfart i Örbyhus» anmälts utan att »4247 in i Uppsala C» avvaktas. Detta undantag gäller ej, när tåg 4256 eller tåg 4249 går. (Skr 7/11 1947).

En rälsbuss får förstärka rälsbusståg 2916 från Örnsköldsvik C till Västerhus och återgå omedelbart från Västerhus till Örnsköldsvik C. Mellan Själevad och Moliden skall därvid tåganmälan utväxlas för tåg 2916 sålunda:

O ut-anmälan kompletteras med orden: »med förstärkningsbuss till Västerhus».

När förstärkningsbussen på återgång inkommit till Själevad, anmäler denna station till Moliden: »Förstärkningsbuss från 2916 in i Själevad». Först därefter får »2916 in i Moliden» anmälans.

För införandet av tåganmälan i tågtidjournalen gälla samma bestämmelser som för tåg med pålok.

För den återgående rälsbussen skall särskild tidtabell utfärdas för sträckan Västerhus—Själevad utan angivande av tågnummer och särskild tidtabell för sträckan Själevad—Örnsköldsvik C med angivande av tågnummer (skr 27/12 1947).

*Avgångssignal till tåg.*

Vid Sundbyberg skall tågklareraren ge avgångssignal till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll (skr 24/10 1947).

*Tågs intagande.*

Vid Halmstad C, Bollnäs och Alvesta får tåg intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, såvitt spårledningarna fungera samt order om spårändringen ej kan ges tågpersonalen på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas, och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal ges eller hinder uppmärksammas (skr 17/6, 4/10 och 11/10 1947).

Tåg får vid Sävenäs rangerbangård intagas på annat spår än det i tidtabellen angivna, utan att lokps orderges härom eller särskilt föreskrivet signaleringsförfarande iakttages. Oavsett om spårändring sker eller ej, skola alla tåg införas på bangården med en sth av 20 km; vid dimma eller snöyra skall hastigheten vara högst 10 km.

Villkorligt uppdrag att giva körsignal till ankommande tåg får lämnas av tågklararen till signalvakt, som användes som tågvägsinspektör för visst område av tågvägen, även om signalvakten ej anmält till tågklararen, att inspektionen verkställts. Därvid skall följande formulering användas: »Sedan Ni fullgjort Eder tågvägsinspektion, får körsignal till tåg 00 av Eder ges till spår 0.»

Innan tågrörelse sker i västra änden av bangården, skola bromsslädar vara utlagda på alla spår, varifrån fordon kunna komma in i tågvägen. Bromsslädarna anses ersätta spårspärrar. Vid tågvägsinspektion skall kontrolleras, att bromsslädar utlagts. Vid tågrörelse på annan del av bangården får växlingsrörelse i farlig närhet av tågvägen ske utan medgivande av tågklararen och pågå till dess tillkännagivande ges i högtalare eller genom lämplig signal i s. k. tjutare, att växlingsrörelsen skall avbrytas och att erforderliga åtgärder skola vidtagas av tågvägsklargöraren till skydd för tågrörelsen. Sådant tillkännagivande skall lämnas på tid och av tjänstehavare, som bestämts av stationsföreståndaren.

Anmälan »O in i Sävenäs rangerbangård» får lämnas till Olskroken av signalvakt, när villkoren härför äro uppfyllda.

Undantagsbestämmelserna ovan få ej tillämpas, när tåg, som enligt tidtabellen normalt skall gå på huvudspår Olskroken—Frändtorp, framföres över Sävenäs rangerbangård (skr 18/2 1947).

Vid Kolbäck får tåg från Dingtuna intagas på spår 2, 3 eller 4 samtidigt som tåg från Hallstahammar intages på spår 1, om båda tågen ha fast uppehåll.

Vid Ängelsberg får tåg från Snyten intagas på spår 1 samtidigt som tåg från Fagersta C intages på spår 2 eller 3, om båda tågen ha fast uppehåll vid Ängelsberg (skr 6/10 1947).

Om vid tågs ankomst till Borås C körsignal ej visas med infartssignalen, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» ej givas (skr 15/11 1947).

### *Tågs sammansättning och hastighet.*

Lokalgodståg 8542 får på sträckan Slagnäs—Arvidsjaur vid behov hänföras till bromsgrupp M, ehuru enbart den automatiska bromsen kan användas. Hjälpledningen skall kopplas mellan Mas-vagnar, men får ej blindkopplas. Bromskraften från andra vagnar än M-vagnar får medräknas enligt bestämmelserna i säo.

Enkambromsens benägenhet att utmattas vid upprepade bromsningar och lossningar, skall beaktas av föraren (skr 29/4 1947).

Sth i kurva för tåg, som drages av rälsbuss av klass A, skall på bansträckorna Nässjö—Halmstad C, Jönköping H—Vaggeryd och Falköping C—Landeryd vara följande:

Kurvradie	sth
minst 700 m	110 km
600—699 »	105 »
450—599 »	95 »
400—449 »	90 »
350—399 »	80 »
300—349 »	75 »

Vid sådan kurva, där rälsbusståg av klass A skall framföras med nedsatt hastighet, är för närvarande uppsatt en rund tavla, på vilken kurvans radie anges med svarta siffror på vit botten. Intill dess annat kan bli bestämt medgiver styrelsen, att dessa radietavlor fortfarande få användas (skr 11/10 1947).

### *Bandispositioner m. m.*

Bansträckan Mjölby—Strålnäs får samtidigt upplåtas för en vagnuttagnings och tre A-arbeten. För varje arbete skall finnas tillsyningsman och telefon. En av dessa tillsyningsmän skall ensam vara ansvarig för bandispositionen i dess helhet och övriga tillsyningsmän skola vara underställda denne (skr 22/2 1947).

Tågklareren vid Porjus får med tågledares befogethet bevilja bandisposition på bansträckan Porjus—Jokkmokk för vagnuttagnings mellan Lilleselets grusgrop och Harsprångets militärmötesplats.

Särskild K16-nyckel får tilldelas den tjänstehavare, som skall tjänstgöra som tillsyningsman vid ovannämnda vagnuttagnings. Hinderanmälan får ej återkallas, förrän tillsyningsmannen enligt säo § 100:10 förklarar sig inneha K16-nyckel (skr 14/3 1947).

När K16-nyckel utlämnats för uttagning av lok och vagnar till de ständigt obevakade driftplatserna Hjalta kraftverk, Stockvik, Yttersele grusgrop, Gåsamåla grusgrop, Skallerud, Sembla, Hökåsen och Kalmarsand får återlämnandet av K16 uppskjutas. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi platsen, skall tillsyningsmannens anmälan därom till en av gränsstationerna kompletteras med förklaringen »Jag har K16», varefter hinderanmälan får återkallas. K16 skall snarast återställas till den station, som utlämnat den. Till dess så skett, är tillsyningsmannen ansvarig för att K16 ej användes, utan att ny bandisposition anordnats och medgivande från tågklareren på en av gränsstationerna erhållits (skilda skrivelser).

### *Loks bemanning.*

På sträckan Björbo—Vansbro få dragande lok i tågen 3335 och 3338 bemannas med enbart förare. Följande bestämmelser skola gälla.

1 a. Loket skall vara godkänt av järnvägsstyrelsen för enmansbemanning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget.

b. Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

2. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat och nödbromsanordningen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga resande- eller resgodsförande vagnar.

3. Vagnvikten i tåget får ej överstiga 4 gånger lokets adhesionsvikt vid en tåghastighet över 50 km, 5 gånger samma vikt vid en tåghastighet över 40 men högst 50 km, och vid en tåghastighet av högst 40 km 6 gånger lokets adhesionsvikt.

4. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågchefhavare. Bestämmelserna i säo § 99:2 skola tillämpas.

5. Som biträde åt föraren skall på tåget tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Biträdet skall i regel och i varje fall, så snart honom av föraren ålagda arbeten i tåget utförts, ha sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaleringen.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av tågexpeditören given stoppsignal och omedelbart kan åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågets gång kallas biträdet till loket medelst signalen »fara» med visslan.

6. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

7. Tåghastigheten får vid ovanstående bemanningssätt ej överstiga 60 km. (Skr 11/9 1947)

#### *Anordnande av tåg på endast del av tåganmälningssträcka.*

På bansträckorna Mosås—Kumla och Mariedam—Godegård få tåg anordnas på endast del av tåganmälningssträcka, varvid följande bestämmelser utöver såo skola gälla.

1. Tåganmälan skall utväxlas sålunda

a) På bansträckan Mosås—Kumla.

När den automatiska linjeblockeringen är i bruk, skall »O ut» och »O in i N» utväxlas för tåg, som går endast på del av tåganmälningssträcka samt »O ut» utväxlas för tåg, som skall gå på samma spår närmast efter nämnda tåg.

Är linjeblockeringen ur bruk skall i ovan angivna fall utförlig tåganmälan utväxlas.

b) Om tåg skall gå på del av någon av sträckorna Mosås—Kumla eller Mariedam—Godegård och återgå på samma spår, innan annat tåg utsändes på tåganmälningssträckan, skall tåganmälan utväxlas gemensamt för bägge tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppges.

2. När tåg går i båda riktningarna på endast del av tåganmälningssträcka, får pålok ej användas, om det ej hela vägen skall återgå med tåget. (Skr 6/10 1947)

På bansträckorna Läggesta—Taxinge Näsby och Ludvika—Stensbo få tåg anordnas på endast del av tåganmälningssträcka, varvid följande bestämmelser utöver såo skola gälla.

För tåg, som skall gå på del av tåganmälningssträcka och återgå på samma spår, innan annat tåg utsändes på tåganmälningssträckan, skall tåganmälan utväxlas samtidigt för båda tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppges. (Skr 15/10 och 24/10 1947)

#### *Anordnande av följtåg.*

På bansträckorna Kristinehamn—Lesjöfors och Filipstads östra—Nyhyttan få följtåg anordnas, varvid dock följtåget ej får upplåtas för resande. Härvid skola bestämmelserna i § 101:7 i 1941 års såo gälla med vissa ändringar och tillägg. Dessa bestämmelser böra intagas i tidtabellsboken, del A. (Skr 13/10 1947)

*Undantag från säo § 67: 2.*

Tåg från Rydöbruk i riktning mot Torup får framgå till Kilan, när tåg befinner sig på sträckan Torup—Kinnared. Körsignal vid Kilan får ej ges till tåget från Rydöbruk, förrän det andra tåget inkommit till Kinnared eller Torup. Förutsättning för detta undantag är, att försignal anordnas till huvudsignalen E ½ vid Kilan, och att telefonförbindelse finns mellan Torup och nämnda huvudsignal. (Skr 30/4 1947)

**Särskilda undantagsbestämmelser för bandelar, som övertagits av SJ.**

Styrelsen har medgivit fortsatt tillämpning från den 1 november 1947 av de avvikelser, som gällt vid Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle enligt »särbestämmelser för EJ» (Svenska Järnvägsföreningens särtryck nr 2) eller särskilda beslut av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Lyktanordningar i de semaforer, som f. n. visa ett grönt blinkande sken, skola så snart som möjligt ändras till överensstämmelse med säo. T-semaforer böra snarast utbytas mot huvudsignaler, uppsatta framför växlarna vid sådana stationer, där tågmöten förekomma. Vid vägkorsningar med bommar eller grindar, där stoppsignal mot banan ej visas med bomsignalskärmar (-lyktor), böra sådana anordnas, så snart kan ske. Huvudsignaltavlor böra anskaffas, så snart som möjligt.

Motorvagnståg av bromsgrupp S få på bansträckan Göteborg C—Falun C—Gävle C framföras med följande sth vid gång i kurva:

Kurvradie	sth
minst 700 m .....	110 km
600—699 » .....	105 »
500—599 » .....	95 »
450—499 » .....	90 »
400—449 » .....	85 »
300—399 » .....	75 »

På bansträckorna Alvhem—Lilla Edet, Arvika—Mellerud, Beted—Skilingsfors och Ämål—Ärjäng få följtåg anordnas. Härvid skola bestämmelserna i § 101: 7 i 1941 års säo gälla med vissa ändringar och tillägg. Dessa bestämmelser böra intagas i tidtabellsboken, del A.

På bansträckorna Alvhem—Göta och Mon—Kornsjö få personförande tåg anordnas på endast del av tåganmälningssträcka, varvid följande bestämmelser utöver säo skola gälla.

För tåg, som skall gå på del av tåganmälningssträcka och återgå på samma spår, innan annat tåg utsändes på tåganmälningssträckan, skall tåganmälan utväxlas samtidigt för båda tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppgivas.

Om vid tågs ankomst till Falun C körsignal icke visas med infartssignalen, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» ej givas. (Skr 14/10 och 10/12 1947)

På bansträckan Slite—Roma få rälsbusståg framföras enligt bestämmelserna i tillägg nr 9 till Tjänstgöringsreglementet för Gotlands järnväg. Sth får dock vara högst 60 km.

Styrelsen anser sig icke kunna medgiva större hastighet än 60 km för rälsbusståg på bansträckan Roma—Hablingbo, förrän närmare utredning verkställts.

Vid frisksiktskorsningar, som i nuvarande skick icke fylla fordringarna för

fri sikt, och vid den vägkorsning på bansträckan Slite—Roma, som är försedd med ljud- och ljussignaler, skall hastighetsnedsättning ske i erforderlig grad. Detta skall för sistnämnda vägkorsning gälla tills spårledningssträckorna för vägsignalanläggningen förlängts. (Skr 17/12 1947)

#### 4. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Såo § 100 i sin helhet tillämpas på följande bansträckor:

Mjölby—Hästholmen  
 Enköping—Runhällen  
 Vartofta—Tidaholm  
 Vansbro—Särna  
 Ängelholm—Klippan  
 Barsebäckshamn—Kävlinge—Sjöbo  
 Östersund C—Storuman  
 Forsmo—Hoting  
 Brunflo—Orsa  
 Sveg—Hede  
 Harmånger—Bergsjö  
 Karungi—Övertorneå  
 Älvsbyn—Piteå  
 Jörn—Arvidsjaur—Gällivare  
 Arvidsjaur—Storuman  
 Bastuträsk—Skellefteå stad  
 Slind—Boliden  
 Hällnäs—Storuman  
 Umeå—Holmsund  
 Gånghester—Jönköping C  
 Hillared—Axelfors  
 Varberg—Kinnared  
 Hestra—Reftele  
 Alvhem—Lilla Edet  
 Arvika—Mellerud  
 Beted—Skillingsfors  
 Amål—Årjäng  
 Kil—Torsby  
 Daglösen—Filipstad V  
 Falun C—Björbo  
 Mora—Älvdalen.

Såo § 100: 9 tillämpas på följande bansträckor:

Östersund C—Storlien  
 Bollnäs—Mora  
 Kolbäck—Hallstahammar.

#### 5. Särtryck, andra föreskrifter samt formulär.

Särtryck nr 2, »Säkerhetsordning vid SJ normalspåriga bandelar» har utkommit i ny upplaga gällande fr. o. m. den 1 november 1947. En kortfattad framställning av de i sak väsentligaste nyheterna i den nya upplagan har utgivits.

I anslutning till nya såo ha dels alla tidigare gällande S-formulär, dels

formulär 88 N och 393 N1 nytryckts. De sistnämnda ha intagits bland S-formulären.

Anvisningarna till tågtidjournalen, formulär 359 A, ha omtryckts.

Ett nytt formulär 381 Å, »Ang. transport av överksamst lok (ensam tender)» har inrättats.

I samband med omtryckning ha formulär 223, »Körkort för småfordonsförare», 358 B »Tågordning» och 363 A, »Överlämningsbok» ändrats.

Enligt nedannämnda cirkulär ha föreskrifter eller anvisningar givits eller påpekanden gjorts i följande avseenden:

nr 154 angående minimiålder för förare av fordon i tåg- och växlings-tjänst,

nr 229 om att skyddsklotsar skola anbringas på de ställen i växlar och korsningar, där så anses erforderligt,

nr 629 angående tillämpningsbestämmelser till 1947 års säo,

nr 633 angående inventering av slutsignallyktor och -skärmar samt lykt-hållare,

nr 657 angående försiktighetsåtgärder vid passerandet av vägkorsningar med endast kryssmärken,

nr 729 angående sth för revisionsvagn, som kopplas sist i tåg.

## 6. Redogörelse för mer anmärkningsvärda tilldragelser i tåg-tjänst.

### A. KOLLISIONER MED JÄRNVÄGSFORDON.

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

Jönåker den 10/10.

Tåg 4004 kolliderade med sista vagnen i tåg 4001, vilken ej stod hinderfritt i förhållande till tågs 4004 utfartstågväg. Materiella skador uppstodo på loket och den påkörda vagnen.

Krampen den 5/6.

Tåg 4372 kolliderade med sista vagnen i tåg 4353, vilken ej stod hinderfritt. Tågklararen hade ej inspekterat tågs 4372 utfartstågväg, innan körsignal gavs.

Katrineholm den 8/3.

Tåg 4654, som var på ingående på stationen, påkörde ett uppställt tågsätt, som icke stod hinderfritt. 7 vagnar urspårade, men endast mindre skador uppstodo. Tågvägsinspektören hade anmält tågvägen klar, men underlåtit tillse, att en skyddsväxel intog rätt läge samt att tågvägen var hinderfri.

Tomteboda den 2/1.

I tågs 7068 infartstågväg låg en växel i fel läge, varigenom tåget gick in på annat spår och kolliderade med en vagn i ett växelsätt. Endast mindre skador uppstodo. Tågklararen, som för att vinna tid hade övertagit tågvägsinspektionen, observerade ej att växeln låg fel.

Persberg den 24/9.

När tåg 1662 var på ingående på stationen omlades en växel i tågvägen, med påföljd att tåget gick in på ett annat spår och kolliderade med ett tågsätt. Inga personer skadades. Obetydliga skador uppstodo.

Ödeborg den 2/7.

Rälsbusståg 111 körde på tåg 7681, som hade stoppats med slutet av tåget utanför stationsgränsen. T-semaforen, som visade stopp, var ej synlig för rälsbussföraren, när vagnarna i huvudspåret uppmärksammades. Hinderanmälan hade ej utväxlats, trots att vagnarna i slutet av tåget kvarställt utanför yttersta växeln i 20 minuter. In för tåg 7681 och klart för tåg 111 hade anmälts utan tågklararens medgivande. Vid kollisionen erhöles en resande lindrigare skador.

Nässjö den 26/6.

Tåg 5816 körde på ett tågsätt, som var uppställt i tågvägen. Medgivande till körsignal hade lämnats, utan att hinderfriheten kontrollerats. Endast materiella skador uppstodo.

Hamneda—Bäck den 8/3.

Rälsbusståg 2409 kolliderade på linjen med en rälsbuss, som framfördes under bandisposition. Vagnuttagningen gällde från början fram till Ljungby, men begränsades sedan till Hamneda. Stoppsignaler i egenskap av gränstation uppsattes ej vid Hamneda. Medan tågklararen, som lämnat klart för tåg 2409, befann sig på expeditionen, passerade rälsbussen, vilken ej hann stoppas. Tre resande skadades.

Kristianstad C den 24/12.

Extratåg 747 gick genom en fellagd växel i utfartstågvägen in på ett annat spår och kolliderade med ett tågsätt. Vid sammanstötningen urspårade tre vagnar. Tågklararen hade vid tågvägsinspektionen ej observerat, att växeln låg fel.

Nälden den 25/9.

Tåg 2359 intogs efter det »beredd» givits på huvudtågvägen och körde på tåg 8122, som stod på spåret. Tågklararen hade tryckt in knappen i knappställverket för omläggning av infartsväxeln. Innan växeln hunnit gå om, gavs körsignal, varigenom infartsväxeln kom att ligga till huvudtågvägen. Ställverket saknar tågvägshävstänger. Inga personer skadades. Materiella skador uppstodo i bägge tågen.

Lingbo den 5/9.

Tåg 24 kolliderade med sista vagnen i tåg 4215, vilken ej stod fullt hinderfritt i förhållande till huvudtågvägen. Tågklararen hade vid inspektionen iakttagit att tågs 4215 slutsignal befann sig innanför hinderpålen, men observerade ej att signalen var uppsatt i främre änden av vagnen. Endast mindre skador uppstodo.

Kilafors—Granbo den 17/9.

Tåg 3551 avsändes från Granbo innan framförgående tåg 4355 inkommit till Kilafors och körde på tåget strax norr om försignalen till Kilafors. Kollisionen inträffade när tåg 4355, som stannat utanför infartssignalen på grund av felaktig signalbild, backade för att taga ny fart. Tåg 3551 framfördes av ånglok och hade ej hunnit stoppas av en banvakt, som uppringts från Granbo. Vid sammanstötningen urspårade eller avsevärt skadades elva vagnar och ångloket. Inga personer skadades nämnvärt.

Åshammar den 13/7.

När tåg 26 passerade stationen, kolliderade loket med sista vagnen i tåg 4351, vilken ej stod hinderfritt. Tågklararen hade tyckt sig från stationen kunna se, att hinderfrihet förelåg.

Söderhamn C den 18/2.

Tåg 8382, som intogs enligt bestämmelserna i säo § 52, kom på grund av en fellagd växel in på fel spår och kolliderade med vagnar, som voro uppställda där. Tågvägsinspektören, som beordrats att intaga tåget, hade ej inspekterat tågvägen utan endast förfrågat sig hos tågvägsklargöraren om tågvägen var klar.

Vännäs den 25/2.

Tåg 4350 intogs på fel spår och kolliderade med vagnar, som voro uppställda där. Samma signalbild gäller för bägge spåren. Vid kollisionen döddes lokföraren. Avsevärda materiella skador uppstodo.

Älvsered den 12/4.

Rälsbusståg 158 körde på en vagn, som av en trafikant skjutits så nära tågvägen, att hinderfrihet ej förelåg. Vid tågvägsinspektionen hade ej tillsetts, att den spårspärr, som skyddade tågvägen, var låst.

Urshult den 18/9.

Tåg 2842 körde på ett tågsätt, som under växling befann sig med loket omedelbart utanför infartssignalen. Tågklararen hade utfört växling utanför stationsgränsen i strid mot bestämmelserna i säo § 56. Rälsbussföraren, som framfört tåget mer än fem minuter före tidtabellstiden, observerade ej infartssignalens stoppsignal utan först den signal, som visades av tågklareraren. Hastigheten var då för hög för att bussen skulle kunna stoppas. Vid kollisionen skadades lindrigt två resande och rälsbussföraren. Rälsbussens framände intrycktes.

*Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg, missöden eller försummelser vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt.*

Ståthöga den 21/9.

Tåg 7403, som intogs efter det »beredd» givits, kunde ej stanna vid infartstågvägens slutpunkt, vilken markeras med dvärgsignal i stoppställning. Tåget fortsatte 20 m förbi signalen och kolliderade med tåg 4002, som var på ingående på intilliggande spår. I tågs 7403 tidtabell anges, att hinder kan finnas strax bortom infartstågvägens slutpunkt. Tågklarararbiträdets i strid mot bestämmelserna i säo § 57 och utan tågklararens medgivande lämnat tillstånd till körsignal för tåg 4002, under det tåg 7403 var på ingående.

Åby den 12/8.

Tåg 915, som ej kunde stanna framför infartssignalen, vilken visade stopp, kolliderade vid infartsväxeln med ledningsavdelningens Öb-lok och revisionsvagn. Därvid urspårade två personvagnar och skadades bägge loken. Två resande erhöilo lindriga skador.

Sundbyberg—Stockholm C den 25/7.

Till tåg 1180, som blivit stående på linjen till följd av spänningslöshet, utsändes hjälplok. Personalen på detta uppmärksammade för sent tåget, som påkördes. Mindre skador uppstodo.

Göteborg—Tingstad den 5/11.

Växlingssätt V617, som kom från Kville-bangården, körde från sidan på växlingssätt V515, som stod uppställt på spår 2. V617 synes ha passerat

en dvärgsignal i stopp. Vid sammanstötningen träffades en oljevagn i V515, vilken vräktes över mot spår 1. I samma ögonblick passerade på spår 1 persontåg 1574, varvid loket kolliderade med oljevagnen. Av den utsprutande oljan antändes personvagnarna. Lokföraren på V617 och tre resande dödades. Stora materiella skador uppstodo.

Söndrum den 14/8.

När tåg 5157 närmade sig försignalen angavs att infartssignalen visade stopp. Vid driftbromsning och senare nödbromsning erhöles otillräcklig bromsverkan, med påföljd att tåget gick förbi stoppsignalen och kolliderade med ett tågsätt på stationen. Vid sammanstötningen urspårade 13 vagnar. Inga personer skadades. Avsevärda materiella skador uppstodo.

Vislanda den 21/5.

Rälsbusståg 544, som intogs enligt bestämmelserna i såo § 73, kunde ej stanna på avsedd plats, utan kolliderade med ett tågsätt. Inga resande skadades.

Oskarshamn den 7/3.

När rälsbusståg 63 var på ingående på stationen, kunde bussen ej stoppas utan kolliderade med stoppbocken i slutet av tågvägen. Vid undersökning konstaterades, att bromsinrättningen var bristfällig.

Sollefteå—Långsele den 18/7.

Rälsbusståg 8256, som framfördes som följtåg, körde på framförgående tåg 2622. Rälsbusståg 2622 hade stoppats drygt 100 m bortom en hållplats i avsikt att backas till hållplatsen, sedan följtåget stoppats. Följtåget kunde dock ej stanna framför den stillastående bussen. Fem resande erhöles lindriga skador.

Torpshammar den 29/3.

Tåg 6121 gick förbi infartssignalen i stoppställning och kolliderade med tåg 6136, varvid 8 vagnar urspårade. Avsevärda materiella skador uppstodo.

Bergträsk—Brännberg den 27/10.

Tåg 8037, som utgjordes av fyrhjulig motordressin, kolliderade med rälsbusståg 1182 c:a 2 km söder om Brännberg. Tåg 8037, som enligt tidtabellen hade fast uppehåll i Brännberg och möte där med tåg 1182, intogs på sidotågväg. Utan erhållen avgångssignal och 8 min. före tidtabellstiden passerade föraren stationen, i tanke att det var driftplatsen närmast före Brännberg. Tågklararen befann sig på expeditionen, när tåget passerade stationshuset. Senare visad stoppsignal iakttofs ej från dressinen. Endast materiella skador uppstodo.

Jokkmokk—Porjus den 3/4.

Rälsbusståg 1030 kolliderade med extra rälsbusståg 1063 omedelbart norr om Ligga. Rälsbussföraren på tåg 1030 hade erhållit order om möte med extratåget i Ligga och klart endast till platsen, men avglömt mötet. Sammanstötningen skedde med låg hastighet. Fem resande erhöles lindriga skador.

Tegnaby—Växjö den 27/2.

Tåg 9082, som stannat på linjen på grund av lokskada, påkördes av hjälploket, som framfördes under form av vagnuttagning. Föreskriven stopp-

signalering hade ej slutförts, när begäran om hjälptåg framställdes. I ordern till hjälploket hade ej tydligt angivits platsens läge. Mindre materiella skador uppstodo vid kollisionen.

Anderstorp den 16/8.

När tåg 2595 närmade sig stationen, visades från T-semaforen inne på stationen stopp. Tåget, som ej kunde stanna framför stationsgränsen, kolliderade med fyra uppställda godsvagnar. Femton resande erhöilo huvudsakligen lindriga skador. De materiella skadorna blevo rätt betydande.

#### *Orsakade av försummelse vid växling.*

Tillberga den 22/2.

När extratåg 924 var på utgående, kolliderade det med ett växelsätt, som backades ut i tågvägen. Växelsättet hade dessförinnan påkörto en spårspärr varvid tre vagnar urspårade. Växelledaren hade icke förvissat sig om att växlingsrörelsen kunde åga rum.

Vara den 12/8.

När VGJ tåg 8 var på utgående, kolliderade det med en lokomotor, som under växling utförts i tågvägen. Växlingsledaren hade igångsatt rörelsen sedan tågvägsinspektionen skett, utan att tågklararens tillstånd inhämtats.

#### *Orsakade av annan anledning.*

Hallstahammar—Surahammar den 23/12.

I tåg 1365, som bestod av två rälsbussar, släppte kopplet mellan bussarna. Detta uppmärksammades ej av förarna, som sutto i var sin ände av tåget. Vid inbromsning vid Haga hållplats påkördes den främre rälsbussen av den bakomvarande. Bussarna hade skilda bromssystem, varför bromsslängen ej var kopplad. En resande erhöil lindriga skador.

Lidnäs den 31/5.

Tåg 8007, som erhöilit rätt körsignal, gick in på fel spår och kolliderade med 3 uppställda vagnar. Signalreparatörer hade utan tågklararens medgivande brutit förreglingen i en växel och lagt om den, varefter de avlägsnat sig. När kollisionen inträffade, befunno de sig i den främsta av de tre påkörda vagnarna och erhöilo mindre skador.

Trönninge den 28/6.

Tåg 5152 kolliderade med sista vagnen i tåg 5153, som ej stod hinderfritt i förhållande till huvudtågvägen. Vid mötet hade tåg 5153 intagits på sidotågvägen, varefter tågklararen inspekterade hinderfriheten för tågets bakre del. Föraren, som enligt tdt svarade för hinderkontrollen vid lok, backade strax efteråt tåget någon vagnslängd, emedan loket stannat för långt fram. Genom denna förflyttning kom sista vagnen att stå för nära huvudtågvägen. Tågklararen, som befann sig på gång mot stationen, observerade ej rörelsen utan uppfattade endast den därefter givna signalen »lägg om växeln» och ansåg sig därför ha huvudtågvägen hinderfri.

B. KOLLISIONER MED SMÅFORDON OCH VISSA ANDRA OLYCKSHÄNDELSE MED  
FARA FÖR PERSONALEN.

*Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.*

Gullberna den 19/12.

Rälsbusståg 491 påkördes omedelbart bortom stationen av ett B-fordon, som framfördes efter tåget. Rälsbussföraren på tåg 491, vilket var genomfartståg i Gullberna, hade på en resandes anmodan stoppat rälsbussen för att backa den in på stationen för avstigande. När småfordonsföraren upptäckte bussen, vilken stod i en kurva, var avståndet för kort för att B-fordonet skulle kunna stoppas.

*Orsakade av försummelser eller fel beträffande upplysning om eller uppmärksammande av tågläget.*

Munktorp—Köping den 28/4.

Tåg 1046 påkörde en trampdressin, som framfördes som C-fordon. På dressinen, som förstördes, färdades två banarbetare, av vilka den ena dödades, men den andra undkom oskadd.

Kil—Fagerås den 7/8.

Tåg 55 körde på en dressin, som ej hann undanföras hinderfritt. En av de två, som färdades på dressinen, dödades.

Svartå—Degerfors den 4/7.

Tåg 1418 körde på en motordressin, som framfördes i samma riktning som tåget. Småfordonsföraren, som hade trott sig hinna till Degerfors före tåg 1418, undkom oskadd.

Brintbodarne—Gävunda den 9/3.

Tåg 10066, som var försenat, påkörde en trampdressin. Småfordonsföraren dödades.

Vimo—Vika den 10/3.

Extratåg 1733 körde på och ramponerade ett C-fordon. Småfordonsföraren, som underrättats om tågets gång, hade avglömt det.

Gammalkroppa—Nyhyttan den 13/9.

Extratåg 9255 körde på och ramponerade en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren hade ej inhämtat upplysningar om tågläget. Inga personer skadades.

Borås C—Sandared den 22/10.

Tåg 503 körde på en motordressin, som framfördes som B-fordon. Av de fyra, som färdades i dressinen, dödades en och skadades en allvarligt. De två andra erhöilo endast lindriga skador. Dressinen förstördes fullständigt.

Boxholm den 28/11.

Tåg 101 körde under ingående på stationen på en motortralla med släpvagn, vilka ramponerades. Småfordonsföraren, som skulle växla över fordonen till ett annat spår, hade ej efterhört tågläget.

Spannarps—Ängelholm C den 9/5.

Extratåg 9195 körde på och förstörde en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren hade underrättats om tågets gång, men glömt bort det. Inga personer skadades.

Norra Vram—Åstorp den 29/7.

Tåg 7832 påkörde och ramponerade en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren, som undkom oskadd, hade uppfattat ett lok, som växlade i Åstorp som tågs 7832 lok och räknade med, att tåget redan framgått.

Linaälv—Håmojokk den 24/10.

Tåg 8893 körde på en motortralla, som framfördes som B-fordon. Dressinföraren undkom oskadd.

Veddige—Horred den 9/7.

Extratåg 8518 körde på en motortralla, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren hade ej underrättats om extratågets gång. Motortrallan förstördes fullständigt.

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

I 5 fall ha småfordon, som lämnats kvar på spår eller ej i tid undanförs, påkörts.

*Orsakade av annan anledning.*

Gläborg—Hallinden den 21/7.

Tåg 8950, som backade för att taga ny fart, kolliderade under rörelsen in på Gläborgs station, som var obehövad, med en motordressin. Småfordonsföraren, som färdades efter tåget, hade gjort ett kort uppehåll på stationen.

Varberg—Tofta den 1/12.

Tåg 8521, som stannat framför infartssignalen till Varberg, påkördes bakifrån av en motortralla. När småfordonsföraren upptäckte tåget, vars slutsignallykta ej var tänd, var avståndet för kort för att fordonet skulle kunna stoppas. Tre som färdades på motortrallan, skadades.

#### C. KOLLISIONER MED LANDSVÄGSFORDON.

*Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.*

Alingsås—Torps den 31/1.

Tåg 4738 kolliderade med en personbil vid en vägkorsning, där bomarna ej voro fällda. Bilen erhöll avsevärda skador. En person skadades lindrigt.

## D. URSPÅRINGAR.

*Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.*

Orrskog den 2/1.

Rälsbusståg 750 urspårade, när en fellagd medväxel i utfartstågvägen uppkördes.

Hästholmen den 24/10.

Tåg 7402 gick genom en fellagd motväxel i utfartstågvägen in på ett sidospår och körde på en spårspärr. Loket och tre vagnar urspårade.

Vansbro den 15/2.

Rälsbusståg 1686 urspårade i en fellagd medväxel i utfartstågvägen. Inga skador uppstodo.

Högsäter den 10/8.

Rälsbusståg 119 urspårade under utgående från stationen i en fellagd medväxel.

Högsäter den 3/11.

I tåg 7683 urspårade två vagnar i en fellagd växel.

Hässleholm den 3/9.

När tåg 4219 var på utgående, urspårade tre vagnar inuti tåget. Urspåringen skedde i en motväxel, som uppkörts, när tåget tidigare backades genom växeln.

Killeberg den 25/2.

När tåg 8006 var på utgående, urspårade loket i en växel, som lades om framför tåget.

Dösjöbro den 23/2.

När tåg 2548 var på ingående, urspårade loket och de tre närmaste vagnarna i en motväxel, som uppkörts av föregående tåg. Tågvägen, som var oförreglad, hade ej inspekterats. Inga resande skadades. Avsevärda materiella skador uppstodo.

Fredriksfors den 19/1.

Rälsbusståg 2591 urspårade i utfartstågvägen, när en fellagd medväxel uppkördes.

Sveg den 17/1.

Tåg 2622 urspårade i en fellagd växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade givit avgångssignal utan att avvakta besked om fullgjord tågvägsinspektion.

Åsarna den 17/1.

Rälsbusståg 2315 urspårade, när en fellagd medväxel uppkördes.

Karlshamn C den 13/10.

Rälsbusståg 2715 körde upp en fellagd medväxel i utfartstågvägen, varvid rälsbussen urspårade.

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

Munktorp den 9/9.

När tåg 3073 var på ingående, omlades en växel under tåget, varvid två vagnar urspårade och en tredje vagn gick in på annat spår.

Nässjö den 12/7.

När rälsbusståg 82 var på ingående, återtog ställverksvakten signal- och förreglingsställaren och lade om en växel i tågvägen med påföljd att bussen urspårade. Han hade räknat med, att tåget redan framgått över tågvägen.

*Orsakade av axelbrott.*

I 38 fall har urspårning inträffat på grund av axelbrott. Av dessa ha 7 förorsakats av varmgång och 11 av gamla bräckor; i övriga fall haf orsaken ej kunnat klarläggas.

*Orsakade av fel eller skador på banan eller bristfällig materiel.*

I 4 fall har urspårning inträffat till följd av fel eller skada på banan och i 20 fall på grund av bristfälligheter på lok eller vagnar.

*Orsakade av försumlighet vid växling.*

Ängelholm den 15/1.

Vid tågs 5153 avgång urspårade en vagn på grund av att en bromssko kvarglömts mellan två vagnar i tåget.

*Orsakade av olämplig lastning.*

Västerljug—Vagnhärad den 10/5.

I tåg 4001 urspårade 11 godsvagnar. Av utredningen har framgått, att den första av vagnarna, en Os-vagn lastad med lådor innehållande traktorsdelar, var snedlastad, vilket torde ha varit anledningen till urspårningen. Avsevärda skador uppstodo på såväl vagnarna som banan.

Skällsäter—Bäckefors den 21/4.

I tåg 7681 urspårade 8 vagnar. Urspårningen förorsakades av att en vinkeljärnstötta fallit ner från vagnen närmast före de urspårade och lagt sig över ena rälssträngen.

Halmstad C—Söndrum den 5/11

I tåg 5158 urspårade en vagn lastad med järnplåt. Urspårningen synes ha förorsakats av att lasten förskjutit sig.

Solberga—Flisby den 20/9.

I tåg 4391 urspårade en Os-vagn lastad med gjutjärn. Vagnen saknade sidolämningar och lasten var ej förstängd, varför det anses sannolikt, att något järnstycke fallit ned och vållat urspårningen. Vagnen gick på sliparna omkring 500 m, då den kastades åt sidan och drog ytterligare sex vagnar ur spår.

Lidnäs—Lamhult den 21/3.

I tåg 4398 urspårade strax söder om Lamhult en Lr-vagn, lastad med kopparplattor. I infartsväxeln drogs efterföljande vagn ur spår. Urspåringen förorsakades av att lasten förskjutits. Avsevärda materiella skador uppstodo.

Byvalla—Dalgränsen den 29/8.

I tåg 4204 urspårade en O-vagn, som var lastad med stålvalsar. Urspåringen förorsakades av att lasten förskjutits.

Växjö den 16/5.

När tåg 9811 var på ingående, urspårade en vagn inuti tåget. I tåget fanns en sändning långa pålar, som var lastad på tre vagnar. Lasten vilade på de yttre vagnarna men på grund av otillräckligt spelrum för lastens rörelse över den mellankopplade vagnen urspårade denna i en kurva på bangården.

#### *Orsakade av annan anledning.*

Skinnskatteberg—Dagarn den 23/10.

Tåg 4365 körde på en älg, som tagit sig upp i spåret, varvid en vagn urspårade.

Arkelstorp—Immeln den 5/7.

Tåg 442, som bestod av två sammankopplade rälsbussar, körde på tre träd, som blåste omkull över banan strax framför tåget. Vid kollisionen urspårade den främre bussen. Inga resande skadades.

Långbacka—Hybo den 2/8.

Rälsbusståg 2528 körde på en häst, som tagit sig upp i spåret, varvid den främre bussens bakre hjulpar urspårade.

Lillhamra—Tandsjöborg den 14/6.

Tåg 1662 körde på en häst, som tagit sig upp på banan, varvid en godsvagn närmast lok urspårade. Inga resande skadades.

#### *Orsakade av outredd anledning.*

Laxå—Vretstorp den 4/4.

I tåg 4053 urspårade 18 vagnar. Avsevärda materiella skador uppstodo. Av märken på sliprarna framgick, att ett hjulpar hade gått vid sidan av spåret omkring 7 km. Det har konstaterats, att urspåringen icke berott på rälsbrott eller axelbrott. Den verkliga orsaken har ej kunnat utrönas.

Håmojokk—Fjällåsen den 10/11.

I tåg 59 urspårade 30 lastade Mas-vagnar. Av dessa hade de 27 sista vagnarna kört in i varandra. Stora materiella skador uppstodo. Orsaken till urspåringen har ej kunnat fastställas.

Sandbäck den 26/10.

När tåg 6502 var på ingående på spår 3, gick andra vagnen från lok in på spår 4, varvid den och ytterligare två vagnar urspårade. Växeln, som är endast lokalt omläggbar och var haspad, låg efter urspåringen till spår 4. Inget fel kunde konstateras på växeln.

Vid ytterligare 21 urspåringar har urspåringsorsaken ej kunnat fastställas.

## E. VARMGÅNGNA HJULLAGER OCH AXELBROTT, SOM EJ VÄLLAT URSPÅRING.

I 8 fall har vagnar avkopplats på grund av varmgång eller axelbrott, som ej lett till urspåring.

## F. ELD I TÅG.

Under år 1947 har inrapporterats att brand uppstått i vagnar, som varit lastade med

träkol .....	16 gånger
torv, torvströ, torvmull och bränttorv .....	8 »
ved, stubbved och sliprar .....	7 »
hö, halm, träull, spån samt gods, emballerat med halm ..	5 »
styckegods .....	1 »
annat gods .....	2 »

I personvagnar har brand uppstått 2 gånger, därav 1 gång i bälgarna. I godsvagnars väggar eller tak samt i presenningar, som täckt gods, har antändning skett 4 gånger. I ellok har brand uppstått 2 gånger. Ånglokens ved- eller torvförråd har antänts i 1 fall.

## G. OLYCKSTILLBUD OCH OLYCKSHÄNDELSER UTAN SVÄRARE FÖLJDER.

*Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion.*

Huskvarna den 14/12.

Tåg 1218 intogs på grund av en fellagd motväxel på annat spår än det tidtabellsenliga och mot ett tågsätt. Tåget kunde stanna på betryggande avstånd från vagnarna. Samma signalbild gäller för bägge tågvägarna.

Tidan den 23/2.

Vid tågs 10 ankomst till Tidän, som enligt tidtabellen var oövakad, stod infartssignalen till stopp. Då körsignal ej erhöles, infördes tåget enligt säo § 92. Där lämnade tågklararen besked, att signalen av glömska ej ställts på kör samt gav avgångssignal. Till följd av bristande tågvägsinspektion låg emellertid en medväxel i utfartstågvägen i fel läge och uppkördes.

Skövde den 26/1.

Vid inspektion av infartstågvägen för tåg 1355, hade tågvägsinspektören ej uppmärksammat, att en motväxel intog fel läge. Tåget kom härigenom att införas på ett annat spår och uppkörde en medväxel.

Östansjö den 19/11.

Tåg 4046, som kvartagits på stationen, hade intagits på sidotågväg och efter framåtsignal förts förbi infartstågvägens slutpunkt. Lokföraren, som observerat att »kör» visades för utfart från huvudtågvägen, gav signalen »fara» och underrättade tågklararen om att tåg 4046 ej stod hinderfritt. Tåget backades därefter av tågklararen.

Karlstad C den 29/7.

När tåg 1416 var på ingående, observerade lokpersonalen, att ett lok var uppställt i tågvägen. Tåget nödbromsades och kunde stanna framför loket. Tågklareraren hade ej inspekterat hinderfriheten.

Malmö Västra den 10/6.

När tåg 2501 var på utgående från stationen, stoppades tåget på grund av att vagnar stodo uppställda utanför yttersta växeln. Tågvägsinspektören hade anmält utfarten klar, utan att tänka på de uppställda vagnarna.

Möckhult den 26/9.

Rälsbusståg 63 körde på en spårspärr, som ej lagts ned, när infartstågvägen klargjordes. Obetydliga skador uppstodo.

Löderup den 24/1.

I tågs 477 infartstågväg låg en växel i fel läge. Föraren kunde ej stanna tåget, förrän växeln passerats. Något hinder fanns dock ej. Stationen saknar växelförregling.

Hurva den 11/9.

Tåg 2575 intogs genom en fellagd motväxel i infartstågvägen på orätt spår. Stationen saknar växelförregling.

Hennan den 23/3.

När tåg 26 var på ingående på huvudtågvägen, upptäckte lokpersonalen, att mötande tåg 21 stod på spåret. Tåg 26 kunde dock stanna, utan att sammanstötning skedde.

Hackås den 10/12.

Tåg 8415 körde på en spårspärr, som ej lagts ned, när utfartstågvägen klargjordes. Obetydliga skador uppstodo.

Fristad den 25/9.

När tåg 6917 passerade stationen låg en motväxel i fel läge. Tåget gick in på ett spår till godsmagasinet och fortsatte genom magasinet samt körde på en spårspärr. Inga vagnar urspårade. Loket erhöll mindre skador.

Bor den 26/7.

Tåg 502 intogs genom en fellagd motväxel i infartstågvägen på orätt spår. Tåget stoppades omedelbart innanför växeln.

Braås den 22/4.

När tåg 354 var på ingående, kom stationens godstralla av en stormby i drift mot tågvägen och träffade vagnen närmast loket. Sedan tågvägsinspektionen utförts, hade trallan flyttats en kortare sträcka och sedan ej förstängts.

Hallabro den 21/11.

Tåg 2782, som erhållit avgångssignal, stannades av lokpersonalen, enär utfartstågvägen ej var hinderfri. Tågklareraren hade föregående kväll försummat förstänga och fastbromsa två vagnar på bangården, vilka under natten kommit i drift. Inspektion av utfartstågvägen för tåg 2782 hade ej utförts.

---

Utöver dessa tillbud ha i 10 fall fellagda medväxlar i utfartstågvägen uppkörts. I flera av dessa fall ha tåg avsänts efter möte eller förbigång, innan växeln i utfartstågvägen omlagts efter det andra tåget.

I två fall har tåg kört på föremål invid spår.

*Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.*

Skinnskatteberg den 11/8.

Tåg 601 avsändes från Skinnskatteberg, innan framförgående tåg 7251 inkommit till Krampen. Tågklararen, som uppmärksammade sitt misstag, begärde nödutlösning av kontaktledningen, varigenom tåget stoppades på linjen.

Skinnskatteberg den 10/10.

Tåg 605 avsändes från Skinnskatteberg, innan framförgående tåg 4367 inkommit till Krampen. Tågklararen, som uppmärksammade sitt misstag, ombesörjde, att tåget stoppades vid en hanvaktstuga 3 km söder om stationen.

Skinnskatteberg den 22/11.

Vid tågs 4359 ankomst till Skinnskatteberg visade infartssignalen »kör», trots att mötande tåg 4394 ej inkommit och utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits. Tåg 4359, som var genomfartståg, skulle ha intagits enligt säo § 74: 3. Stationen saknar utfartssignal. När föraren under ingången observerade, att tåg 4394 ej inkommit, bromsades tåget.

Gnesta den 22/11.

Tåg 139 avsändes från Gnesta, innan framförgående tåg 4039 inkommit till Björnlunda. Tågklararen, som uppmärksammade sitt misstag, begärde nödutlösning av kontaktledningen.

Stockholm C—Sundbyberg den 12/5.

Under pågående enkelspårsdrift på uppspåret Tomtebodavägen Övre—Sundbyberg, gavs körsignal till tåg 1180 för infart på sträckan oaktat att tåg 1111 befann sig på gång i motsatt riktning. Tågen stannade framför längre bort belägna signaler, som visade stopp. Ställverksvakten hade underlåtit att omställa riktningställaren samt att förvissa sig om att tåg 1111 framgått.

Floda den 21/7.

Extratåg 7471 intogs på spår 3, vars kontaktledning fränkopplats för pågående målningsarbeten. Tåget nödbromsades och strömavtagarna hann nedfällas, innan några nämnvärda skador uppstodo. Tågklararen, som medgivit fränkopplingen, hade sedan avglömt att spåret var spänningslöst.

Lerum—Jonsered den 1/9.

Tåg 4727 avsändes från Lerum innan framförgående tåg 1011 inkommit till Jonsered. Tågklararen i Jonsered hade anmält, att tåg 1011 inkommit och genom nödutlösning av blockspärren lämnat medgivande för nästa tåg, trots att tåganmälningssträckan ej var fri. Tåget stoppades 300 m framför tåg 1011, som stod på linjen.

Rörvik den 2/4.

Tåg 8004, som ej ordergivits om extratågs 75 gång, avsändes från stationen innan tåg 75 inkommit och utan att klart erhållits. Lamhult hade avglömt ordergivningen och tågklararen i Rörvik hade ej kontrollerat, att den verkstälts. Tåg 75, som var försenat, kvartogs i Stockaryd.

Sävsjö den 20/6.

Tåg 5685, som på stationen hade möte med två tåg, erhöll sedan första tåget inkommit avgångssignal, varvid utfartssignalen stod på kör. På föra-

rens signal »har mötande tåg inkommit?» gavs signalen »klart för avgång», vilken upprepades, då signalen ej åtlyddes. Först en stund därefter kom tågklararen ihåg det andra tåget och gav stoppsignal.

Trönninge—Halmstad C den 17/11.

Tåg 1852 avsändes från Trönninge innan framförgående tåg 5362 inkommit till Halmstad. Tåg 1852 stoppades genom att kontaktledningen gjordes spänningslös.

Vallsta den 21/11.

Rälsbusståg 2515 avsändes innan mötande tåg 8322 inkommit till Vallsta. Tåg 2515 stoppades vid utfartsväxeln. Kontaktledningen hade dessförinnan gjorts spänningslös.

Lörstrand den 28/12.

Tåg 4205 avsändes från Lörstrand, innan mötande tåg 96 inkommit. Tåg 96, som var försenat, stoppades i Karsjö. Tåg 4205 hade ej underrättats om att tåg 96 var anordnat. Tågklararen i Lörstrand hade ej kontrollerat, att ordergivning skett.

Skogsryd den 10/6.

Tåg 813 avsändes från Skogsryd, innan framförgående tåg 819 inkommit till Borås C. Innan några åtgärder hade vidtagits för att stoppa tåg 813, anmäldes från Borås C, att tåg 819 inkommit.

Dalsjöfors den 17/7.

Tåg 8548 avgick från Dalsjöfors innan framförgående tåg 702 inkommit till Gånghester. Tåg 8548, som var genomfartståg, intogs på stationen utan att bestämmelserna i säo § 74: 3 iaktogs. Av tågklararen visad stoppsignal med grönt sken uppfattades av lokps som avgångssignal. Ny stoppsignal gavs ej, trots att tåget fortsatte mot Gånghester. Lokpersonalen på tåg 8548 observerade tåg 702, som blivit stående på linjen och hann stanna tåget.

*Orsakade av bristande uppmärksamhet på eller fel i fråga om efterkommande av signaler, missöden eller försummelser vid handhavandet av bromsanordningar m. m. dylikt.*

Högsjö den 23/12.

Tåg 4039, som enligt tidtabellen hade fast uppehåll i Högsjö, avgick från stationen innan framförgående tåg 4077 inkommit till Kilsmo. Av tågklararen visad stoppsignal med grönt sken uppfattades av lokps som avgångssignal, trots att bestämmelserna i säo § 72: 8 ej tillämpats. Tåg 4039 stoppades genom nödutlösning av kontaktledningen.

Stockholm C den 10/2.

Tåg 433 kunde ej bringas till stopp i tid utan körde på en stoppbock. Två resande skadades lindrigt. Orsaken torde ha varit att frostbildning uppstått på bromsblocken.

Stockholm C den 27/2.

När tåg 1007 var på ingående kunde tåget ej stanna utan påkörde en stoppbock. Endast mindre skador uppstodo. Orsaken torde ha varit frostbildning på räl och bromsblock.

Mora den 9/3.

GDG tåg 11071 gick förbi stoppsignal från huvudsignalen, som skyddar en skiljeväxel omedelbart norr om stationen, körde upp växeln samt gick därefter förbi infartssignalen, som visade felaktig signalbild. Denna gällde tåg 1637, som just intagits. Tågklararen gav stoppsignal mot tåget, som stoppades utan att kollision uppstod.

Mora den 25/3.

Rälsbusståg 848 kunde ej bringas att stanna på stationen och körde förbi utfartssignalen i stoppställning. Fel hade uppstått på bromssystemet.

Lomma den 18/12.

Extratåg 5486, ensam lokomotor, som enligt tidtabellen hade fast uppehåll och möte med tåg 1871 i Lomma, passerade stationen utan avgångssignal och förbi utfartssignalen i stopp, innan mötande tåg inkommit. Tåg 1871, som var försenat, kvarhölls i Flädie för möte med tåg 5486.

Järvsö den 28/12.

Extratåg 10061, som enligt tidtabellen hade fast uppehåll i Järvsö, passerade stationen innan tåg 91 inkommit till Lörstrand. Tågpersonalens tidtabell angav felaktigt, att tåget var genomfartståg i Järvsö. Då »kör» erhöles utan vidare, räknade lokpersonalen med, att tåget skulle passera stationen. Tågklararen observerade, att hastigheten var hög och förstod, att tåget ej skulle kunna stanna invid plattformen. Han fällde därför bommarna i södra delen av bangården och visade sedan omedelbart stopp med grönt sken. Lokpersonalen uppfattade signalen som avgångssignal och fortsatte med tåget. Innan kontaktledningen hann nödfränkopplas, hade tåg 91 inkommit till Lörstrand.

Hestra den 29/11.

Rälsbusståg 70 gick förbi infartssignalen, som visade stopp, och körde upp en växel, som var lagd för tågs 2605 utfart. Tåg 2605, som hade fått avgångssignal, stoppades av tågklararen. Stark snöyra rådde vid tillfället.

Borås C—Skogsryd den 1/5.

Under tågs 6917 gång på linjen, märkte föraren vid bromsning, att erhållen bromsverkan ej motsvarade tillgänglig bromsvikt. Vid undersökning i Borås C konstaterades, att kopplingskranen var stängd mellan andra och tredje vagnen från lok.

#### *Orsakade av försumlighet vid växling.*

Gårdsjö den 6/5.

Tåg 9 körde på en bromssko, som kvarglömtes på spåret. Inga skador uppstodo.

#### *Orsakade av småfordon.*

Finnforsfallet—Bastuträsk den 5/7.

Extra rälsbusståg 304 mötte ett B-fordon på linjen. Bägge fordonen kunde stoppas, varigenom sammanstötning undveks. Småfordonsföraren hade ej hunnit underrättas om tåget, som anordnats efter det färden anträtts. Tåget hade ordergivits om detta förhållande.

*Orsakade av att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts.*

I 4 fall har tåg kört på plattformsvagnar, som ej stått hinderfritt eller ej varit förstängda.

*Orsakade av otillfredsställande lastning.*

I 7 fall ha vagnar, som lastats olämpligt, förorsakat olyckstillbud eller mindre olyckshändelser.

*Orsakade av fel på materiel och anordningar.*

Sölvesborg—Bromölla den 5/11.

I tåg 6501 brast vid bromsning kopplingsöglan på en godsvagn. Tåget stoppades sedan visshet vunnits, att den lossgångna tågdelen stannat. Brott-ytan visade en gammal bräcka.

I ytterligare 9 fall ha olyckstillbud uppstått på grund av fel på lok eller vagnar eller på banan.

*Orsakade av främmande föremål på banan.*

Svartå—Degerfors den 30/11.

Tågs 31 lok träffades av två vagnsstolpar, som förenade med en vagnkätting hängde i kontaktledningen. Skador uppstodo bl. a. på lokets strömavtagare, varjämte kontaktledningen revs ned. Stolparna saknades i ett fjärrgodståg, som passerat före tåg 31.

Jularbo—Fors den 26/2.

Tåg 4350 körde på knalldosor, som utlagts till skydd för ett rälsbrott, men kunde ej stoppas förrän större delen av tåget passerat brottet. Ingen skada uppstod.

I 3 fall ha tåg kört på främmande föremål på banan.

*Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.*

I 3 fall ha olyckstillbud uppstått till följd av okynnes- och nidingsdåd.

*Orsakade av annan anledning.*

Kilafors den 3/12.

När tåg 420 var på ingående, observerade lokpersonalen att tåget intogs på spår 4 i stället för på det tidtabellsenliga spår 3 och att vagnar voro uppställda i tågvägen. Vid klargöring av tågvägen hade skiljeväxeln mellan spåren kunnat förreglas i läge till spår 3, trots att växeln intog omlagt läge. Det synes som om spännverkets motvikter varit hopfrusna och att bägge vikterna lyfts, när förreglingsveven omlades. Tåget nödbromsades och kunde stanna strax bortom växeln.