

REDOGÖRELSE
för
VERKSAMHETEN
inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
VID STATENS JÄRNVÄGAR
UNDER ÅR 1937



Säkerhetstjänsten.

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

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

att order med längre giltighet ej införts i upplägg för resp. kalenderdygn,
att tågexpeditörerna ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
att anteckning om uttagning av A-fordon i förekommande fall saknats samt
att föräldrade anvisningar för överlämningsbokens förande använts;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

att hinderanmälan ej antecknats på föreskrivet sätt samt
att anteckning med upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obevakad station ej gjorts på föreskrivet sätt;

beträffande handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggning

att nyckel till tågvägsläs lämnats kvarsittande i låset samt
att anslag och ritningar ej funnits uppsatta enligt gällande bestämmelser;

beträffande förbandslådor

att anslag vid förbandslådas förvaringsplats saknats samt
att förbandslåda i tåginka varit placerad på golvet;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

att såo ej varit kompletterad enligt utgivna tillägg,
att tillägg till tidtabellsboken ej varit inrättade,
att föräldrad tågordning funnits uppsatt,
att utgallring av äldre sektionorder ej varit gjord,
att plan för säkerhetstjänsten saknat uppgift om befintligt säkerhetsspår,
att plan för säkerhetstjänsten ej angivit, när tågvägsinspektion tidigast finge påbörjas, samt
att avlösning mellan tågexpeditörer varit förlagd till olämplig tidpunkt;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

att oklart uttryckssätt använts vid utväxling av muntliga meddelanden av vikt för säkerheten,

att tågvägsinspektion försummats eller varit ofullständigt utförd,
att tågexpeditör ej befunnit sig å plattform eller i dess närhet vid tågs ankomst,

att signalering till tåg med signalredskap skett otydligt,
att signalering till tåg med enbemannat lok skett från högra sidan i farriktningen,

att använda signalstavar utsatts för ovarsam behandling och varit i behov av ommålning,

att vid signalering med knalldosor dessa ej anbragts på föreskrivet sätt,
att, då lykta i infartssignal slocknat, signalering till tåg utförts endast genom framåt-signal med signalredskap,

att hjälpsignalmedel, grönt sken från handsignallykta, använts vid infartssignal, som med tänd lykta visade körsignal,

att vagnar och småfordon funnits uppställda å säkerhetsspår,

att bristfälliga bromsskor använts,

att å avställda tomma godsvagnar omställningsanordningarna till tryckluftbromsen intagit läget »Last»,

att tryckluftslangarna ej varit uppkopplade å avställda vagnar.

att småfordon stått avställda utan att vara låsta,

att växlar utan orsak legat i omlagt läge samt

att nyckel till lastspårslednings strömbrytare befunnits löst hängande å expedition;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

att tåg framförts med icke tillåten hastighet,

att tåg framförts på linjen tidigare än enligt såo § 68:3 är tillåtet,

att tåg med fast uppehåll å driftplats utan tågexpeditör passerat platsen utan att stanna (såo § 72:10 ej tillämplig),

att biträde, som vid tågs avgång från driftplats övertagit körningen, alltjämt riktat uppmärksamheten bakåt mot tågexpeditören,

att tågattiralj varit ofullständig eller illa medfaren samt

att vid urspårning å linjen de påkallade åtgärderna icke vidtagits i den ordning, såo § 84 angiver;

d) säkerhetstjänstens utövande å linjen

att använda bansignaltavlor varit i behov av ommålning,

att försenat tågs möjligheter till tidinkörning icke tillbörligen beaktats av banpersonal;

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

att, där växlar bort ingå i signalsäkerhetsanläggning såsom skyddsväxlar, så ej varit fallet,

att signalanordningar för stopp- och avgångssignal enligt såo § 8, anm. 2, resp. § 11, anm. 2 i vissa fall synts vara erforderliga och bort uppsättas samt

att växlar varit i behov av smörjning.

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

Granskning av ritningar har omfattat 210 ärenden och granskning av instruktioner 52 ärenden, varav 37 resp. 18 förekommit mer än en gång till följd av ändringar e. d.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Tillämpning av föreskrifterna i såo § 100, mom. 7 har medgivits å bandelen Varberg—Ätran. (Skr. 9/3 1937.)

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Stoppsignalering vid bandispositioner.

Befrielse har under tidtabell nr 137 medgivits från att anordna stoppsignalering vid gränsstationerna under nedannämnda bandispositioner, under förutsättning att dessas omfattning och dagarna, då de skulle äga rum, angivits i tidtabellsboken och å den grafiska tidtabellen, nämligen:

Bdisp nr	1, vard,	F—Vf	mellan tågen	4962	och	1214,
»	»	2, »	F—Ss	»	»	1312 (4857) » 1305,
»	»	3, »	Sk—Su	»	»	28 » 4856,
»	»	4, »	Sk—Vä	»	»	122 » 27,
»	»	5, »	F—Vf	»	»	1206 » 1212,
»	»	6, »	» — »	»	»	1214 » 1202,
»	»	7, »	Jö—Th	»	»	1280 » 1238,
»	»	8, »	» — »	»	»	1209 » 1203,
»	»	9, »	» — »	»	»	1210 (Vard. före s. o. h 1278) » 1243,
»	»	10, »	» — »	»	»	1206 » 1205,

(Skr. 21/4 37.)

Framförande av mer än två sammankopplade lok.

Å bansträckan Stockholm C—Hagalunds övre få framföras s. k. loktåg, varmed skall förstås tåg, bestående av mera än två lok och i övrigt inga andra fordon. Endast det främsta loket i dylikt loktåg får vara arbetande. (Skr. 17/12 37.)

Anordningar för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar.

Till underlättande av växlingsarbetet vid Skelleftehamns övre har medgivits, att, då nämnda station är bevakad, anordning därstädes för lokal omläggning av centralt omläggbar växel icke alltid behöver vara frånkopplad och låst, då densamma ej användes för växelomläggning. (Skr. 1/11 37.)

Tågs framförande förbi huvudsignal i stoppställning.

Styrelsen har medgivit tillämpning av säo § 52, mom. 2, anm. 2 vid inta-

gande av tåg vid Flen från Skebo-kvarn och Sköldinge samt vid Rotebro, Väsby, Rosersberg, Märsta, Knivsta, Bergsbrunna, Uppsala C och Uppsala norra. (Skr. 8/10 och 20/11 37.)

Motsvarande medgivande har lämnats beträffande de huvudsignaler, som tillhöra säkerhetsanläggningen för vägkorsningar och växlar i huvudspåren mellan Töva resp. Selånger och Sundsvall C i de fall, då stoppsignal visas från dessa huvudsignaler, ehuru bommarna vid vägkorsningarna äro fällda. Föraren skall vid

tågs framförande förbi huvudsignal i stoppställning ägna särskild uppmärksamhet åt de vägkorsningar, för vilka signalen är avsedd att utgöra skydd. (Skr. 29/5 37.)

Under tidtabell nr 137 har beträffande expedieringen av tågen 761 och 3054 vid Lindbacka varit medgivet, att, sedan mot tåg 761 utanför infartssignalen visats stoppsignal av tågklareraren och denna stoppsignal besvarats med lokvisslan samt tåg 3054 intagits på spår 2, tåg 761 skulle få intagas på spår 1 på av tågklareraren given växlingssignal, utan att körsignal visades vid infartssignalen med hjälpsignalmedel. I tidtabellen för tåg 761 skulle, med hänvisningstecken i kol. 2 vid Lindbacka, finnas intagen följande anmärkning: »Körsignal till spår 1 kan icke visas med huvudsignalen. Sedan stoppsignal visats med signalredskap och besvarats av föraren, intages tåget vardagar på växlingssignal. Sön- och helgdagar intages tåget å spår 2, en vinge.» (Skr. 20/5 37.)

*Samtidigt begagnande av olika tåg-
vägar å driftplats.*

Medgivande har lämnats, att vid Skebokvarn tåg skall få avsändas från spår 4 mot Malmköping samtidigt med att å spår 3 eller 2 tåg intages från eller avgår mot Sparreholm; detta utan hinder av att tågvägarna ej äro helt oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra. (Skr. 30/10 37.)

*Tåganmälan och anmälan »fri genom-
fart» vid vissa driftplatser under tid-
tabell 137.*

I anslutning till tidtabell nr 137 har bestämts följande:

Tåganmälan från Brännberg för tåg 8601 må inskränkas till att omfatta endast anmälan »8601 in» till Hednoret och »8601 ut» till Älvsby. Klartanmälan för tåg 8601 till Hednoret skall därvid avlätas av Älvsby, vilken sistnämnda station även skall avlåta anmälan »8601 in» till Brännberg.

Vid Nyåker må tåganmälan för tåg 4351 inskränkas till att omfatta endast anmälan »0 in». Klartanmälan för tåg 4351 till Hörnsjö skall därvid avlätas av Trehörningsjö.

Vid Skorped må, då tåg 4352 icke går, tåganmälan för tåg 4353 inskränkas till att omfatta endast anmälan »0 in». Klartanmälan för tåg 4353 till Mellansel skall därvid avlätas av Aspeå.

Vid Aspeå må måndagar, då tåg 4203 icke går, tåganmälan för tåg 4352 inskränkas till att omfatta endast anmälan »0 in». Klartanmälan för tåg 4352 till Forsmo skall därvid avlätas av Skorped.

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

Vid Asträsk må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »0 in» för tåg 4350 erhållits från Bastuträsk men utan att dessförinnan »0 in» för

tåg 93 erhållits från Vännäs. Anmälan »0 in» för tåg 93 skall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Asträsk, innan »klart» får lämnas för tåg 4351.

Vid Hörnsjö må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »0 in» för tåg 92 erhållits från Vännäs men utan att dessförinnan »0 in» för tåg 4353 erhållits från Trehörningsjö. Anmälan »0 in» för tåg 4353 skall av Trehörningsjö avlätas till Vännäs i stället för till Hörnsjö, innan klart får lämnas för tåg 93.

Bevakningen i Brännberg må efter expedierandet av tågen 2424 och 4351 upphöra, utan att anmälan »2424 in» och »4351 in» dessförinnan erhållits från Boden C resp. Älvsby. Anmälan »fri genomfart» från Brännberg skall därvid givas följande formulering: »Då tåg 2424 inkommit Boden C och 4351 inkommit Älvsby, fri genomfart i Brännberg». Boden C anmäler »2424 in» till Älvsby och Älvsby anmäler »4351 in» till Boden C. Vid tillämpning av säkerhetsordningens § 83, mom. 2, får, ehuru körsignal från infartssignalen vid Brännberg visas, tåg 2424 eller 4351 ej ingå å stationen, utan att tågexpeditören först tillkallats och dennes tillstånd inhämtats.

Vid Björna må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »4350 in» erhållits från Trehörningsjö. Anmälan »4350 in» skall av Trehörningsjö i stället för till Björna avlätas till Mellansel, som ej utan att hava mottagit nämnda anmälan från Trehörningsjö får anmäla »klart» för tåg 6551.

Stationerna Näliden och Krokomb resp. Undersåker och Åre 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 avlättes, förrän de i båda riktningarna närmast före tåg 2338 y resp. 2334 y framgående tågen lämnat

bandelen Östersund C—Nälden resp. Järpen—Åre, behöver tåganmälan ej utväxlas för tågen 2338 y och 2339 y å bandelen Östersund C—Nälden eller för tågen 2334 y och 2335 y å bandelen Järpen—Åre.

Vid Habo må anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan »0 in» för tåg 4912 erhållits från Falköping C. Anmälan »0 in» för tåg 4912 skall av Falköping C i stället för Habo avlätas till Jönköping C, som ej utan att ha mottagit nämnda anmälan från Falköping C får anmäla »klart» för tåg 11.

Tibro må efter expedieringen av tåg 1353 avlåtas anmälan »fri genomfart» endast till Skövde. Karlsborg må omedelbart efter tågs 1353 avgång lämna Skövde villkorlig rättighet att avsända tåg 1358 genom anmälan enligt följande formulering: »Då 1353 inkommet och anmälan fri genomfart ingått från Tibro, klar 1358». (Skr. 21/4, 5/5, 20/5, 31/5, 4/10 37.)

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

Enär infartssignalerna vid Skelleftehamns övre stå i sådant beroende av innanför dessa befintliga bommar, att körsignal icke kan visas, förrän resp. bommar äro fällda, har medgivits, att nämnda huvudsignaler icke normalt behöva visa körsignal, då stationen är obevakad. (Skr. 24/9 37.)

Anordningarna för driftplatser, som få lämnas obevakade för tåg.

Styrelsen har medgivit, att Örebro södra må till den särskilde tågklarerare, som för tjänstgöring vid Lindbacka under mötet mellan tågen 761 och 3054 utbeordras med tåg 7321, mot kvitto utlämnas en reservnyckel K 16, vilken skall återlämnas till Örebro södra samma dag omedelbart efter tågklararerarens hemkomst med tåg 3058. För utlämnandet av nämnda nyckel i angivet fall behöver hinderanmälan ej utväxlas. (Skr. 20/5 37.)

När huvudnyckel K 16 för den ständigt obevakade driftplatsen Örby grusgrup utlämnats vid bandisposition för uttagning av lok och vagnar till nämnda driftplats resp. när driftplatsen Björkhult är ständigt obevakad för tåg och huvudnyckel K 16 därvid utlämnats vid bandisposition för vagnuttagnig å linjen från nämnda plats och åter dit, må hinderanmälan återkallas, utan att nyckeln återlämnats till en av de angränsande stationerna under förutsättning att tillsyningsmannen anmält, att fordonen äro avställda å sidospår innanför spärrspärr eller skyddsväxel och hithörande föreskrifter i såo § 93 i övrigt äro uppfyllda och anmälan åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

Så snart lämpligen kan ske, skall huvudnyckeln återställas till den station, varifrån den utlämnats. Intill dess så skett, är tillsyningsmannen ansvarig för att huvudnyckeln ej obehörigen begagnas. (Skr. 24/4 och 19/10 37.)

Enbemanning av lok och tåg utan särskild tågbefälhavare.

Beträffande följande bispår i Göteborg, nämligen

spåret mellan uppspåret och det s. k. B. J.-spåret å bansträckan Göteborg C—Olskroken,*)

spåret mellan Olskroken och Hamnrangérbangården,

dubbelspåret mellan Olskroken och Sävenäs rangérbangård samt spåret mellan Sävenäs rangérbangård och Fjällbo,

har medgivits, att tågen må framföras utan särskild konduktörspersonal även i de fall, då de framföras av enbemannat elektrolok och bestå av mer än 14 vagnsaxlar, samt att, då bispårståg, som framföres av eljest enbemannat lok, måste hänföras till bromsgrupp IV, därför att genomgående broms ej kan användas på grund av

*) Detta spår har under år 1938 tagits i användning såsom huvudspår.

bristande tid för inkoppling och bromsprov eller av annan anledning, till biträde å loket för att i eventuellt erforderligt fall verkställa signalering med sirén eller vissla må anlitas lämplig man bland trafikavdelningens växlingspersonal. För denne skall därvid gälla vad som i såo § 98, mom. 4 är föreskrivet för tågchefshavare i tåg med enbemannat lok.

Ehuru i sist angivet fall två man befinna sig å loket, skall dock bestämmelsen i såo § 98, mom. 7, sista stycket därvid lända till efterrättelse. Även i övrigt skall tjänstgöringen å loket förrättas såsom å enbemannat lok.

Vidare har medgivits, att bispårståg med en vagnvikt av högst 60 ton må utan särskild konduktörspersonal och utan utbromsning av vagnarna framföras å ovannämnda bispår av lok, bemannat med enbart förare (Skr. 10/11 och 9/12 37.)

Särskilda undantagsbestämmelser beträffande rälsbussar.

Tillämpning av de undantagsbestämmelser för tåg, bestående av rälsbuss med eller utan släpvagn, vilka, såsom meddelats i redogörelsen för år 1936, genom skrivelse den 3/12 1936 faststälts att på försök tillämpas å bandelarna Forsmo—Hoting—Storuman, Sveg—Hede och Hällnäs—Storuman—Sorsole, har tillsvidare medgivits även å bandelarna Varberg—Ätran, Bergsjö—Harmånger, Jörn—Arvidsjaur—Gällivare, Arvidsjaur—Sorsole, Östersund—Hoting, Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal.

I vissa fall har härvid bestämts, att tecknet ■ endast skall behöva utsättas vid de driftplatser, för vilka trafikinspektören så anser erforderligt. (Skr. 9/3, 16/3, 23/7, 18/10 och 18/11 37.)

Å V distriktet gälla i stället för såo § 102, mom. 10, följande bestämmelser:

Efter medgivande av distriktschefen

får å tåganmälningsträcka, varå tåg utgått i annan ordning än enligt § 67, mom. 9, och innan detta lämnat sträckan, i sama riktning avsändas rälsbuss med eller utan släpvagn. Antalet tåg å en och samma tåganmälningsträcka får härvid dock ej överstiga 3. Om det framförgående tåget utgöres av rälsbuss med eller utan släpvagn och annat tåg än rälsbuss med eller utan släpvagn i samma riktning ej finnes före å tåganmälningsträckan, må jämväl lokomotor, ensam eller medförande vagnar, avsändas på här angivet sätt; i oyligt fall får dock lokomotortåget ej efterföljas av annat tåg på tåganmälningsträckan.

I här angivna fall skola följande villkor gälla:

a) anordningen får ej tillämpas, om det framförvarande tåget skall göra uppehåll å stationssträckan för växling eller för vagn tillkoppling;

b) avståndet mellan tågen får ej å linjen understiga 300 m;

c) i lokomotortåg får en vagnvikt av högst 80 ton framföras, och skall tåget vara genomgångsbromsat med sista vagnen ansluten till bromsledningen;

d) lokomotortåg, som följer efter rälsbuss, får ej framföras med större hastighet än 40 km/tim;

e) tågchefshavare och lokpersonal å samtliga å samma tåganmälningsträcka framgående tåg skola genom order å form. S 10 eller genom föreskrift i tågens tjänstetidtabeller underrättas om förhållandet;

f) tåganmälan skall ske enligt följande:

klartanmälan: »Klart 0 och efterföljande tåg 02» resp. »Klart 0 och efterföljande tåg 02 och 04»,

»0 ut»-*anmälan:* »0 ut. Tåg 02 följer» resp. »0 ut. Tågen 02 och 04 följa» samt då rälsbussarna (lokomotortåget) avgå: »02 ut» och »04 ut»,

»0 in»-*anmälan:* denna anmälan skall ske för samtliga å samma tåganmälningsträcka framgående tåg

gemensamt sålunda: »0 in och efterföljande tåg 02 in» resp. »0 in och efterföljande tåg 02 och 04 in»;

g) bestämmelsen i § 69, mom. 6, första stycket skall ej tillämpas för efterföljande tåg;

h) nödgas tåg, som efterföljes av annat tåg, stanna å linjen, skall tåg-befälhavaren ofördröjligen förfara på sätt i § 27, mom. 2, stadgats;

i) trafikinspektören skall efter samråd med baningenjören meddela erforderliga föreskrifter för banpersonalens skyddande;

j) utöver vad som stadgats i § 102, mom. 6, till tryggnad av fordons igångsättning av obehörig person skall iakttagas, att förare å rälsbuss och å lokomotor i tågtjänst skall, då dylikt fordon nödgas stoppa i stigning eller lutning å linjen, medelst en bromssko förstänga fordonet, innan han avlägsnar sig från detsamma;

k) för att i sådana fall, som ovan nämnts, möte eller förbigång skall kunna förläggas till obebakad driftplats jämlikt § 100, mom. 8, måste orienteringsmärken vara uppsatta på omkring 600 m avstånd från de yttersta växlarna. I övrigt gälla härför följande tillägg till och undantag från bestämmelserna i § 100:

1. Förare å efterföljande tåg skall vid annalkandet iakttaga skärpt uppmärksamhet samt vara beredd att omedelbart stoppa tåget, om föregående tåg stannat utanför ingångsväxeln.

2. Tågbefälhavare å *först* inkommande tåg å platsen skall verkställa inväxlingen av övriga tåg i båda riktningarna, och skall förare å efterföljande tåg härvid iakttaga särskild försiktighet.

3. Tåganmälan skall utväxlas först sedan samtliga tåg i båda riktningarna inkommit samt verkställas av resp. tågbefälhavare å *sist* inkommande tåg i vardera riktningen. Dessa skola mot kvitto lämna övrig personal avskrifter av de utväxlade tåganmälingarna i föreskriven ordning.

4. Vid ändring av möte jämlikt

§ 100, mom. 9, skall i sådana fall, som avses i punkt a) (mötets förläggande från station till obebakad driftplats), tågledarens förläggningsorder ställas förutom till vederbörande tågklarerare även till tågbefälhavarna å de tåg, som skola kvarhållas å den nya mötesplatsen. Verkställighetsordern undertecknas gemensamt av tågbefälhavaren och lokpersonalen å det *först* gående tåget. Tågbefälhavaren å detta tåg skall därefter dels till vederbörande tågklarerare avge å form. S 12 nedskrivnen anmälan »klart 0» resp. »klart 0 och 02» eller »klart 0, 02 och 04» för de andra tågen till den driftplats, dit mötet sålunda blivit förlagt, dels lämna lokpersonalen å eget tåg samt förarna å övriga tåg en avskrift av denna anmälan.

5. I de fall, som avses i punkt b) (mötets förläggande från obebakad driftplats till station) skall verkställighetsordern ställas förutom till tågklareraren å den på andra sidan om förutvarande mötesplatsen belägna tåganmälningsstationen även till tåg-befälhavarna å de tåg, som skola framgå till ny mötesstation. Tåg-befälhavaren å *först* gående tåg skall mottaga verkställighetsordern för samtliga tåg, på föreskrivet sätt förskaffa sig kännedom om lydelsen av tågledarens förläggningsorder, kontrollera att verkställighetsordern överensstämmer därmed och därefter mot kvitto delge lokpersonalen å eget tåg samt förarna å övriga tåg verkställighetsordern.

6. Vid i punkt c) avsett fall (mötets förläggande från obebakad driftplats till annan dylik plats) skall tågledarens förläggningsorder ställas till förutom vederbörande tågklarerare jämväl tågbefälhavarna å de tåg, som skola kvarhållas å den nya mötesplatsen. Sedan tågbefälhavaren å det *först* gående tåget delgivit lokpersonalen å detta tåg, skola tåg-befälhavaren och lokpersonalen å det *först* gående tåget, om hinder för det ifrågasatta nya tågmötet ej anses föreligga, gemensamt underteckna verk-

ställighetsordern, vilken ställes till de båda tågklarerarna ävensom till tåg-befälhavarna å de tåg, som skola framgå till den nya mötesplatsen. Tåg-befälhavaren å det första, i mot-satt riktning gående tåget skall genom endera av de båda tåganmäl-ningsstationerna förskaffa sig känne-dom om lydelsen av tågledarens för-läggningsorder, kontrollera att verk-ställighetsordern överensstämmer där-med, och därefter mot kvitto delge lokpersonalen å eget tåg samt förarna å övriga tåg, som skola framgå till den nya mötesplatsen, verkställig-hetsordern. (Skr. 12/1 37.)

Under tidtabell 137 har gällt följande:

När tågen nr 1405 och 1318 utgöras av rälsbuss få de sön- och helgdagar vid Laxå intagas resp. avsändas med infarts- resp. utfartssignalen i stopp-ställning. Tågen få härvid ej fram-föras med större hastighet än att föraren under gången hinner för-vissa sig om att växlarna i tågvägen, allteftersom de kunna överblickas, äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Kan denna visshet ej vinnas under det tåget är i gång, skall det-samma för ändamålet stoppas. Has-tigheten får i detta fall ej överstiga 20 km/tim. Förhållandet skall vara angivet i tågens tjänstetidtabell. (Skr 4/5 37.)

Rälsbuss, som framgår å sträckan Boden C—Karungi och därvid ut- och ingår vid Boden C å del av spår 1, som ej är elektrifierad, får medföra last på taket inom gällande lastprofil. Be-höver sådan rälsbuss framföras å spår, varöver kontaktledning finnes fram-dragen, t. ex. för införande i garage e. d., skall dock dessförinnan den ver-tikala delen å stegarna hava nedfällts och låsts i nedfällt läge. (Skr. 30/6 37.)

Undantagsbestämmelser för linjen Ulriksdal—Uppsala C.

Då den automatiska linjeblocke-ringen är i bruk skola följande undan-tag från och tillägg till såo gälla.

§ 46.

Tågexpeditör behöver icke vistas å plattform eller i dess närhet under den tid, då tåg är på in- eller utgående å huvudtågväg.

Ann. Härigenom medgives ej undantag från föreskrifterna i såo § 58.

§ 67.

I stället för i *mom.* 3 meddelade föreskrifter, som ej äga giltighet ifråga om helt automatiska blockposter, gälla bestämmelserna i punkt 4 i den av trafikinspektören vid 1 trafiksektionen utfärdade »Provisorisk instruktion rörande automatisk linjeblockering å bansträckan Ulriksdal—Tureberg».

Med avvikelse från *mom.* 4 må av-gångssignal till uppehållståg å huvud-tågväg, då dubbelspårsdrift äger rum, givas av tåg-befälhavaren vid samtliga stationer å sträckan Ulriksdal—Bergs-brunna.

§ 72.

De i *mom.* 11, andra stycket, givna föreskrifterna beträffande tågs expedierande vid driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, må för tåg å huvudtågväg, då dubbelspårsdrift äger rum, tillämpas även vid samliga stationer å sträckan Ulriksdal—Bergsbrunna.

§ 81.

Vid enkelspårsdrift, då den auto-matiska linjeblockeringen är i bruk, skall iakttagas

att beträffande tåganmälan endast »0 ut» behöver utväxlas (och gäller detta även vid tillämpning av § 59, *mom.* 3, anm. 1, för det första av i följd efter varandra å vänsterspår framgående tåg),

att vid återupptagande av dubbel-spårsdrift avgångssignal skall givas av tågklareraren till det första tåg, som framgår å det spår, som använts för enkelspårsdriften, samt

att i § 72, *mom.* 8, meddelade före-skrifter för stoppande av tåg med fast uppehåll vid uppehållsmärke icke gälla för tåg, som gå å högerspår, om trafikinspektören icke annorlunda be-stämt.

§ 83.

Vid sådan backning av tåg, som omförmåles i mom. 2 och 3, skall, utöver vad som i nämnda mom. bestämmes, iakttagas, att backning förbi fast signalinrättning icke må äga rum, utan att tågbefälhavaren först inhämtat tillstånd därtill av tågklararen vid närmast bakomliggande station.

§ 94.

Bestämmelserna i mom. 4 behöva ej iakttagas.

§ 95.

Föreskrifterna i denna paragraf äga ej tillämpning.

Om linjeblockeringen av någon anledning måste sättas ur bruk, varom i så fall order skall utfärdas av tågledaren, skola de åtgärder vidtagas, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna av trafikinspektören anses erforderliga.

(Skr. 18/6 37.)

5. Tolkningar av säo föreskrifter.

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

Till § 7.

Vid provisoriskt uppsättande av lystringsmärke (såsom vid anordnande av timmertransporter e. d. så att järnvägslinje korsas därav å plats, där säkerhetsanordningar enligt kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 ej finnas — jfr skr. från styrelsen till distriktscheferna den 12 oktober 1935) skall vid underrättelse därom å S-formulär användas formulär S 11.

Vid utskrivning å detta formulär användes avd. 6 och skrives ordet »Lystringsmärke» på raden under »Huvudsignal». De tryckta orden »är» och »uppsatt» få stå kvar liksom ordet »vid» i nästa rad. Därefter skrives

t. ex. »km 394+700 för vägkorsning 395+126 Hsy—Grg».

Avd. 1—5 och 7—9 å formuläret överstrykas liksom i avd. 6 »Huvudsignal för infart, utfart» samt »indragen» och »flyttad». (Skr. 24/2 37.)

Till §§ 15 och 18.

Bestämmelserna för lystringsmärke gälla endast för tågrörelse. För växlingsrörelse gälla bestämmelserna i särtryck nr 33 § 13: 2. (Skr. 21/6 37.)

Till § 29.

Beträffande ordergivning och stoppsignalering vid sådan bandisposition, som är intagen i tidtabellsboken, lämna bestämmelserna i såo icke stöd för förfaringssätt, som avviker från det i § 29 eljest stadgade. (Skr. 8/9 37.)

Till § 30.

Om enstaka räl helt borttages för utbyte mot ny sådan, faller detta arbete under begreppet »lösgörande av enstaka räl».

Hinder möter ej mot att arbetsledare för A-arbete själv deltagar i arbetet. (Skr. 20/10 37.)

Till § 32.

Vid vagnuttagnig med särskilt lok skall tillsyningsmannen medfölja från gränsstationen. Andra signaler för rörelse än växlingssignaler skola ej användas vid vagnuttagnig. (Skr. 20/10 37.)

Till § 33.

Tiden för uppgivet uttagande av A-fordon får ej innefatta tid, då tåg skall framgå. Anmälan kan samtidigt göras om uttagningar av A-fordon före och efter ett tåg, men småfordonsföraren är dock skyldig att före varje uttagning i vederbörlig ordning förskaffa sig kännedom om tågläget, andra uttagna A- och B-fordon m. m. (Skr. 8/11 37.)

Till § 34.

Annan tjänsteman å underrättelsestation än tågexpeditören kan vara tilldelad befogenhet att lämna småfordonsförare sådant besked, som enligt såo § 34, mom. 2 skall av dylik personligen inhämtas omedelbart före utförande av B-fordon å underrättelsesträckan. (Skr. 3/4 37.)

Till § 35.

Station, som enligt tidtabellerna för tvenne extratåg är mötesstation för dessa, har ej kvitteringsskyldighet såsom mötesstation, då ett av dessa tåg anordnas men det andra ej skall gå. (Skr. 5/5 37.)

Till § 36.

Vid delgivning av tillfällig tjänstetidtabell skola vederbörande förare och biträde i normala fall tilldelas ett gemensamt exemplar och äro sålunda ej berättigade att påfordra var sitt exemplar.

Skulle tidtabellen i något avseende vara otydlig, åligger det lokpersonalen att genom förfrågning eller på annat sätt göra saken klar för sig, innan avgångssignal åtlydes. (Skr. 9/7 37.)

Med anledning av ett inträffat fall, då för två tåg mellan samma stationer, varav ett intaget i tidtabellsboken och det andra utgörande tåg enligt tillfällig tidtabell, under en viss tidsperiod först inställdes samtidigt med att det senare anordnades att gå tillsvidare, därefter det senare tåget inställdes och det förra anordnades en följd av dagar och sedermera order gävos, avseende återgång till förstnämnda ordning, har överinspektören för säkerhetstjänsten under framhållande av nödvändigheten av att berörd personal erhåller tydliga order uttalat, att hinder ej möter att i förekommande fall för tågpersonalens vederbörliga orienterande komplettera order å form. S 5 t. ex. sålunda: »Tåg 0009 går åter å bansträck-

kan A—B fr. o. m. idag skd t. v.» (Skr. 25/11 37.)

Till § 40.

För en bromsvagn, vägande 44,6 ton, beräknas vagnvikten enligt förklaringarna till tidtabellsboken, mom. 4, till 45 ton, och skall därför också bromskraften beräknas såsom för vagn med 45 tons vagnvikt eller däröver, d. v. s. till 40 ton hos vagn med P-broms. (Skr. 3/12 37.)

Om å sådan delsträcka av ett tågs väg, där största förekommande lutnings- och stigningsförhållanden äro lägre än dem, som varit utslagsgivande vid fastställande av bromstalet i tågets tidtabell, den tillgängliga bromskraften är mindre än nämnda bromstal anger men dock enligt såo § 40, mom. 1 tillräcklig för den ifrågasvarande delsträckan, erfordras ej order om hastighetsnedsättning. (Skr. 30/9 37.)

Till § 49.

Å sid. 16 i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten vid Statens järnvägar under år 1935 återgavs ett tolkningsuttalande, som innebar, att vid underrättelser till tågbefälhavaren och lokpersonalen å ett tvenne dygn berörande tåg om anordnande eller inställande av annat tåg, med vilket det förstnämnda tåget har möte efter kl. 0, orden »i dag» i formulärets tryckta text böra strykas och ersättas med orden »i natt». Under hänvisning därtill har överinspektören för säkerhetstjänsten uttalat, att vad sålunda sagts rörande underrättelser till tågbefälhavare och lokpersonal bör gälla även vid annan ordergivning, där så erfordras till undvikande av misstolkning — t. ex. då vid anordnande av tåg, som framgår å båda sidorna om dygngräns, kvitto enligt form. S 6 skall avgivas av station, som beröres av tåget först efter dygngränsen. (Skr. 28/5 37.)

Å form. S 4, S 5, S 7, S 8 och S 12 är plats reserverad för bestyrkande av orderutskrift genom tågklararen å station där ordern utlämnas. Så är

däremot ej fallet beträffande formulären S 10 och S 11, vilket förhållande bör tydas så, att order å dessa båda formulär skall utfärdas och undertecknas av tågexpeditören å den station, där ordern tillställs vederbörande tåg, även när detta sker på anmodan av annan station. (Skr. 28/8 37.)

Överinspektören för säkerhetstjänsten har ej gjort erinran mot en honom underställd, av linjemyndighet utfärdad anvisning att för tidsvinst vid tågexpediering påskynda ordergivning till tåg genom utväxling av signalen »klart» mellan resp. ordregivare, sedan uppdraget verkställts. (Påteckningsskr. 12/7 37.)

Till § 52.

Mom. 1 och 2 i nämnda paragraf äro tillämpliga även i det fall, då tåg skall intagas å station med växelförregling på spår, för vilket förregling ej är anordnad och vartill körsignal med infartssignalen därför ej kan givas. (Skr. 24/2 37.)

Till § 55.

Om i tågs tidtabell är angivet, att föraren skall giva signalen »lägg om växeln», då tåget stannat hinderfritt, får denna signal godtagas såsom kontroll av hinderfriheten i den ände av spåret, varåt loket befinner sig. (Skr. 28/10 37.)

Bestämmelsen i säkerhetsordningens § 55:1 om att tågvägsinspektion skall utföras »kort före varje tågs ankomst och avgång» bör läsas med uppmärksammande av föreskrifterna i § 51:2 och 3. Då tågexpeditör helt naturligt icke bör ställa huvudsignal till kör eller giva uppdrag därtill någon längre tid efter förrättad tågvägsinspektion, följer därav, att tågvägsinspektionen bör verkställas närmast möjligt före den tidpunkt, då tågexpeditör avser att låta huvudsignalen intaga körställning. Beträffande infartssignal får ju körsignal givas tidigast 15 minuter före vederbörande tågs väntade ankomst och bör sålunda tåg-

vägsinspektion ej ske förän närmast möjligt före nämnda tidpunkt. (Skr. 27/2 37.)

Till § 59.

Ordergivning till lokpersonal enligt avd. 2 i form. S 11 skall ske, då fråga är om ändring beträffande tåg-anmälningsskyldighet, och enligt avd. 8 i samma formulär, då fråga är om ändring beträffande bevakningsskyldighet å driftplats. Skall driftplats, som normalt är tåg-anmälningstation för visst tåg, lämnas obevakad för detta, behöver tåget ordregivas här om endast enligt avd. 8 i form. S 11. Jämför såo § 60 och § 88:2. (Skr. 18/3 37.)

Till § 67.

Utgångståg, som fyller de i § 67, mom. 5 angivna fördringarna, bör kunna få avsändas 5 min. före i länstetidtabellen bestämd tid. (Skr. 26/2 och 18/3 37.)

Till § 68.

Mom. 3 i nämnda paragraf utgör ej hinder för förare å försenat tåg att, givetvis med iakttagande av för tåget gällande största tillåten hastighet, köra in den förlorade tiden. (Skr. 16/12 37.)

Till § 69.

Den för en bansträcka fastställda största tillåtna hastigheten skall utgöra den gräns, inom vilken tågens hastighet å bansträckan ifråga skall hållas. Beträffande tåg, vilkas i tidtabellen angivna största tillåtna hastighet är densamma som den för vederbörande bandel fastställda, är det emellertid i regel önskligt att framförandet sker med en hastighet så nära som möjligt sammanfallande med den största tillåtna. Då detta önskemål icke kan tillfredsställande tillgodoses, utan att den föreskrivna största tillåtna hastigheten vid ett eller annat tillfälle kan komma att momentant något överskridas, innan föraren hunnit vidtaga erforderlig hastighetsreglering, har styrelsen genom de i förklaringarna

till tjänstetidtabellerna, p. 1., lämnade anvisningarna velat förebygga, att en förare utsättes för anmärkning vid ett sådant momentant överskridande av största tillåtna hastigheten, och gäller detta bandel med en största hastighet av 90 km/tim. såväl som bandel, å vilken en lägre största hastighet är bestämd (dock givetvis med föreskrivna inskränkningar beträffande stationer och sådana delar av banan, där nedsättning av den eljest gällande största tillåtna hastigheten är föreskriven). (Skr. 24/8 37.)

Till § 72.

Vid tillämpning av § 72, mom. 10, varvid stoppsignal först ges till tåg och därefter avgångssignal visas, utan att tåget dessförinnan bragts till stillastående, skall stoppsignalen besvaras av föraren med signalen »giv akt». Däremot behöver avgångssignalen ej besvaras, då det här är fråga om uppehållståg. § 18, mom. 4 bör dock beaktas. (Skr. 10/2 37.)

Till § 73.

Då tecknet »v» angivits vid driftplats i ett tågs tidtabell, måste föraren vara beredd att var som helst i tågvägen påträffa de vagnar, mot vilka tåget enligt innebörden av detta tecken skall ingå. Driftplatsens personal kan dock ej få hava vagnarna placerade så nära infartstågvägens början, att icke föraren beräknas säkert kunna stanna tåget, när detta inkommer i tågvägen med en hastighet av 30 km/tim. — om ej underrättelse angående den i annat fall erforderliga nedsättningen till ännu lägre hastighet lämnats lokpersonalen enligt § 73, mom. 1, andra styckets sista mening. (Skr. 9/9 och 8/11 37.)

Till §§ 77 och 79.

När tågledaren enligt § 79 beordrat en station att (å form. S 9) giva tåg

order om uppkommande möte med annat tåg å den ifrågavarande stationen men sedermera, innan denna order hunnit delgivas stationen, verkställighetsorder (form. S 8) ingår, avseende förläggning av mötet till annan station enligt av tågledaren senare jämlikt § 77 given order, skall den första ordern anses upphävd i och med att den senare utfärdade mötesordern vunnit verkan genom verkställighetsordern från den nya mötesstationen. (Skr. 11/12 37.)

Till § 81.

Den föreskrift, vilken genom de i tidtabellsboken intagna särskilda bestämmelser, som vid enkelspårsdrifts utförande böra iakttagas, lämnats därom, att tågpersonalen vid enkelspårsdrift skall utöva kontroll å, att tåget icke utgår å viss tåganmälningsträcka, förrän det eller de närmast föregående tågen å sträckan — därest detta (dessa) gå i motsatt riktning — lämnat sträckan (jfr såo § 67, mom. 1 och 10), avser ej blott möten vid enkelspårsdriftens början eller slut utan även möten, som förekomma under pågående enkelspårsdrift. Om närmast före ett tågs utgång på enkelspårsträcka å dubbelspår två eller flera tåg skola efter varandra framgå över sträckan i den motsatta riktningen, måste förstnämnda tågs personal kontrollera, att båda (alla) de mötande tågen inkommit, och därvid beakta, att den inbördes ordningen mellan dem kan vara omkastad genom utfärdad order om förbigång. (Skr. 14/4 37.)

Till § 99.

Bestämmelsen i mom. 2 f om att anbefalld underrättelse till tågchefhavaren, när bromsprov utförts, ej irråga om tåg utan särskild tågchefhavare skall lämnas till föraren utan i stället till tågexpeditören, innebär, att den uppgift, som föraren enligt särtryck 254 Bt, p. 14, skall erhålla, ej kan irråga om sådant tåg få anses

innefatta även uppgift till tågbefälhavaren utan skall i stället tågexpeditören lämnas den underrättelse om bromsprovet, som i annat fall gives till tågbefälhavaren. Den åberopade bestämmelsen i såo utesluter sålunda ej giltigheten av föreskriften i särtryck 254 Bt. Jfr även såo § 67, mom. 10 e. (Skr. 18/11 37.)

Till § 100.

Order till tågbefälhavaren å ett tåg att jämlikt mom. 5 från viss obehakad driftplats frigiva den bakomliggande sträckan för annat tåg eller bandisposition bör givas i avd. 2 å form. S 11, varvid den tryckta texten lämpligen kompletteras genom att orden »0 in» inskjutas framför ordet »skall» och orden »enl. såo § 100: 5» framför ordet »vid». (Skr. 19/4 37.)

Vid ändring av tågmöte enligt mom. 9 c, d. v. s. då möte förlägges från obehakad driftplats till annan dylik plats, skall tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å den nya mötesplatsen, enligt form. S 12 avlåta anmälan »klart 0» för det andra tåget till nämnda plats, vilken anmälan tillställes tågbefälhavaren och lokpersonalen å sistnämnda tåg, i förekommande fall genom tågklararen å stationen bortom den förutvarande mötesplatsen, eljest å denna plats. I sistnämnda fall skall tågbefälhavaren å det tåg, som skall framgå till ny mötesplats, mot kvitto lämna lokpersonalen en avskrift av anmälan ifråga, innan tåget får avgå från förutvarande mötesplatsen.

När vid sådan ändring av tågmöte, som nyss sagts, ordergivningen av tågbefälhavaren å det tåg, som skall kvarhållas å ny mötesplats, sker redan från en station framför den tåganmälningssträcka, inom vilken mötesändringen skall äga rum, skall verkställighetsordern överlämnas till tågklararen vid ifrågavarande station för expediering. Anmälan »klart 0» för det mötande tåget skall däremot av sistnämnde tågbefälhavare utväxlas personligen. (Skr. 25/10 37.)

6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till särtryck nr 166 (Bestämmelser angående hjälpberedskap) har utgivits tillägg nr 1 och i särtryck nr 243 (*Föreskrifter rörande dressiner och andra småfordon*) ha föreskrifterna för reparation och revision av motordressiner ändrats genom tillägg nr 2. Vidare ha vissa delar av särtrycken nr 254 (*Driftstekniska bestämmelser beträffande den rullande materielen*) och 264 (*Revisionsföreskrifter beträffande den rullande materielen*) nytryckts efter vidtagna ändringar.

Ett nytt särtryck, »*Provisoriska föreskrifter för rälsbussar och lokomotorer*», har under året utgivits med särtrycksnummer 312.

Enligt nedannämnda *bihangorder* ha anvisningar lämnats eller påpekanden rörande säkerhetstjänsten gjorts i följande avseende:

Nr 147 ang. nödbromsning av tåg genom konduktörspersonalen,

Nr 166 ang. behandling av elektriska slutsignallyktor,

Nr 416 ang. tillsyn av signalmedel,

Nr 469 ang. säkerhetstjänstens utövande,

Nr 479 ang. tågs framförande förbi dvärgsignal,

Nr 505 ang. tryckluftbroms: Gvagnar med Hildebrand-Knorrbroms,

Nr 515 ang. rälsbussarnas dörrar och

Nr 552 ang. hjälpberedskapen.

Följande *formulär* ha under året nyinrättats eller ändrats:

Nr 223 A, anteckningsbok för A- och B-fordonsförare (nytt formulär),

Nr 358 B, tågorbning (ändrat i och för utskrivning med skrivmaskin),

Nr 363 A, överlämningsbok (mindre ändring för annotation av verkställd tågvägsinspektion och signalkontroll),

Nr 518, skylt med texten »Ingång genom främre dörren», avsedd för rälsbussar (nytt formulär) samt

Nr 590 C, revisionsbok för rälsbuss/lokomotor (nytt formulär).

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.

Oforsen den 30/1.

Tåg 7725 sammanstötte vid ingåendet med en tom vagn litt Os, som stod i tågvägens början. Vagnen försattes ur trafikdugligt skick, men å loket skadades endast de främre buffertarna något. Tågexpeditören hade ej förvissat sig om att vagnen undanförs, såsom avsett varit.

Sävenäs rangerbangård den 21/2.

G. B. J. godståg nr 52 ingick vid intagandet genom en fellagd växel å fel spår och sammanstötte med där uppställda vagnar. Loket och två av de påkörda vagnarna skadades. Tågvägsinspektören hade nöjt sig med att från ett avstånd av omkring 70 m söka iakttaga växeln men därvid förväxlat den med en annan.

Olskroken—Sävenäs lokstation den 15/3.

Två bispårståg, bestående av ensamma lok, erhöilo, trots däremot utfärdat uttryckligt förbud, så gott som samtidigt avgångssignal vid Olskroken för gång till lokstationen och avgingo efter varandra. Det först gående loket, ett ånglok, inbromsades efter att ha framgått omkring 300 m, för att en medföljande signalkarl skulle stiga av. Skymt av rök påkördes det därvid av det efterföljande loket. Båda loken skadades, dock endast relativt obetydligt.

Tomteboda den 5/12.

Tåg 7200, bestående av 5 vagnar, som skötos av loket, ingick vid avgången genom en fellagd växel på orätt spår och sammanstötte med ett växlingssätt. Å en vagn intrycktes därvid några bräder i vagnskorgen. Tågchefhavaren hade ej hunnit intaga sin plats i och för utkik.

Stockholms norra den 14/12.

Tåg 9232 å östra bispåret från Stockholm C sammanstötte vid ankomsten till Stockholm N med sista vagnen i tåg 7183, som efter avgång mot Tomteboda stannat framför därvarande infartssignal och vars sista vagn därvid ej stod hinderfritt vid spårförgreningen vid Stockholm N. Endast smärre skador uppstodo.

Ånge den 29/12.

Tåg 93 påkörde i infartstågvägen ett lok litt B, som var på väg från stallet för att tillkopplas och framföra tåg 5928. Sex resande skadades lindrigt och en del skador uppstodo å loket.

Tågvägsinspektion för tåg 93 hade ej verkställts och ej heller order givits att visa körsignal för tågets intagande. Infartssignalen kvarstod emellertid i körställning efter det närmast förut intagna tåg 4203, i det att signalvakten uraktlåtitt återställa signalen till stopp och tågklarararen anmält »4203 in» utan att ha förvissat sig om att infartssignalen återställts till stopp. Ställverksvakten hade företagit växling med B-loket i tågs 93 tågväg på tid, då dylik växling skulle varit avslutad.

5 Orsakad av försummelse av tillsyningsman vid vagnuttagning.

Granberget—Saxvattnet den 4/11.

När tåg 2324 skulle från linjen införa två vagnar, påkördes och skadades vagnarna. Tillsyningsmannen hade ej ombesörjt signalering i föreskriven ordning.

2 Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg.

Hälsingborgs färjestation den 1/10.

Tåg 2013 gick förbi infartssignalen i stoppställning och sammanstötte omkring 180 m. innanför denna med där stående 8 vagnar. Skador uppstodo å tågets lok och två av dess vagnar samt tre av de stillastående vagnarna. Föraren hade uraktlåtit att giva signal »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» och hade ej börjat bromsa förrän omkring 100 m. framför infartssignalen, enligt uppgift emedan han trott, att körsignal snart skulle visas.

Rautas—Rensjön den 13/11.

Rälsbusståg 2877 följde å stationssträckan från Rensjön efter malmtåg 27 men på så stort avstånd från detta tåg, att detsamma ej under gången var synligt från rälsbussen. Båda tågen skulle i Rautas möta malmtåg 36. Då rälsbussen passerade försignalen till Rautas, vilken utvisade, att infartssignalen stod till stopp, iakttog rälsbussföraren lyktorna å mötande tågs 36 lok inne på stationen och tog då för givet, att tåg 27 passerat denna. När rälsbussen sedan kom in i en befintlig kurva, observerade föraren ett rött sken på vänster sida, vilket han antog vara infartssignalens stoppsignal. Omedelbart därefter varseblev han ytterligare ett rött sken vid sidan av det andra och förstod då, att de båda skenen voro tågs 27 slutsignaler. Rälsbussens hastighet var då omkring 60 km/tim. och avståndet till tåg 27 c:a 70 m. Trots bromsning med såväl fot- som handbroms kunde sammanstötning ej undvikas. Ehuru denna var lindrig och ej ens väckte beaktande hos de resande, skadades dock föraren å ena foten och uppstodo smärre skador å rälsbussen.

✓ Orsakade av försummelser vid växling.

Hässleholm den 15/5.

Tåg 807 skulle på grund av försening sammanlösas med tåg 2127. Sistnämnda tågs tågsätt stod uppställt å spår 2 och skulle med växlingslok backas mot tåg 807, som intagits å spår 3 och stoppats bortom anslutningsväxeln (medväxel) mellan de båda nämnda spåren. Enligt tidigare gällande dispositioner hade emellertid avkoppling skett mellan personvagnarna och ett par efter dessa befintliga godsvagnar i tågs 2127 tågsätt. Backningen företogs med förbiseende härav, varför personvagnarna vid växlingslokets inbromsning rullade vidare och rätt kraftigt sammanstötte med tåg 807. Ett flertal resande erhöilo smärre skador, men ingen skada uppstod å materielen.

Linköping C den 1/8.

Ö. C. J. tåg 4 sammanstötte på ingående med ett växlingssätt från tåg 4004, varvid en F-vagn i tåg 4 urspårade och skador uppstodo å en del vagnar i tågsättet samt å tågs 4004 lok. I tro att växlingsrörelsen skolat medhinnas före ankomsten av tåg 4, som var försenat, hade växlingsledaren igångsatt rörelsen på icke tillåten tid. Han hade därvid ej uppmärksammat, att veder-

börande växel intog läge för tågs 4 intagande. Spårledning finnes, men växlingssättet synes ha inkommit å denna först då tåg 4 passerade infartssignalen, varför tåget erhållit körsignal.

4 Orsakade av fel å materielen.

Gävle C den 6/8.

Vid inväxling av tågs 591 motorvagn till ett spår, varest två släpvagnar stodo uppställda, törnade motorvagnen emot släpvagnarna med sådan kraft, att ett flertal resande, som tagit plats i den ena släpvagnen, kastades omkull och flera av dem skadades. Smärre skador uppstodo även å släpvagnarna, men motorvagnen förblev oskadad. Missödet har förklarats vållat av att bromsen på motorvagnen verkade så kraftigt, att hjulen fastlåstes och släpade.

Degerfors den 30/12.

Tåg 52, som skulle passera stationen på huvudtågvägen, ingick för rätt signalbild med full hastighet, omkring 88 km/tim. I början av tågvägen observerade föraren, att en växel intog fel läge och ledde till sidospår. Bromsning företogs ögonblickligen, men tåget fortsatte genom ytterligare ett par växlar och uppkörde en spårspärr samt stannade först vid en inträffande våldsam sammanstötning med uppställda 9 st. vagnar på ett avstånd från den felliggande växeln av omkring 250 m. Ingen människa skadades, men betydande skador uppstodo å materielen. Loket och tre boggivagnar i tåget urspårade och skadades. Av de påkörda vagnarna sönderlogos nästan fullständigt de fem närmast tåget stående, och två av dessa rycktes ur spåret samt blevo liggande till höger om tågsättet, medan de övriga tre trycktes över varandra med en vagnsände mot lokets förarhytt, som intrycktes. Vagn nr 6 i ordningen urspårade och de tre bortomvarande vagnarna fortsatte, sönderkörde en spårspärr och urspårade i tungroten till en medväxel samt blevo stående tvärs över tvenne spår. Den främsta av dem törnade emot och demolerade en ledningsstolpe, varigenom kontaktleddningarna raserades.

Olyckshändelsen hade vållats av att förreglingsveven till den felliggande växeln, på grund av att vikterna i befintligt spännverk frusit fast vid varandra, kunnat omläggas, trots att växeln ej intog rätt läge.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av fel vid expediering av tåg.

Abisko—Stordalen den 7/8.

Rälsbusståg 2874 kolliderade med ett å linjen utfört småfordon (C-fordon), emedan tåget efter överenskommelse mellan tågexpeditörerna i Abisko och Stordalen i strid mot gällande bestämmelser avsänts från Stordalen 10 minuter före tidtabellsenlig avgångstid. Vid kollisionen uppstodo endast ringa skador å fordonen. Ingen människa kom till skada.

Orsakade av försummelser eller fel beträffande uppmärksammande av tågläget.

Avafors—Morjärv den 9/2.

Rälsbusståg 2722 överkörde och dödade en e. o. banvakt, då han höll på att lyfta sin dressin ur spåret i en kurva.

Baggetorp—Katrineholm den 30/4.

Tåg 143 upphann i en kurva en i samma riktning gående trampdressin, varå en banvakt färdades. Denne syntes ha velat rädda dressinen genom att stjälpa den åt sidan men fick därvid en törn av loket. Han avled av skadorna.

Broddbo—Sala den 14/7.

Tåg 463 påkörde en motortralla, å vilken medfördes last men som det oaktat framfördes såsom B-fordon. Småfordonsföraren hade i vanlig ordning anmält färden. Fordonet spolierades, men ingen av de medföljande personerna skadades.

Heby den 30/7.

S. W. B. tåg 396 påkörde och ramponerade vid avgången en motortralla, nyss förut avställd i tågvägen av en banvakt, som med trallan ankommit å S. J. spår. Trallan kunde ej iakttagas av tågexpeditören, emedan banan ligger i kurva, och lokpersonalen upptäckte den av samma anledning för sent.

Holmsveden—Lingbo den 9/8.

Tåg 8301 påkörde en motordressin, som därvid stöttes undan framför tåget och skadades svårt, dock utan att ursåra. Ingen människa skadades. Dressinföraren hade glömt tåget.

Juån—Mellansjö den 18/9.

Tåg 8202 påkörde en mötande motordressin, vilken söndertrasades. Ingen människa skadades.

Flen—Sköldinge den 29/10.

Tåg 27 påkörde strax väster om Flen en motordressin. Denna skadades avsevärt. Dressinföraren hade glömt tåget.

Arlöv—Lomma den 25/11.

Tåg 43, som var försenat, påkörde och ramponerade en motordressin, vars förare efter uppehåll under färden icke gjort sig underrättad om tågläget, innan han åter tog ut dressinen på spåret.

Alster—Skattkärr den 3/12.

Tåg 1409 påkörde och spolierade fullständigt en mötande motordressin. De därå åkande hade misstagit sig på tiden och trott sig hinna fram till Alster före tågets avgång. Ingen människa skadades.

Fredriksfors—Näsviken den 13/12.

Tåg 8325, som var försenat, upphann och påkörde en dressinåkande banvakt, vilken senare avled av skadorna. Snöyra och mörker rådde.

Alingsås—Torp den 24/12.

Extratåg 4707 påkörde en motordressin, som helt spolierades. Dressinföraren, som undkom oskadad, hade i vederbörlig ordning anmält färden till underrättelsestationen och därvid fått besked, att hinder för färden ej fanns, beroende på en å underrättelsestationen gjord förväxling med tåg 4717, extratåg i annat tidsläge.

Fors den 30/12.

Tåg 92 påkörde vid avgången en i närheten av södra infartssignalen stående trampdressin, från vilken lossning av medförd last pågick. På grund av att tåget var försenat, hade fordonsföraren trott sig hinna undan för detta.

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

Flisby den 4/1.

Tåg 4375 påkörde en stationen tillhörig trampdressin, vilken efter användning för inspektion kvarglömts i tågvägen.

Moholm den 26/5.

Tåg 27 påkörde vid ingåendet en i tågvägen strax innanför yttersta växeln stående trampdressin, vilken använts för befordran av materialier och efter lossning av dessa kvarglömts å spåret.

Flädie den 11/6.

Tåg 48 påkörde i bangårdens norra ände en å spåret stående trampdressin, kvarlämnad av en banvakt under bortförande av materialier, som medförts å dressinen.

Mullsjö—Sandhem den 25/11.

Tåg 7572 påkörde å linjen en trampdressin, som av en banvakt under tillsyn av hållplatsens telefon uppställts å spåret vid Margretheholm och därvid förstängts men på så otillfredsställande sätt, att dressinen satt sig i rörelse mot Mullsjö utför befintlig stark lutning. Stark blåst rådde.

Eslöv—Örtofta den 30/11.

Tåg 7803 påkörde å linjen en trampdressin, kvarlämnad av en banvakt under bortförande av materialier, som medförts å dressinen.

_) Orsakade av fel å materiel eller händelser av högre hand.

Jordholmen den 6/8.

Sedan tåg 1964 inkommit och stannat på stationen, kom en motordressin emot detsamma med en hastighet av c:a 35 km/tim. Å dressinen färdades i framåtlutad ställning en förste bannmästare. Från loket given signal och av närvarande personer givna varningsrop kommo ej dressinföraren att reagera, utan dressinen körde med oförminskad hastighet emot tågloket, varvid dressinföraren skadades till döds. Det kan antagas, att han före sammanstötningen drabbats av solsting.

Gällivare—Ripats den 19/10.

Tåg 112, bestående av ensamt lok, påkörde och ramponerade en lastad tralla. Stoppsignal visades i föreskriven ordning av en signalkarl, som färdades före fordonet, och signalen iaktogs av lokpersonalen, då loket befann sig omkring 700 m från trallan. På grund av felaktighet å bromsen kunde loket, som framfördes med en hastighet av 60 km/tim., ej bringas att stanna, förrän påkörningen skett.

Ölme den 21/11.

Tåg 1418 påkörde vid västra änden av bangården en trampdressin, vars förare kort förut drabbats av svindel och fallit av dressinen. Dressinföraren erhöll inga skador.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser eller felaktig funktion av automatiska signalanordningar.

Torpshammar—Viskan den 28/2.

Tåg 6125 påkörde vid vägförskningen Viskavik en personbil med 4 manliga resande, av vilka två skadades dödligt och en av de övriga erhöll svåra och den andre lättare skador. Befintliga bommar voro ej stängda, emedan

vägvakten försovit sig. Sikten var ej god på grund av snödis, och stoppsignalerna vid vägen upptäcktes av lokpersonalen först då tåget var nära inpå desamma.

Bollnäs den 4/3.

Rälsbusståg 2606 påkörde vid ingåendet en lastbil å en inom bangårdsområdet befintlig vägkorsning. Vid denna finnas bommar, och bomvakten hade, lyssnande efter tåget men utan att höra detta, stått beredd att fälla dem, då lastbilen körde in på banan och i samma ögonblick rälsbussen anlände. Bilen erhöll en del skador, men ingen människa skadades. Stark dimma rådde vid tillfället. Rälsbussföraren hade ej vederbörligen iakttagit bestämmelserna i säo § 34, mom. 5.

Strängnäs den 6/3.

Vid växling med motorvagnen till tåg 377 efter dess ankomst skötos tvenne vagnar över korsningen vid Källgatan. Härvid kolliderade den främsta vagnen med en personbil, vari fyra personer färdades. Ingen människa skadades, men rätt betydande skador åsamkades bilen, och järnvägsvagnen fick en obetydlig skada. Växlingsledaren hade uraktlåtit att enligt utfärdad instruktion fälla bommarna.

Gnarp—Jättedal den 13/5.

Tåg 8262 påkörde vid As vägkorsning en i spåret stående lastbil. Vägvakten, en banvaktshustru, hade per bantelefon underrättats om att tåget var att vänta. Upptagen i bostaden av sysslor hade hon genom knackning på fönstret velat anmoda sin man, som befann sig utanför, att ombesörja bomfällning. Den sedermera påkörda bilen hade då varit i annalkande och med denna väntade banvakten ett skåp. Han uppfattade knackningen på fönstret såsom uppmaning att taga emot skåpet. Medan bilföraren och banvakten hjälptes åt att bära in skåpet och befunno sig inne i stugan, skedde påkörningen. Bilen söndertrasades fullständigt, och loket blev otjänstbart, så att hjälplok måste anskaffas.

Bollstabruk—Dynäs den 8/7.

Vid införande av vagnar från linjen till Bollstabruk under bandisposition sammanstötte loket å vägkorsningen vid Tempelvägen med en personbil, vari två personer färdades. Dessa undsluppo oskadade, men bilen erhöll betydande skador. Lokpersonalen hade underrättats om att vägvakter ej givits order om bandispositionen. Befintliga svängbommar voro ej stängda för vägen. Lokets hastighet hade nedbragts framför vägen och uppgick vid sammanstötningen enligt lokpersonalens uppgift ej till 10 km/tim.

Skövde—Ulvåker den 16/8.

Tåg 121 påkörde vid vägkorsningen Kungsberg en personbil, vars förare, som var ensam i bilen, omedelbart dödades. Bilen förstördes fullständigt och råkade i brand.

Enligt flera personers vittnesmål hade de vid korsningen befintliga automatiska ringsignalerna börjat ringa för det ankommande tåget men därefter snart åter tystnat, innan tåget uppnått korsningen, och ljussignalerna mot vägen hade enligt vittnenas uppgifter visat vitt sken, då tåget anlände. Anläggningen fungerade dock efter olyckan oklanderligt.

Ehuru fullständig klarhet ej kunnat vinnas över orsaken till en felaktig funktion hos den automatiska vägsignaleringen, kan det dock tänkas, att till

en sådan medverkat en senare konstaterad, av anhopat finfördelat och vid olyckstillfället vått slam orsakad försämring av isoleringen mellan den vid vägen befintliga korta spårledningssträckan (den s. k. avkopplingssträckan) och den spårledningssträcka, genom vilken varningssignaleringen skulle igångsättas av det ankommande tåget. En sådan defekt kan dock icke ensam utgöra förklaring till felaktig funktion hos anläggningen. Åskskydden vid säkerhetsanläggningen hade omedelbart efter olyckan visat sig vara söndriga. Om den kortslutning, som orsakat detta, kunnat bidra till anläggningens felaktiga funktionerande, kan ej avgöras.

Böketofta den 19/8.

Tåg 44 påkörde å en vägkorsning inom bangården en med hästar förspänd skördemaskin, vilken erhöll en del skador. Körsvennen och hästarna undkommo oskadade. Vägvakten hade under sysselsättning med andra göromål för sent kommit att tänka på bomfällningen.

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

Kollisioner ha av sådan orsak inträffat:

den 12/1 mellan tåg 417 och en bil, vilken vid Bergsgatan i Gävle påkörde den ena fällbommen i nedfällt läge, varvid denna utan att skadas sköts upp av stöten, så att bilen kunde fortsätta in på banan, där den törnade mot tåget och något skadades;

den 24/1 med tåg 3067, då en bil vid Vasagatan i Örebro påkörde den ena fällbommen i nedfällt läge och bröt denna samt körde mot en vagn i tåget, vilken något skadades;

den 8/2 mellan tåg 2508 och en bil, som å en vägkorsning vid Östavall påkörde och bröt sönder den ena fällbommen i nedfällt läge samt kollide-
rade med loket, varvid såväl detta som bilen skadades;

den 19/3 mellan tåg 2054 och en motorcykel, som vid Johan Banérs gatan i Hälsingborg körde mot vagnen närmast loket, varvid motorcyklisten dödades;

den 16/4 mellan tåg 4353 och en hästskjuts, som å vägkorsningen Råggårde å linjen Ljusdal—Tallåsen körde ut i spåret framför tåget, varvid fordonet spolerades;

den 6/5 mellan tåg 91 och en personbil, som å vägkorsningen Bolle å linjen Bollnäs—Lottefors påkörde lokets bakre ände, varvid i bilen åkande tre personer dödades samt bilen fullständigt förstördes och tågets två främsta vagnar något skadades;

den 21/5, då tåg 7832 vid vägkorsningen Källs—Nöbbelöv å linjen Svalöv—Teckomatorp påkördes från sidan av en bil, som stötte mot tågets fjärde vagn från loket med påföljd, att bilen fullständigt förstördes och en av i bilen åkande tre personer skadades;

den 29/5, då tåg 124 vid vägkorsningen Kungsberg å linjen Skövde—Ulvåker påkördes från sidan, mellan första och andra vagnen, av en motorcykel med påföljd, att motorcyklisten dödades;

den 15/7, då tåg 1858 efter att med något mer än halva sin längd (i tåget framfördes 16 vagnsaxlar) ha passerat vägkorsningen Källs—Nöbbelöv å linjen Svalöv—Teckomatorp påkördes av en personbil, varvid endast obetydliga skador uppkommo;

den 22/7 mellan tåg 302 och en personbil, som å Vasavägen vid Eskilstuna södra körde mot tåget ungefär mitt på loket med påföljd, att i bilen åkande

två personer skadades till döds samt bilen fullständigt förstördes och smärre skador uppkommo å loket, å en vagn i tåget och å den fasta materielen;

den 22/7 mellan tåg 24 och en personbil, som å vägkorsningen Pinan å linjen Bergsbrunna—Uppsala C körde emot bakre delen av loket, varvid bilen fullständigt spolierades och smärre skador uppstodo å loket men i bilen åkande två personer undkommo oskadade;

den 3/12, varvid tåg 1582 vid vägkorsningen Hökälla å linjen Lillhagen—Säve stötte till en buss, som blivit instängd mellan bommarna, emedan bussföraren enligt uppgift ej hört bomklockan;

den 16/12 mellan tåg 43 och en lastbil, som å Gjelbgjutaregatan i Linköping körde in i spåret omedelbart framför tåget, varvid lokets strålkastare och bilens lastflak skadades.

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

Kollisioner ha av denna orsak inträffat:

den 3/2 mellan rälsbusståg 2602 och en forä med pappersved å en ägovägs-korsning mellan Göringen och Voxna, varvid rälsbussen fick framänden sönderslagen och urspårade och dess förare fick båda benen avslagna samt en passagerare å tåget och forkarlen åsamkades lindrigare skador;

den 6/2 mellan tåg 2127 och en lastbil, som å en ägoväg vid Knäred körde över banan framför tåget och vid bakänden påkördes samt kastades mot en ledningsstolpe och sönderlogs, varvid bilföraren lindrigt skadades och smärre skador uppstodo å loket;

den 13/2 mellan tåg 9440, bestående av lok och spårrensare, samt en lastbil, som å Rörviksvägen å linjen Nykroppa—Storfors körde upp i spåret framför loket och påkördes av detta, varvid bilen ramponerades och två i närheten uppställda cyklar skadades;

den 18/2 mellan tåg 1657 och en lastbil vid vägkorsningen Hedkullen å linjen Kristinehamn—Sjöändan, varvid bilen ramponerades och loket något skadades samt en av i bilen åkande två personer åsamkades lindrig skada;

den 19/2 mellan tåg 411 och en timmerforä, som å en ägoväg mellan Järvsö och Skästra kört in i spåret framför tåget och ej hann undan utan påkördes, dock utan någon svårare skada;

den 5/3 mellan rälsbusståg 333 och en personbil, som å Tallbergsvägen å linjen Kattisavan—Umgransele påkörde rälsbussen från sidan och något skadade denna, varvid jämväl bilen svårt skadades och två av däri åkande nio personer ådrogo sig lindriga skador;

den 6/3 mellan extra godståg 9488 och en personbil, som å en ägoväg mellan Mjöhult och Stureholm körde in i spåret omedelbart framför tåget och påkördes, varvid bilen fullständigt ramponerades och dess förare dödades samt smärre skador uppstodo å loket;

den 13/3 mellan tåg 6123 och ett timmerlass å en ägoväg mellan Erikslund och Johannesberg, varvid lasten och kalkarna kastades åt sidan och körsvnenen svårt skadades samt obetydliga skador uppstodo å loket;

den 1/4 mellan tåg 4351 och en vedforä å en ägovägs-korsning å linjen Bispgården—Fångsjöbacken, varvid hästen dödades men eljest inga nämnbärda skador uppkommo;

den 3/4 mellan tåg 828 och en hästskjuts å vägkorsningen Rävtofta å linjen Boxholm—Strålnäs, varvid hästen dödades samt hästfordonet skadades och smärre skador uppkommo å loket och en personvagn i tåget;

den 24/5 mellan tåg 2462 och en lastbil, vars förare ämnat köra över järnvägen å Norra Järnvägsgatan i Sundsvall men, då bommarna där voro fällda, tog väg över den närbelägna Almedalsgatan, med påföljd att bilen påkördes och fullständigt krossades, varvid föraren omedelbart dödades och loket erhöll en del mindre skador;

den 30/5 mellan tåg 421 och en lastbil, varå sex personer färdades, å vägkorsningen Vallstanäs å linjen Rosersberg—Väsby, där bilföraren för att efterse om tåg nalkades, stannat bilen framför spåret men så nära detta, att främre delen av bilen påkördes och krossades, varvid en å bilen medföljande kvinna något skadades och loket erhöll smärre skador;

den 3/6 mellan tåg 75 och en gruslastad bil, som å en ägoväg mellan Karlsby och Motala Verkstad kört in i spåret och, då föraren därvid upptäckt tåget och skulle backa, fick motorstopp med påföljd att bilen påkördes och fick främre delen fullständigt bortsliten, varjämte loket erhöll smärre skador;

den 6/6 mellan tåg 2443 och en traktor med tillkopplad harv å en ägoväg mellan Grönängen och Töva, varvid traktorn förstördes och en del skador uppkommo å loket;

den 22/6 mellan rälsbusståg 2465 och en personbil, som mellan Bergsjö och Högen å stora kustlandsvägen påkörde rälsbussens bakände, varvid bilen ramponerades och rälsbussen erhöll en del skador;

den 10/8 mellan tåg 7711 och en bilbuss å vägkorsningen Lerhålan å linjen Hogstorp—Saltkällan, varvid bussen helt spolierades och en resande i densamma något skadades samt loket erhöll mindre skador;

den 13/8 mellan ett växlingssätt och en lastbil å vägkorsningen Älvsundavägen å grusgropsspåret Rotebro—Antuna grusgrop, varvid smärre skador uppkommo å bilen;

den 20/8 mellan tåg 1598 och en kvinnlig cyklist, som å en mindre väg mellan Göteborg—Tingstad och Lillhagen körde in på banan framför tåget och omedelbart dödades;

den 4/9 mellan tåg 4352 och en bil å vägkorsningen i södra änden av Lörstrands bangård, varvid bilens främre del slogs sönder och smärre skador uppkommo å loket;

den 7/9 mellan tåg 7297 och en hästskjuts å vägkorsningen Rösavi å linjen Hallsberg—Kumla, varvid en av hästarna dödades och åkdonet spolierades;

den 19/9 mellan tåg 2292 och en bil å vägkorsningen Abborrhviken å linjen Ulriksfors—Strömsund, varvid bilen skadades och två resande i densamma erhöillo lindriga skador;

den 4/10 mellan tåg 1590 och en lastbil å vägkorsningen i södra änden av Ytterby bangård, varvid bilen krossades och dess förare skadades;

den 16/10 mellan tåg 2504 och en hästskjuts å en vägkorsning å linjen Kilafors—Röstbo, varvid hästfordonet slungades långt ut på sidan om banan och körkarlen omedelbart dödades samt loket och en vagn i tåget erhöillo smärre skador;

den 22/10 mellan rälsbusståg 2691 och en hästskjuts å en ägoväg å linjen Resele—Forsmo, varvid hästfordonet skadades;

den 22/11 mellan tåg 3153 och en personbil å vägkorsningen Perstorp å linjen Fagersanna—Tibro, varvid bilen svårt skadades och loket erhöill mindre skador men bilföraren undkom oskadad;

den 22/11 mellan tåg 418 och en personbil å Gillershällsvägen å linjen Furuvik—Gävle C, varvid bilen fullständigt förstördes och en av dess två passagerare omedelbart dödades samt loket och en vagn i tåget erhöillo en del skador;

den 25/11 mellan tåg 5 och en personbil å en icke allmänt befaren väg å

linjen Killeberg—Älmhult, varvid bilen kastades åt sidan och skadades samt obetydliga skador uppkommo å loket men ingen människa skadades;

den 25/11 mellan tåg 8661 och en personbil å Hissjövägen å linjen Brännland—Umeå, varvid bilen kastades åt sidan men ingen människa skadades;

den 1/12 mellan tåg 17 och en timmerlastad bil å vägkorsningen Elnaryd å linjen Eneryda—Vislanda, varvid bilen krossades och loket skadades så att det blev otjänstbart samt kontaktledningen raserades på en sträcka av omkring 500 m. och försignalen till Vislanda skadades; av med bilen följande två personer erhöill den ene en lindrig hjärnskakning och en del mindre skärsår;

den 3/12 mellan tåg 8405 och en lastbil å en vägkorsning å linjen Brånan—Asarna, varvid bilen fullständigt förstördes och dess förare skadades;

den 5/12 mellan tåg 2423 och en personbil, som å en mindre vägkorsning å linjen Bastuträsk—Åsträsk körde emot loket samt kastades åt sidan och ramponerades, varvid bilföraren lindrigt skadades, samt

den 24/12 mellan tåg 2555 och en personbil, vilken å Åbyvägen å linjen Bergby—Hamrångefjärden körde emot tågets näst sista vagn samt därvid kastades åt sidan och skadades, medan däremot chauffören undgick skador.

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

Kollisioner ha av sådan orsak inträffat:

den 2/1 mellan tåg 2446 och en bil, som i rådande halka stannat i spåret å en ägoväg å linjen Fränsta—TorpsHAMMAR omedelbart före tågets ankomst och ej kunde flyttas därifrån utan, sedan medföljande tvenne personer hoppat ur, påkördes av tåget och avsevärt skadades;

den 23/1 mellan tåg 2321 och ett timmerlass, som fastnat i spåret på en vägkorsning å linjen Dysjön—Ånge; hästen och främre kälken hade undanskaffats av körkarlen; ingen skada uppkom å loket;

den 5/2 mellan tåg 8142 och ett timmerlass, som å en icke allmänt befaren väg å linjen Björvallen—Jämtlands Sikås fastnat med bakkälken mellan rälerna vid sidan om vägplankorna, varför hästen frånspänts vid tågets ankomst; lasset stöttes åt sidan av loket, vars snöplog något tillbucklades;

den 20/2 mellan tåg 447 och en lastbil, som med tillkopplad snöplog fastnat i spåret å vägkorsningen Silverdal å linjen Tureberg—Ulriksdal, varvid snöplogen slets bort och bilens främre del skadades;

den 10/3 mellan tåg 1708 och en hästskjuts, som å den ej allmänt befarna vägkorsningen Holma å linjen Höör—Tjörnarp kommit i vägen för tåget, i det att hästen, medan körkarlen gick ut i spåret för att se efter, om tåg var att vänta, följde efter denne och ej kunde hållas inne av körkarlens i fordonet kvarsittande hustru, som därför hoppade av; hästen träffades från sidan av loket och dödades, och loket erhöill en del mindre skador;

den 18/3 mellan tåg 2561 och en med massaved lastad bil, som fått motorstopp å en vägkorsning å linjen Hudiksvall—Iggesund och vars förare sökte genom stoppsignaler hejda tåget, vilket dock, emedan signalerna i rådande mörker för sent uppmärksammades, påkörde bilen, varvid denna och tågloket erhöillo betydande skador;

den 29/3 mellan tåg 8 och ett å vägkorsningen Lekaryd å linjen Alvesta—Gåvetorp före tågets ankomst ikullstjälpt åkdon, varvid hästen dödades;

den 31/3 mellan tåg 4353 och ett med höknippor lastad hästfordon, som fastnat i spåret å en obehövad vägkorsning å Karsjö bangård; endast smärre skador uppstodo å en närbelägen växel;

den 20/6 mellan tåg 4351 och en personbil, som å en enskild vägkorsning

å linjen c:a 500 m. norr om Helgums station hade kört ned i diket med ena bakhjulet och fastnat; skadorna å såväl bilen som loket blevo relativt obetydliga;

den 21/8 mellan tåg 8465 (gruståg) och ett med säd lastat hästfordon, som, då tåget närmade sig en ägovägskorsning strax söder om Hälleyenlands station, trots körkarlens bemödanden, av hästen sköts baklänges mot tåget och stötte mot dettas fjärde vagn, varvid hästen skadades så att den måste slaktas;

den 9/11 mellan tåg 1709 och en personbil, som å vägkorsningen Ulvstorp å linjen Bosarp—Eslöv omedelbart före tågets ankomst stoppats med främre delen ej hinderklar för tåget samt därefter fått motorstopp och vid försök av de två i bilen åkande ej heller kunnat dragas undan; skadorna blevo lindriga;

den 12/11 mellan tåg 2555 och en lastbil, som kort före tågets ankomst till vägkorsningen Vad å linjen Sandarne—Söderhamn fått motorstopp där och, sedan bilföraren hoppat av, påkördes av tåget, varvid bilen ramponerades och loket samt närmaste vagn i tåget erhöilo en del skador;

den 25/11 mellan rälsbusståg 2602 och en lastbil, som å en vägkorsning å linjen Edsbyn—Lillboklitten körde in på banan omedelbart före rälsbussens ankomst och där fick motorstopp samt påkördes av rälsbussen, varvid båda fordonen lindrigt skadades;

den 11/12 mellan tåg 4352 och en lastbil, som å vägkorsningen Gransjö å linjen Graninge—Helgum fått motorstopp efter passerande av spåret men så nära detta att en hjälpluftbehållare å ett i tåget inkopplat elektrolok stötte mot bilens flak och skadades, varvid tåget självbromsades, samt

den 17/12 mellan tåg 4351 och en timmerfora, som vid passerandet av banan å en ägoväg mellan Forsmo och Österås fastnat vid ena rälen med en krok i en släpande kätting och som påkördes av tåget. Före sammanstötningen hade bindningarna upplösts av körkarlen, så att häst och släde kunnat undanföras och endast stockarna voro kvar; blott smärre skador uppstodo å lokets gardjärn och snöplög.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Hägenås den 11/10.

Tåg 2323 ingick genom ingångsväxeln med loket på rätt tågväg, spår 3, men med vagnarna på spår 2. Loket gick helt ur spår och två vagnar urspårade med ett hjulpar vardera. Ingen människa skadades nämnvärt, men å lok och vagnar uppstodo en del skador, i det att koppel och slangledningar sletos sönder, buffertar och plattformar intrycktes m. m. Dessutom uppstodo en del skador å spåret.

Den ifrågavarande växeln hade för ett tidigare tåg i motsatt riktning in-tagit fel läge och uppkörts. Växeln hade ej inspekterats för tåg 2323. Stationen saknar signalsäkerhetsanläggning.

Hagalund— Stockholm C den 30/11.

Tåg 420 hade efter av tågvägsexpeditören i Hagalund givet medgivande i signaltelefonen framförts förbi infartssignalen till Hagalunds personstation och tågloket urspårade därvid med alla hjulparen utom det främsta i växlar, belägna strax innanför nämnda signal.

I ställverket pågick arbete med avhjälpande av ett fel, som uppstått där. Tågexpeditören hade därför givit order till en stationskarl att lokalt inspektera tågvägen men, då han senare i signaltelefonen haft ett samtal med en banvakt, som han, utan att order därom givits, trott skulle utföra inspektionen, hade nämnda order återtagits.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Fågelsta den 27/2.

M. Ö. J. tåg 18, på utgående, urspårade med lokets andra boggi, båda hjulparen å en F-vagn samt ett hjulpar å en C-vagn, till följd av att en i utfartstågsvägen befintlig, centralmanövrerad spårspärr pålades spåret, innan tåget passerat densamma.

Emedan utfartsspåret var skymt av fordon, hade tågexpeditören frågat en stationskarl å bangården om »tåget gått över», varvid denne, som trodde att frågan syftade på en växel innanför spårspärren, svarat »ja, det har gått över», varpå spårspärreven omlagts.

Märsta den 17/6.

Vid tågs 4247 ingående på stationen urspårade tre räslastade Ob-vagnar (den trettiofemte och närmast följande tvenne vagnar i tåget) vid ingångsväxeln på grund av att denna omlades, innan tåget lämnat densamma. Endast en av vagnarna skadades och måste tagas ur trafik. Nedspåret och angränsande sidospår upprevos på en sträcka av 50 m. Trafiken kunde normalt fortgå från kl. 8 påföljande dag, omkring 11 timmar efter olyckshändelsen.

Tågexpeditören hade upplöst tagvägen, innan tåget helt inkommit, och ämnade därefter omlägga förreglingsveven till en spårspärr för växling med tåget men förväxlade då vevarna.

Sparreholm den 26/9.

Vid tågs 123 ingående på stationen gingo loket och närmaste vagn samt en därpå följande boggivagns främsta boggi in på spår 2, under det att sista boggin å sistnämnda vagn samt båda boggierna å därpå följande vagn urspårade i skiljeväxeln mellan spår 2 och 3.

Tåget skulle enligt tidtabellen ingå på spår 3, men tågexpeditören hade givit körsignal för infart på spår 2. Han uppmärksammade sedan felet och vidtog ändring men så sent, att tåget redan kommit in i skiljeväxeln. Befintlig elektrisk växelspärr hindrade ej växelomläggningen, sannolikt därför att växelns rörelse påbörjats och pågick, då tåget nådde fram till densamma. Lokpersonalen hade ej beaktat, att fel signalbild visades å infartssignalen.

Orsakade av främmande föremål eller djur i spåret.

Bollnäs den 25/2.

På ingående å stationen urspårade tåg 8302 med sista fordonet, en vingplog, emedan ett föremål fattats av plogen och pressats mot högra rälssträngen. Kopplet till närmast framföregående vagn avrycktes och ett par växlar skadades, varjämte ena stödrälen å en strax före urspåringen passerad vägkorsning sönderbröts.

Alfta—Runemo den 5/9.

Rälsbusståg 2605 påkörde tvenne hästar, som vid ett led i stängslet kommit in på banan. Den ena hästen kom under rälsbussen, varigenom denna urspårade och något skadades. Båda hästarna måste nedslaktas. Ingen människa skadades.

Edsbyn—Voxna den 29/9.

Rälsbusståg 2609 påkörde och dödade en ko, som på en ägoväg sprang in på banan omedelbart före bussens ankomst. Rälsbussen urspårade med främre hjulparet, men ingen människa skadades.

Bollnäs—Kinstaby den 16/10.

Tåg 3555 påkörde en ko, som kommit in på banan, troligen genom att ha tagit sig in genom stängslet, som å sträckan invid olycksplatsen var otillfredsställande. En vagn litt BCo urspårade med ett hjulpar och förstörde ett 20-tal sliprar. Större hinder i trafiken förekom ej.

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

Nattavara den 15/2.

Omedelbart före tågs 55 ankomst till Nattavara uppstod axelbrott å en malmvagn, som urspårade. Urspåringen observerades först sedan tåget passerat Nattavara, där växlarna förstördes. Tåget bragtes att stanna c:a 2 km. söder om stationen. Betydande tåg förseningar vållades.

Remmenedal—Vårgårda den 2/4.

I tåg 4702, som bestod av 40 vagnar, urspårade tolfte vagnen från slutet i utgångsväxeln vid Vårgårda till följd av axelbrott, som uppstått å linjen Torp—Lagmansholm efter varmgång. Tåget stoppades av en vägvakt strax öster om Vårgårda och stannade, sedan den urspårade vagnen framgått på sliprarna omkring 260 m. Skador uppstodo å spåret såväl vid platsen för axelbrottet som vid urspåringsplatsen, varjämte smärre skador uppstodo å Lagmansholms bangård samt å ringverksanläggningar å linjen Lagmansholm—Vårgårda. Banan kunde åter trafikeras efter omkring 6 timmar.

Sparreholm den 7/4.

Tåg 4003 urspårade i bangårdens södra ände med näst sista vagnen, en tankvagn, å vilken en axeltapp gått varm och »svarvats» av. Bromsledningen förblev obruten, men tåget bragtes av föraren, som märkt ryckningar i det samma, att stanna ett stycke utanför stationen, som var obevakad. Spåret revs upp på en sträcka vid olycksplatsen.

Fagersanna—Tibro den 19/6.

Å en tjänstevagn i tåg 3153 brast till följd av gammalt brott en axel innanför hjulnavet, varvid nämnda vagn samt efterföljande vagnar, 1 litt C4, 1 litt. Co2, 1 litt. DF och 2 litt. G urspårade. Fem resande erhöillo lindriga skador. Den urspårade tjänstevagnen förstördes och personvagnarna erhöillo en del skador. Banan upprevs på en sträcka av omkring 300 m. och en kontaktledningsstolpe bröts av. Först den 21/6 kl. 2.40, omkring 1½ dygn efter urspåringen, hade samtliga vagnarna kunnat bringas på spår och linjen göras klar för trafik med nedsatt hastighet. Till dess ombesörjdes trafiken med bussar.

Forsmo—Österås den 21/6.

I tåg 22 urspårade tredje vagnen från loket, en boggivagn litt Co9b, på grund av axelbrott å främsta hjulaxeln. Skadan uppmärksammades av lokpersonalen genom att rök iaktogs utmed tåget, och detta bragtes att stanna. Händelsen inträffade å bansträcka, där nedsatt hastighet föreskrivits på grund av banarbete, och skadorna blevo obetydliga. Tåg 22 blev inemot 6 timmar försenat.

Abisko den 10/7.

I malmtåg 28 urspårade vid infarten till Abisko de sex främsta vagnarna på grund av axelbrott å den första vagnen. En växel förstördes, och smärre

skador uppstodo å vagnarna. Tåg 94 försenades omkring 1 timme, och tåg 28 samt övriga berörda malmtåg försenades avsevärt.

Bastuträsk—Kusfors den 11/7.

Då tåg 21 passerat bron över Skellefte älv, brast en hjulaxel å en vagn litt Co. Det skadade hjulparet släpade i spåret en sträcka av omkring 1 400 m. och skadade därvid ett 70-tal sliprar samt spik och skarvjärn, innan tåget bragtes att stanna. Först omkring 7½ timmar därefter kunde den urspårade vagnen införas till Kusfors.

Brunna—Ålandsdal den 21/8.

Tåg 438 nödbromsades strax norr om Brunna, sedan en resande uppmärksammat eld, som uppkommit i lagret till främsta hjulaxeln å en vagn litt Co, femte vagnen från loket. Axeln hade brustit vid vänstra hjulnavet, och det högra hjulet hade urspårat. Banan hade upprivits på en sträcka av omkring 3½ km. Resandeutväxling måste anordnas vid platsen, och en del tåg framfördes via S. W. B. resp. Gävle, varjämte bilar och bussar togos i anspråk. För godstågsrörelsen måste särskilda anstalter vidtagas. Linjen blev åter farbar den 22/8 kl. 4, omkring 10 timmar efter olyckshändelsen.

Tväråbäck—Tvärålund den 9/9.

I tåg 6551 urspårade sista vagnen, en kalklastad godsvagn, på grund av axelbrott, försäkat av varmgång. Spåret revs delvis upp på en sträcka av omkring 1 km, innan urspåringen observerades av lokpersonalen och tåget stoppades. Banan var återställd i trafikdugligt skick efter omkring 5 timmar.

Lamhult—Rörvik den 25/9.

Efter given avgångssignal vid Rörvik till tag 4354 upptäckte tågexpeditören, att fel förefanns i slutet av tåget, varför stoppsignal gavs och tåget bragtes att stanna. Undersökning visade, att åttonde vagnen från slutet av tåget urspårat på grund av att vänstra bakre axeltappen brustit. Urspåringen hade skett omkring 2 km söder om stationen. C:a 200 sliprar samt en del skruvar och bultar måste utbytas, varjämte plattformen vid Rörvik skadades på en sträcka av 13 m. Efter undersökning av banan fingo tågen framgå med nedsatt hastighet till kl. 12.20, c:a 9 timmar efter händelsen, då linjen åter var klar.

Alingsås—Torp den 29/9.

I tåg 4711, som bestod av 52 vagnar, urspårade sista hjulparet å femtonde vagnen från slutet på grund av axelbrott. Därvid bröts bromsledningen och tåget stannade efter att ha framgått 200 m. från urspåringsplatsen. Linjen blev blockerad under tiden kl. 2.40—7.15. De godståg, som skulle framgå under tiden, inställdes. Tåg 3 framgick till Lagmansholm. Därifrån befordrades resande och resgods till Alingsås med bilar f. v. b. med nyustrustat tåg. Posten vidareändades direkt till Göteborg med bilar.

Kaisepakte—Stordalen den 29/9.

I malmtåg 32 urspårade under gången andra vagnen från loket till följd av axelbrott. Inga skador uppstodo å spåret, och linjen var åter klar för trafik efter 4 timmar, då den skadade vagnen införts till Stordalen. Tåg 22 försenades genom missödet 2 timmar, varjämte malmtåg blevo upp till 5 timmar försenade.

Stenbacken den 13/11.

På grund av axelbrott urspårade en malmvagn i tåg 16 vid stationen. Inga skador uppstodo å spåret. Berörda malmtåg försenades upp till 1½ timme.

Huddinge den 22/11.

Sedan tåg 164 på utfart passerat utfartsväxlarna med halva sin längd, urspårade fyra vagnar närmast framför den sista, nämligen 1 B_{co}, 2 C_o och 1 C₃-vagn, varigenom tåget bromsades. Båda huvudspåren blockerades genom de urspårade vagnarna och all trafik blev avstängd förbi olycksplatsen under tiden kl. 12.40—17.0. Enkelspårdrift kunde därefter anordnas förbi platsen till kl. 21.25, då båda spåren blevo klara för trafik.

Ingen resande skadades. Händelsen nödvändiggjorde inställande av ett flertal tåg och anlitande av ett stort antal bussar för trafikens ombesörjande.

Urspåringen vållades av att växlarna omlagts, medan tåget passerade. Till följd av glapp i bultar och axlar å ställverksapparaten samt fjädring i upp-laget till befintlig magnet-spärr hade handklinkan till växelspaken kunnat urklinkas och växelspaken omläggas, trots att den av spårledningen i växlarna beroende magnet-spärren efter allt att döma fungerat normalt. Växelomläggningen hade skett i samband med att förreglingsanordningarna medelst därför avsedd nyckel omkopplats från automatisk signalgivning, som var anordnad för tåg 164, till manuell manövrering i och för expediering av lokal-tåg med Huddinge såsom slut- och utgångsstation, vilken omkoppling innebar omedelbar frigivning av tågvägsförreglingen.

Isätra—Sala den 10/12.

Tåg 4227 självbromsades genom att åttonde vagnen från loket, en Ib-vagn, urspårat med sista hjulparet till följd av att bakre boggin brustit bakom centrum. Vagnen infördes till Isätra, och trafiken kunde därefter fortgå utan hinder, enär inga skador uppstått å banan.

☐ *Orsakade av naturföreteelser.*

Lindefallet—Trönödal den 25/4.

Tåg 2558 urspårade med lokets främsta hjulpar och tågets två sista vagnar, båda godsvagnar, till följd av sättning å banan vid en trumma, där vattensamling bildats i sådan mängd, att trumman blivit otillräcklig och vattnet stigit till ballasten och delvis bortspolat denna. Särskild inspektion hade på grund vattenflödet vidtagits, och olycksplatsen hade c:a 3 timmar tidigare passerats av en banvakt, som då ej funnit risk för skada å banan föreligga.

Orsakade av outhärdad anledning.

Jularbo—Krylbo den 11/1.

I tåg 8306 urspårade av outhärdad anledning sjätte vagnens, litt Ib, främre boggi med främsta hjulparet omkring 25 m. söder om bron över Dalälven vid Krylbo. Bromsledningen bröts och tåget självbromsades, sedan det framgått ett stycke, samt stannade omkring 1 400 m. från urspåringsplatsen. En del skador uppstodo å spår och sliprar. Vagnen infördes med hjälptåg till Krylbo efter omkring 2 timmar, varefter tågen kunde framföras med nedsatt hastighet. Tåg 94 försenades omkring 1¼ timme.

Norrhög—Ramsjö den 13/1.

Sista vagnen i tåg 2508, en vagn litt F 1, urspårade med främre hjulparet omkring 4 km. före ankomsten till Norrhög, där tågexpeditören observerade

förhållandet och omedelbart stoppade tåget. Ett stort antal rälsskarvbultar, fjäderringar och rälsspik förstördes. En tappad fjäder å den skadade vagnen befanns bruten. Huruvida fjäderbrottet var orsak till eller en följd av urspårningen har ej kunnat utrönas.

Malmberget den 25/2.

Tågs 145 lok urspårade av outredd anledning vid infarten till stationen. Smärre skador uppstodo å loket och spårmaterielen. Banan var åter klar för trafik efter omkring 5 timmar.

Hällnäs—Vindeln den 27/4.

I tåg 8606 framfördes ett overksamt lok litt N. Under gången Vindeln—Hällnäs märktes en ryckning från detta lok, som omedelbart därefter urspårade och blev liggande på sidan om banvallen. Orsaken till missödet har ej kunnat utrönas.

Spåret revs upp på en sträcka av omkring 100 m. Iordningställandet av detsamma tog en tid av omkring 3 timmar.

Tomteboda den 15/10.

Tågs 4001 lok samt de två närmaste vagnarna urspårade vid tågets avgång i en korsningsväxel, vari lokets två främsta hjulpar ingingo på rätt spår men dess övriga hjulpar samt efterföljande vagnar gingo på fel spår. Enligt såväl stations- som lokpersonalens uppgifter hade växeln intagit rätt läge för tåget.

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

Grohed—Ljungskile den 3/1.

Tåg 1564 påkörde och dödade omedelbart efter passerandet av en kurva en kvinna, som gick snett över spåret i tågets färdriktning. Kraftiga signaler gavs och bromsning vidtogs, så snart kvinnan iakttagits från loket, men olyckan kunde ej undvikas.

Vartofta den 4/1.

En manlig resande med tåg 1208 föll vid avstigandet av obekant orsak av tåget och blev liggande mellan detta och plattformen med ena axeln fastkilad vid personvagnens lagerbox och med den andra mot en sliper. Mannen lös-gjordes och medfördes tåget till Falköping för sjukhusvård. Han torde ej ha vållats framtida men av olyckshändelsen.

Kubikenborg—Svartviken den 4/1.

En äldre man, som på grund av nedsatt syn och hörsel icke torde ha observerat tåg 417 och dess signaler, påkördes och dödades omedelbart å en ägovägskorsning, där han gick över spåret framför tåget.

Katrineholm den 17/1.

Vid tågs 886 ankomst hoppade en 19-årig kvinna av tåget omkring 100 m. från den plats, där detta stannade. Hon föll och ådrog sig skullbrott.

Mora den 26/1.

En man, som i banans närhet avlagt mössa, överrock och kavaj, kastade sig in på banan omedelbart framför G. D. J. tåg 43 vid dess ingående till stationen, varvid han ögonblickligen dödades.

Sollefteå den 4/2.

Tåg 2694 ikullstötte vid infarten till Sollefteå en man, som, då tåget nal-kades, befann sig i spåret men efter signal från lokvisslan placerade sig vid sidan av detta, dock så nära, att han erhöll en stöt, troligen av lokets plog-vinge. Föraren hade nödbromsat tåget och mannens skador blevo ej allvarliga.

Dynäs—Kramfors den 5/2.

Vid utgången ur en bergskärning vid Öds hallplats påkörde tåg 2665 en man, som steg in på banan å en korsande mindre väg utan att observera tåget. Han kastades åt sidan, träffad av lokets ena buffert, och skadades så, att han senare avled.

Heby—Morgongåva den 13/2.

Tåg 93 påkörde å en vägkorsning en äldre, döv man, som ej observerade tåget och dess signaler utan gick in i spåret omedelbart framför tåget. Han kastades av loket åt sidan och dödades omedelbart.

Brännberg—Degerbäcken den 21/2.

I rälsbusståg 2717 öppnades under gången ena dörren i bussens bakände av en resande, som därvid rycktes ur bussen och föll ned på banvallen, dock utan att skadas nämnvärt.

Njurunda—Svartvik den 1/3.

Tåg 2477 påkörde å en vägkorsning en kvinna, som var på väg över spåret. Hon kom under tåget och massakrerades. Sikten var dålig på grund av snö-fall och mörker, och kvinnan upptäcktes från loket först på omkring 25 m. avstånd, då signal gavs och bromsarna tillsattes.

Arlöv—Lomma den 11/3.

Tåg 1824 påkörde strax söder om försignalen till Lomma en man, som stod invid spåret och vänd mot detta och ej flyttade sig trots signaler från loket. Mannen, som uppgivits ha varit i mycket omtöcknat tillstånd, avled senare av skadorna.

Nyland—Prästmon den 18/3.

Vid framförande av spårrensare i tåg 2656 kastades grusbemängda isstycken av denna ut på en med banan jämlöpande landsväg och träffade en där fram-förd bil, varvid denna och bilens förare skadades. De grusbemängda isstyckena hade tidigare upplogats från vägbanan med en vägskrapa och någon timme före tågets ankomst kastats upp på järnvägsspåret av en snabbgående vägplog.

Byggevallen—Särna den 21/3.

En döv man, som gick på banan i en kurva, där sikten från tåg var be-gränsad, påkördes av tåg 1756, varvid han erhöll en stöt av lokets ena buffert och kastades åt sidan. Skadorna voro ej dödliga.

Karlberg den 13/4.

En kvinnlig resande med tåg 425 steg av tåget, innan detta stannat. Hon föll på plattformen och skadade sig i bakhuvudet.

Krokom—Östersund den 14/4.

Å en skärningsslänt på linjen kom en gosse nedspringande mot tåg 2391 och träffades i huvudet, antagligen av ett fotsteg, så att han kastades åt sidan. Han avled senare av erhållna skador.

Forserum—Tenhult den 3/5.

Tåg 1209 påkörde och dödade en äldre man, som sannolikt själv sökt döden.

Lerum den 14/5.

En manlig resande med tåg 1094 föll eller hoppade av tåget, innan det stannat, och kom därvid mellan plattformen och spåret samt ådrog sig en del skador.

Olskroken den 18/5.

Tåg 1058 påkörde och dödade en yngling, som på Ebelingsvägen tagit sig in på banan under fälld vägbom och med uppmärksamheten fäst på annat tåg tåg ej observerade tåg 1058.

Hasslarp—Kattarp den 28/5.

Ett barn, som befann sig å banan i vägen för tåg 2063, påkördes och dödades av detta.

Bräcke den 30/5.

En man överkördes av tåg 94 vid försök att påstiga tåget, sedan detta satts i gång. Han avled senare av skadorna.

Lagmansholm den 3/6.

Sedan tåg 121 satts igång, hoppade tvenne resande av tåget. Den ena, en kvinna, bröt därvid ett lårben.

På grund av obekantskap med låsanordningen hade de ej lyckats öppna utgångsdörren i tid.

Linghem den 5/6.

Högra slutsignallyktan å tåg 4002, vilken var fäst å stegen till en öppen tysk vagn, hade under tågets gång rubbats ur sitt läge och skrapade mot plattformen vid Linghem, när tåget passerade stationen. Småstycken av plattformens cementskoning lösrycktes därvid och träffade samt skadade lindrigt resande, som uppehöll sig på plattformen.

Källstorp—Svalöv den 8/6.

Tåg 38 påkörde och dödade invid en ägovägs korsning en man, som avsiktligt placerat sig framför tåget.

Hagalund—Stockholm C den 28/6.

Tåg 121 T påkörde i tunneln vid Hagalund en man, som i riktning mot tåget gick på banan utanför ena rälssträngen. Skadorna voro ej dödliga.

Uppsala C den 4/7.

Föraren å tåg 440 kunde vid dess ankomst icke stoppa tåget på avsedd plats, utan loket törnade mot en stoppbom, varvid tre resande i tåget skadades. För att ej stanna för tidigt hade föraren lossat bromsen. Vid förnyad tillsättning verkade bromsen ej nog hastigt. Lokets sandningsapparat fungerade ej tillfredsställande, och rälerorna å platsen voro något oljiga.

Åstorp den 6/7.

En man sprang ut på banan framför tåg 2066 vid dess avgång och dödades.

Bråvalla den 10/7.

Tåg 97, som var försenat och passerade hållplatsen ungefär vid den tid-

punkt, då tåg 947 skulle ankomma, påkörde och dödade å vägkorsningen vid platsen en äldre man, som var på väg till hållplatsen för att medfölja sistnämnda tåg. Trots signaler från tågloket gjorde mannen sig ingen brådska, sannolikt emedan han trodde, att det var tåg 947 som anlände.

Arvika den 10/7.

En kvinna, som vid tågs 52 annalkande till stationen ämnade sig över banan, påkördes och dödades av tåget. Signalerna från detta och en medföljande persons varningar och försök att hindra henne voro förgäves, möjligen emedan hon trodde att varningarna gällde ett tåg, som stod inne på stationen och före vars ankomst till platsen hon ansåge sig hinna över.

Norråla—Trönödal den 25/7.

Tåg 414 överkörde och dödade en man vid en vägkorsning. Huru händelsen tillgått har ej kunnat utrönas.

Furuvik den 26/7.

En man, som medföljt tåg 593 till platsen, ämnade efter tågets igångsättning åter påstiga detta men föll därvid mellan vagnarna, varvid ena benet överkördes.

Skattkärr den 8/8.

Under förberedelser för postutväxling vid tåg 1411 råkade poststationsföreståndarinnan å platsen vid tågets ankomst stiga ned i tågspåret på den plats, där loket brukar stanna. Hon påkördes och fick vänstra foten avklippt samt en del andra skador.

Göteborg-Tingstad—Lillhagen den 21/8.

Å banan upptäcktes från tågs 1556 lok liket av en man, som sannolikt överkörts av tåg 1592.

Hussjöby—Söråker den 25/8.

Motorvagnståg 2681 stötte vid utgången ur en kurva omkull en tvåårig flicka, som stod på banan. Flickan erhöi endast obetydlig skada.

Eslöv—Örtofta den 24/8.

En man kastade sig in på banan framför tåg 12 och dödades omedelbart.

Sävedalen den 28/8.

Sedan tåg 1077 satts igång, sökte en kvinna stiga på tåget men halkade därvid och föll mellan tåget och plattformen. Hon erhöi endast ett lätt sår på ena armen.

Väsby den 29/8.

Då tåg 528 passerade infartsväxlarna, föll en manlig resande av tåget, sannolikt på grund av egen oförsiktighet. Han torde ej ha åsamkats framtida men.

Hedenäset—Skogskärr den 30/8.

En manlig resande med rälsbusståg 2720 öppnade under tågets gång en dörr i rälsbussens bakände och rycktes därvid ut samt föll ned på banvallen. Han ådrog sig revbensbrott, som ledde till lungblödning, varav döden följde.

Hedenäset—Skogskärr den 1/9.

En äldre kvinna erhöll en stöt av den lokomotor, som framförde tåg 8518, enär hon råkat komma för nära spåret. Hon medfördes till Övertorneå för erhållande av läkarvård.

Rotebro den 4/9.

En berusad man, som avsteg från tåg 540, sedan detta satt sig i rörelse, föll ned mellan tåget och plattformen, varvid högra benet överkördes och krossades.

Backe—Tågsjöberg den 17/9.

I rälsbusståg 2692 öppnade under färden en något spritpåverkad resande ena baddörren å bussen, sannolikt för att spotta, och föll därvid av bussen, dock utan att ådraga sig svårare skador.

Jonsered—Partille den 20/9.

Från tåg 1047 iakttogs liket av en kvinna liggande på banan. Hon hade på obekant sätt kommit i vägen för något tidigare tåg och överkörts.

Arvika den 27/9.

Tåg 1422 påkörde och dödade en man, som kastade sig framför tåget.

Göteborg C den 1/10.

Då tåg 1075 var på ingående, föll en skolyngling till följd av egen oförsiktighet av tåget ned mellan spåret och plattformen. Han ådrog sig skador å ena benet.

Nyköping C den 3/10.

Då extra persontåg 825 passerade stationen, hoppade en man av tåget, varvid han ådrog sig skador.

Tureberg den 11/10.

Tåg 507 överkörde och dödade vid Tureberg en äldre kvinna, som under en fälld vägbom gått in på banan för att passera spåren.

Brunflo den 13/10.

En kvinna, som avsteg tåg 2341, innan detta hunnit stanna, föll därvid på plattformen och ådrog sig hjärnskakning, revbensbrott och andra skador.

Fjugesta den 4/11.

En banvakt, som syntes ha kastat sig framför tåg 762, överkördes och dödades.

Helgum—Långsele den 18/11.

Tåg 2423 överkörde och dödade en man, som på en ägovägs korsning gick in på banan framför tåget.

Stenungsund—Ödsmål den 26/11.

En äldre, döv kvinna, som troligen ej observerat tåget, påkördes vid en ägovägs korsning av tåg 1551 och dödades.

Stavre den 1/12.

Då tåg 2341 var på ingående, sprang en flicka fram mot tåget för att köpa tidningar, varvid hon föll mellan plattformen och tåget och ådrog sig skada å högra foten.

Nykroppa den 2/12.

En banarbetare, sysselsatt med rengöring av en växel, varå tåg 7734 skulle framgå, lämnade ej sin plats trots signaler från tåget, sannolikt emedan han antog, att tåget skulle ingå på intilliggande spår. Han överkördes och döddes omedelbart.

Kågeröd den 23/12

Då tåg 42 passerade stationen, avkastades från postvagnen en postsäck, vilken träffade en person å plattformen, varvid denne föll och skadade sig i huvudet.

Mölnalds nedre den 26/12.

Å en vägkorsning i bangårdens södra ände, där bommarna voro fällda, begav sig en man, trots varningar av närvarande personer, in på banan för att gå över spåren före tåg 42. Han påkördes och dödades av tåget.

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

Alingsås—Torp den 16/1.

I tåg 124 brast en hjulring å en vagn litt Co5, varvid någon del av hjulringen slog sönder bromscylinde å en efterföljande vagn och dess regleringsventil, varigenom tåget bragtes att stanna. Den skadade vagnen stod kvar på spåret och tåget kunde med varsamhet införas till Torp. Vid undanväxling där urspårade vagnen å ett sidospår.

Norra Sunderbyn—Sävast den 13/4.

I tåg 57 uppstod axelbrott å en malmvagn mitt i tåget. Främre hälften av tåget infördes till Norra Sunderbyn och den bakre hälften med den skadade vagnen till Sävast. Berörda tåg försenades omkring 2 timmar.

Hallsberg—Slätte den 22/4.

Å en lastad N. B. J. vagn i tåg 4867 hade varmgång uppstått i ett lager. Å Älgarås station, varest denna upptäckts, vidtogos åtgärder för att få strömmen bruten, men innan så hunnit ske, stoppades tåget i Slätte av lokpersonalen, som även iakttagit skadan. Vagnen avkopplades i Slätte, och det upptäcktes då, att axeltappen brustit. En blåsa i tappen syntes hava bidragit till axelbrottet.

Hörnsjö—Pengsjöby den 16/6.

I tåg 4352 brast å en av de sista vagnarna en axel till följd av varmgång, vilken vållade rök, som observerades från loket, varför tåget stoppades på linjen. Vagnen kvarlämnades och hämtades efter 1 $\frac{3}{4}$ timme med hjälplök. Uppkomna smärre skador å banan hade då även avhjälpats.

Bräcke—Grötingen den 24/7.

Tåg 4355 självbromsades vid ingåendet till Bräcke mellan infartssignalen och yttersta växeln på grund av slangbrott. Detta hade vållats av varmgång och axelbrott på högra bakre axeltappen å fjärde vagnen från loket, en vagn litt Or. Motsvarande vagnshörn hängde ned mot marken. Varmgången hade även förorsakat eld i vagnens underrede. Axeltappen samt tillhörande lagerbox och fjäder upphittades på linjen Grötingen—Bräcke omkring 6 km. från den plats, där tåget stannade. Ingen nämnvärd skada uppstod å banan.

Alingsås—Torp den 8/8.

Tåg 4711 stoppades i Alingsås, emedan bakre vänstra axeltappen å nionde vagnen från slutet, kalklastad vagn litt Os, brustit på grund av varmgång. Skadan hade uppstått c:a 3,5 km. från Alingsås station, å vilken sträcka vagnen framgått hängande vid den bakomgående med lagergaffeln släpande vid rälsens yttersida, där rälsspicar bortslitits och sliprar söndersplitsats. Banan kunde dock passeras med nedsatt hastighet.

Sandåkra—Uppåkra den 13/8.

I tåg 7825, arbetståg för banavdelningen, brast en axeltapp å en tjänstevagn på grund av varmgång, sannolikt till följd av ojämn fördelning av lasten. Alla spårledningens förbindningshankar i nedspårets skarvar i västra rälsträngen bortslitits på en sträcka av när 4 km., men för övrigt uppstod ingen skada å spåret. Gnistor från vagnen hade iakttagits i Lund men så sent, att tåget ej kunde stoppas, varför Uppåkra anmodades stoppa det samma, vilket även skedde.

Stenbacken—Torneträsk den 13/10.

I tåg 10 inträffade ett axelbrott, som dock ej vållade urspårning. Tåget framgick utan missöde till Kaisepakte, där den skadade vagnen bortväxlades.

Ekträsk—Åsträsk den 6/12.

I rälbusståg 2732 brast under gången vänstra främre hjulringen. En av bitarna från denna trängde upp genom golvet under främsta sätet i resandekupén och slog hål på väggen till förarhytten. Ingen människa skadades. Bussen, som höll sig kvar på spåret, infördes medelst lok till Ekträsk.

G. Eld å tåg.

Jonsered och Kåhög den 14/2.

Å motorvagnen till tågen 1092 och 1093 upptäcktes av föraren vid tågs 1092 ankomst till Jonsered eld i underredet i A-änden. Sedan elden släckts, fortsatte motorvagnen och vände i Lerum, där eldfara ej kunde iakttagas. Under uppehåll vid Kåhög på återfärden upptäcktes emellertid eld på samma plats som förut. Sedan denna släckts, fick vagnen fortsätta till Göteborg C. Eldsorsaken har ej kunnat fastställas men utgjordes möjligen av gnistbildning från bromsblocken.

Hussjöby—Härnösand den 7/4.

Tåg 8452 bragtes att stanna vid Antjärn, emedan på tredje vagnen från loket eld upptäcktes i lasten, som utgjordes av torvströ. Vagnen avkopplades och elden kunde släckas å densamma, sedan lasten lossats. Vagnen var helt oskadad.

Tvärån—Älvsby den 10/5.

I tåg 8515 upptäcktes å linjen eld på en torvströlastad O-vagn, den sista vagnen i tåget, som bestod av åtta vagnar. Vagnen avkopplades, och elden släcktes av Älvsby brandkår, som tillkallats, emedan skogen hotades. Förutom lasten förstördes 4 S. J. presenningar, varjämte vagnen erhöll obeydliga skador.

Kungälv Ytterby den 25/5.

Vid tågs 1566 ankomst observerades eld i golvet till en vagn litt BCo, tro- ligen vållad av gnistor från bromsblocken.

Ovansjö—Ånge den 15/6.

På grund av s. k. tjuvbromsning å en vagn i tåg 4352 hade hjulringar och bromsblock starkt upphettats och vållat antändning i vagnsbotten, vilket uppmärksammades, då tåget ankom till Ånge. En del av målningen hade lossnat i flagor, som spritts utmed banvallen och vållat gräsbrand på ett 20-tal ställen på sträckan Ovansjö—Ånge. Risk för skogsbrand förelåg, men elden begränsades snart med biträde från Ånge brandkår och tillkallat folk.

Holmsveden den 21/8.

Tåg 6320 stoppades utanför infartsväxeln, emedan eld uppkommit i golvet till en vagn, lastad med tomsäckar. Holmsvedens frivilliga brandkår tillkallades, och elden släcktes, sedan lasten vräkts ned på banvallen. Risk för avbränning av kontaktledningen förefanns, och denna måste därför göras spänningslös å linjen Ockelbo—Bollnäs. En del tåg försenades $1\frac{1}{4}$ upp till 3 timmar.

Genom elden förstördes 3 st. S. J. presenningar och uppbrändes golvet å den för elden utsatta vagnen. Lasten gick helt till spillo.

Elden torde ha uppkommit genom s. k. tjuvbromsning.

Stora Höga den 11/9.

Vid tågs 7702 ankomst iaktogs eld i en med torvströ lastad vagn, som gick närmast loket. För släckningen tillkallades brandmanskap från Stenungsund, men såväl lasten och flera presenningar som vagnen förstördes.

Dockmyr—Kälarne den 7/10.

I tåg 4350 upptäckte lokpersonalen å linjen, att eld utbrutit å en hölastad vagn, sjunde vagnen från loket, varför tåget stoppades och vagnen avskiljdes från övriga fordon. Då med hjälplok från Dockmyr utsänt manskap ej kunde släcka elden på platsen, infördes vagnen till Dockmyr, där den övergöts med vätska vid därvarande vattengivningsanordning. Hela lasten och 4 presenningar brunno upp, men vagnens skador voro relativt obetydliga.

Rämmen den 14/10.

Tåg 5308 stoppades vid Rämmen i infartstågvägens början, emedan eld iaktogs i torvströlast å andra vagnen från loket. Även nästföljande vagn hade torvströlast, som jämväl börjat brinna. Omkring 230 balar torvströ och 5 presenningar förstördes. Den ena vagnens botten blev även förstörd.

H. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Holmsveden den 14/1.

Vid tågs 4354 avgång uppkördes utgångsväxeln, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 419. Växeln skadades ej.

Sparreholm den 22/1.

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

Isätra den 17/2.

Tåg 4247 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som ej lagts i rätt läge efter intagandet av mötande tåg 464.

Nyvång den 22/2.

Tåg 2066 uppkörde en växel, vilken, innan tåget hunnit fram till denna, omlades i läge för utfart från intilliggande spår, varifrån vagnuttagning skulle avgå efter tåget.

Ljusdal den 4/3.

Tåg 419 intogs på fel spår, emedan ingångsväxeln intog fel läge. Såväl tåg-vägsklargöraren som tågvägsinspektören hade försummat sina skyldigheter. Signalsäkerhetsanläggning finnes ej å platsen.

Baggetorp den 10/3.

Vid intagandet av tåg 122 stötte loket mot en järnbalk, som under lossning å kajspåret svängts ut mot tågspåret.

Gammalkroppa den 29/3.

Tåg 5314 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, vilken ej omlagts efter intagande av tåg 1655. Växeltungan kröktes och förreglingsanordningen försattes ur funktion.

Mölnbo den 17/4.

Tåg 14 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 131. Växeltungan kröktes och förreglingsanordningen försattes ur funktion.

Krylbo den 30/4.

Tåg 412 uppkörde utgångsväxeln, som ej omlagts efter ett kort förut från annat spår avsänt tåg. Tågvägsinspektören hade likväl anmält klart för tåg 412.

Norrvidinge den 4/5.

Tåg 1884 uppkörde utgångsväxeln, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 5157. Växelspärren skadades.

Gällö den 5/6.

Tåg 5928 uppkörde utgångsväxeln, som intog fel läge. Växeln kunde vid tillfället ej omläggas centralt, men tågexpeditören hade likväl avsänt tåget efter att delvis ha lyckats omställa veven i ställverket och utan att förrätta lokal inspektion.

Björnlunda den 6/6.

Tåg 139 intogs felaktigt å spår 2, varest mötande tåg 48 nyss förut intagits och kvarstod.

Innan körsignal gavs för tågs 139 infart, hade föraren å detta tåg givit signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring». Tåg 139 ingick därför för den felaktiga signalbilden, dock med föreskriven hastighetsbegränsning, varför tåget kunde stoppas omkring 50 m. från tåg 48, sedan detta av föraren iakttagits stående i spåret.

Gällö den 21/6.

Tåg 8102 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som ej omlagts efter intagandet av ett mötande arbetståg. Växelspärren skadades.

Grötningen den 25/6.

Tåg 91 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som efter tågets ankomst omlagts av tågexpeditören med tanke på ett gruståg, vilket skulle lossa grus vid växeln efter tågs 91 avgång.

Helgum den 29/7.

Tåg 8222 uppkörde vid avgången en växel, som ej omlagts i rätt läge efter intagandet av mötande tåg 91.

Diö den 30/7.

Tåg 6 intogs, efter givna signaler »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring», felaktigt å spår 1, där det nyss ankomna mötande tåg 97 stod. Tåg 6 stoppades av föraren på ett avstånd av omkring 250 m. från tåg 97. Tågexpeditören hade glömt omlägga infartsväxeln för tåg 6, sedan tåg 97 inkommit.

Svartå den 31/7.

Tåg 52 erhöll körsignal för infart med fel signalbild, emedan infartsväxeln ej lagts i rätt läge. Efter signal från föraren, som uppmärksammat felet, lades växeln rätt och gavs riktig körsignal.

Storfors den 6/8.

Tåg 1666, rälsbuss, stoppades av föraren framför utgångsväxeln, emedan denna låg fel. Tågexpeditören hade uraktlåtit att inspektera tågvägen.

Bjärnum den 7/8.

Tåg 7802 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, emedan denna intog fel läge. Tågexpeditören hade vid tågvägens klargörande omlagt fel växel. Växel-spärren skadades.

Stockaryd den 15/8.

Tåg 11, som för möte i Stockaryd med tåg 4354 erhållit verkställighetsorder i Nässjö jämte order att i Stockaryd ingå på spår 2, gavs det oakttat körsignal till spår 1, där tåg 4354 inlagits. Felet uppmärksammades av föraren å tåg 11, som stoppade tåget utanför stationen, varefter rättelse vidtogs.

Charlottenberg den 29/8.

Tåg 32 uppkörde vid avgången en växel, vilken jämte en i tågvägsförreglingen ingående spårspärr efter manövrering vid lokbyte medelst anordning för lokal omläggning, lämnats kvarliggande i fel läge. Tågexpeditören, som på ställverket iakttagit växelns felaktiga läge, hade ämnat med anlitande av hjälpspaken lägga växeln rätt från ställverket, men torde därvid ha vidtagit sina manövrer med en annan, av tågvägen oberoende växel, som likaledes förut varit omlagt lokalt. Trots att tågvägshävstången för den anlidade utfartsågvägen ej kunnat omläggas, hade tågexpeditören uraktlåtit att företaga vederbörlig inspektion. Han hade litat på att hindret för tågvägshävstångens manövrering utgjorts endast av den i fel läge liggande spårspärren i anslutande spår. Växel-spärren till den uppkörda växeln skadades.

Rosshyttan den 4/9.

Tåg 463 uppkörde vid avgången en växel, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 412. Växeltungan och förreglingslinjalerna kröktes.

Malmö C den 2/10.

Då tåg 1805 skulle intagas, kunde körsignal ej visas med infartssignalen, emedan kontrollåset till tvenne med tågvägen i dess bortre ände samhörande växlar ej låsts efter det växlarerna kort förut passerats vid växlingsrörelser. Tåget intogs därför medelst hjälpsignalmedel. Körsignal visades från tvenne dvärgsignaler, en för tågvägens början med signalbild enligt fig. 11 b i såo och en för tågvägens bortre del med signalbild enligt fig. 11 c. En av de olåsta växlarerna, motväxel, intog felaktigt läge, och tågets lok hann passera förbi växelspetsarna i denna, innan det stoppades. Bortom nämnda växel funnos fordon uppställda, men dessa uppnåddes ej av tåget.

Ehuru ställverksförmannen genom en »blänkare» i ställverket fått kännedom om att det nämnda kontrollåset ej var låst, hade han ej föranställt inspektion av växlarerna utan på eget beväg och utan att underrätta tågexpeditören intagit tåget med hjälpsignalmedel.

Baggetorp den 7/10.

Tåg 4045 uppkörde på utgåendet utgångsväxeln, som intog fel läge. Då tågexpeditören skolat omlägga växeln för tågs 4045 utfart, sedan mötande tåg 4044 passerat stationen, hade han tagit fel växel och i stället omlagt en annan växel.

Östersund den 11/10.

Tåg 2314, som intogs medelst hjälpsignalmedel, emedan infartssignalen ej kunde manövreras på grund av linbrott, stoppades av föraren framför en stickspårsväxel, vilken intog fel läge. Signalkarlen, tillika tågvägsklargörare, hade vid iordningställandet av tågvägen glömt den ifrågavarande växeln. Ett telefonmeddelande till honom om att tåget skulle intagas med hjälpsignalmedel — vilket meddelande föranletts av att beräknat iordningställande av säkerhetsanläggningen för användning till tåg 2314 ej kunnat komma till stånd — hade givits oklar formulering och av signalkarlen uppfattats såsom order att intaga tåget. Tågvägsinspektionen hade just påbörjats, när tåget ankom.

Sollefteå den 9/11.

Tåg 2665 ingick vid avgången på fel spår genom en motväxel, som förut passerats av en rälsbuss under växlingsrörelse och därefter ej lagts rätt för tåget. Ingen skada skedde.

Tågexpeditören hade glömt omställa befintlig särskild tågvägshävstång för tågets utfartsväg och sålunda uraktlåtit att förrätta tågvägsinspektion.

Vegeholm den 11/11.

Tåg 1453 uppkörde vid avgången en medväxel, genom vilken mötande tåg 2040 ingått och som därefter ej omlagts. Växeltungan kröktes och växellåset söndersprängdes.

Höganäs den 17/11.

Tåg 2067 uppkörde vid avgången en medväxel, som ej lagts rätt efter en kort förut företagen växlingsrörelse genom densamma. Ett till växelspärren hörande vinkeljärn brast.

Sundsvall C den 4/12.

Tåg 2448 ingick vid utfarten på fel spår genom en motväxel i felaktigt läge. Ingen skada uppstod. Tågvägsinspektion hade ej utförts.

Nyvång den 4/12.

Tåg 5609 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, vilken ej omlagts efter intagande av tåg i motsatt riktning. Växelspärren skadades.

Skellefteå den 15/12.

Tåg 167 uppkörde vid avgången en medväxel, som ej omlagts, då tågvägen skulle klargöras för tåg 167, sedan tåg 106 ankommit från motsatt håll.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Bollnäs—Granbo den 25/2.

Tåg 420 avsändes från Granbo, medan tåg 4354 ännu befann sig på tåg-anmälningsträckan och sålunda innan »4354 in» och »klart 420» anmälts från Bollnäs. Tågexpeditören upptäckte strax sitt fel, och tåg 420 stoppades på linjen av en vägvakt, som därtill anmodats.

Ånge den 7/3.

Tåg 2392 erhöll avgångssignal och igångsattes, ehuru mötande tåg 5927 ej inkommit. Tåg 2392 stoppades dock av en stationstjänsteman, innan det lämnat bangårdsområdet.

Enligt tidtabellen skulle tåg 2392 i Ånge möta tågen 5927, 91 och 2391, ankommande till stationen i nämnd ordning. Ordningsföljden var emellertid nämnda dag ändrad så att tåg 5927 ankom efter de båda övriga, vilket jämte annat medverkade till att såväl tågexpeditören som lokpersonalen och tåg-befälhavaren försummade mötet.

Alby—Ånge den 16/3.

Tåg 2510 avsändes från Alby, medan tåg 8202 ännu befann sig på tåg-anmälningsträckan och sålunda innan »8202 in» och »klart 2510» anmälts från Ånge. Tåg 8202 hade måst stoppas utanför infartssignalen i Ånge och kvarstod där, när tåg 2510 anlände. Sistnämnda tåg inbromsades och kollision undveks därigenom.

Byvalla den 20/4.

Tåg 4350, som ej skulle göra uppehåll å stationen, stannade efter erhållen avgångssignal med bakre hälften av tåget inne på stationen, emedan kontaktledningen blivit spänningslös. Utan att infartssignalen återställts till stopp efter tågets intagande anmälde tågexpeditören till Horndal »4350 in» samt »klart 432», vilket sistnämnda tåg skulle senare intagas på samma spår som 4350. Då kontaktledningen åter blev strömförande, kunde föraren å tåg 4350 icke få i gång tåget på grund av stigning. Utan signal från stationspersonalen backade han tåget, så att detta helt kom innanför stationsgränsen. Tåg 432 ingick, medan 4350 ännu stod kvar, men kunde bringas att stanna utan kollision.

Fagerås—Kil den 19/6.

Rälsbusståg 1405 avsändes från Fagerås, innan tåg 7603 inkommit till Kil och sålunda utan att anmälan »7603 in» och »klart 1405» erhållits. Tåg 7603 kvarstod vid Kil utanför infartssignalen vid rälsbussens ankomst, vilket i god tid uppmärksammades av bussens förare, som stoppade densamma omkring 200 m. från det framförstående tåget.

Frånö— Sprängsviken den 22/6.

En motordressin, vars förare begärt kvarhållande av tåg 8452 i Sprängsviken, tills motordressinen dit inkommit, möttes av tåget på linjen, men kunde stoppas och återföras till Frånö, utan att någon olycka skedde. Tågexpeditören i Sprängsviken hade glömt dressinen.

Säve den 16/8.

Tåg 1552 erhöll avgångssignal och igångsattes, ehuru mötande tåg 7703 (rälsbuss) ej inkommit, men stoppades före utgångsväxeln av föraren, sedan denne observerat rälsbussen.

Fors—Krylbo den 1/9.

Tågledaren hade lämnat Krylbo medgivande till bandisposition för gång med lok Krylbo—Fors efter tåg 412 t. o. m. kl. 11.41. Rörande bandispositionen underrättades från Krylbo icke underrättelsestationen Horndal och ej heller Fors. Hinderanmälan utväxlades av Krylbo med Jularbo men ej med Fors, som därför ej anordnade stoppsignalering enligt gällande bestämmelser. Sådan signalering anordnades ej heller i Krylbo. Banpersonalen hade ej erhållit underrättelse om bandispositionen, och härom varskoddes icke personalen på loket.

Ett extratåg nr 9591 var anordnat samma dag mellan Byvalla och Krylbo med avgång från Fors kl. 11.46. Det från Krylbo utsända loket ankom till Fors 9 min. före tågs 9591 ankomst dit.

Rönninge—Södertälje södra den 5/10.

Vid Glasberga blockpost visade huvudsignalen stoppsignal för tåg 301. Då föraren enligt gällande instruktion uppringde Södertälje södra i signaltelefonen för förhållningsorder, lämnades därifrån — dock icke av tjänstgörande tågexpeditören personligen, såsom föreskrivet är — medgivande att framgå med tåget, detta oaktat att tåg 153 på grund av lokskada befann sig stående på den framförliggande tåganmälningssträckan. En tjänstledig stationskarl, som befann sig på linjen och uppmärksammade faran, stoppade tåg 301 med en signalflagga, som han hämtade från en avställd dressin i närheten.

Vid lämnande av medgivandet till tåg 301 att framgå hade ett i Södertälje södra stående vagnsätt förväxlat med det ännu ej inkomna tåg 153.

Strålnäs den 20/11.

Tåg 4002, som enligt tidtabellen skulle ingå på spår 3, sidotågväg, erhöll körsignal med infartssignalen till huvudtågvägen. Tåget stoppades utanför stationen av föraren, som uppmärksammade felet.

Hagalund den 27/12.

Sedan tåg 566 inkommit och stannat, visades framåtsignal obehörigen av en tillfällig stationsarbetare, som hade i uppdrag att i F-vagnen inlasta ett antal mjölkflaskor, vilka placerats på plattformen ett stycke bortom den plats, där F-vagnen kommit att stå, sedan tåget stannat. Alla resande hade ej hunnit avstiga, men framflyttningen av tåget skedde så långsamt, att ingen kom till skada.

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

Blädinge—Vislanda den 13/5.

En motordressin passerade Vislanda på väg mot Blädinge, sedan extratåg 8113, ensamt lok, därifrån avgått mot Vislanda. Stationen anmodade omformarestationen i Alvesta att bryta strömmen, vilket även skedde, så att tåg 8113 stoppades och olyckshändelse kunde undvikas.

Vid förfrågan hos underrättelsestationen i och för dressinfärden hade småfordonsföraren bibragts uppfattningen, att tåg 8113 skulle framgå en timme senare än tidtabellen angav.

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

Halmstads norra den 3/1.

Tåg 2127 passerade med loket en vid driftplatsens bortre ände befintlig, till skydd för korsande gata avsedd huvudsignal i stoppställning och kom ut på gatan, dock utan att någon skada skedde. Föraren backade därefter tåget, utan att signal därtill givits och medan resandeutväxling pågick.

Föraren förklarade, att lokets automatbroms ej verkat vid bromsningen och att han före backningen tyckt sig se en backsignal från tågets bakre del. Sådan signal hade dock ej givits.

Göteborg C den 10/3.

Tåg 3 körde vid infarten mot befintlig stoppbock, som därvid spolierades. En del resande erhöilo smärre stötar, och i tågets vagnar söndersletos några glasrutor. Slutbromsningen hade påbörjats för sent.

Bjärnum den 9/4.

Tåg 7801 kunde ej bringas till stopp i tid utan uppkörde slutväxeln, varvid växelspärren skadades. Dimma rådde, och föraren hade ej kunnat iakttaga tågexpeditörens stoppsignal.

Hälsingborg F den 24/4.

Tåg 7903 körde vid ingåendet mot befintlig stoppbock, som något skadades. Å loket skadades snöplogarna och ena gardjärnet. Bromsarna syntes ha verkat otillfredsställande.

Vingåker den 10/7.

Tåg 4050 kunde ej bringas till stopp i tid utan uppkörde slutväxeln, som passerades av 7 å 8 vagnar. En kopplingskran till bromsledningen å en vagn med byggnadsvirke hade förställt sig snett uppåt, sannolikt genom slag från en nedfallen, senare vid Vingåkers försignal upphittad virkesdel, varför otillräcklig bromsverkan erhöills vid tågets inbromsning.

Karlberg den 1/8.

Tåg 447 inbromsades för sent och gick förbi plattformen. Tåget backades utan därtill inhämtat medgivande, ehuru det passerat gränsen till nästföljande blocksträcka. Ett följande tåg, ensamt lok, hade före backningen automatiskt fått körsignal för infart och även ingått på den blocksträcka, där tåg 447

efter backningen befann sig. Loket stoppades av dess förare omkring 40 m. från tåg 447.

Lökom den 8/12.

Tåg 8452 kunde vid infarten ej bringas till stopp i tid utan uppkörde slutväxeln, som skadades.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Uppsala C den 16/11.

Samtidigt med att U. E. J. tåg 6 var på utgående företogs å spår, som i utgångsväxeln sammanlöpte med tågs 6 tågväg, en växlingsrörelse mot denna växel med ett ensamt lok, som redan kommit i närheten av nämnda växel, innan faran uppmärksammades och loket hann bringas att stanna. Föraren å tåg 6 varnade emellertid förhållandet i tid och stannade tåget på betryggande avstånd från berörda växel.

Den loket åtföljande växlaren hade på grund av åtnjuten semester ej fått kännedom om en någon tid förut vidtagen tidtabellsändring, varigenom tåg 6 senarelagts 5 min., varför han trodde sig hava tid att utföra växlingsrörelsen med loket.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställdes hinderfritt.

Märsta den 21/3.

Då tåg 21 passerade, kom en å plattformen stående plattformsvagn i drift till följd av luftdraget från tåget och kolliderade med dess sista vagnar, varvid dessa och plattformsvagnen erhöilo en del skador.

Plattformsvagnen hade efter det tågvägsinspektion förrättats ditställt av en busschaufför, vilken förväxlat det försenade tåg 21 med ett uppehållståg, varifrån godslossning skulle ske.

Södertälje C den 14/9.

Tåg 305 Se kolliderade vid avgången med en plattformstruck, vars förare ämnade köra över spåret med trucken men stoppade densamma, då signal gavs från tåget. Trucken hade då redan med främre hjulen kommit ut i spåret. Dess förare kastade sig åt sidan och undgick därigenom skador. Truckens kylare intrycktes något, och på två vagnar i tåget skadades ytterbeklädningen.

Frövi den 18/10.

På grund av stark blåst kom en plattformsvagn i drift och rullade ned i spåret framför tåg 4350, som påkörde vagnen, varvid dess överrede spolierades. Anordnad förstängning var ej tillfyllest.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Huddinge—Tullinge den 29/5.

Tåg 127 stoppades strax söder om Huddinge för undanskaffande av en del stolpar, som från loket iakttagits på intillvarande spår, liggande över rälerna. Stolparna hade fallit ned från en vagnslast i tåg 4043.

Karlstad C—Kil den 20/11.

Tåg 4713 stannade å linjen vid Hynboholms hållplats på grund av slangbrott. Då detta kunde antagas vållat av nedfallet föremål, vidtogs på Skåre stations föranstaltande inspektion av banan. Därvid befanns det, att smärre

skador uppkommit å banan genom tre på olika platser nedfallna balkar av 1,5 m. längd, tillhörande en sändning från Säffle till Degerfors.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Rönninge den 23/2.

Å en i tåg 9796 framförd snöplog, varmed plogning ägt rum å Rönninge station, brast hävstången till plognoson, då tåget igångsatts för avgång från stationen. En växel skadades, vilket vållade en del tågförseningar.

Veda—Älandsbro den 8/4.

Loket till tåg 2659 erhöill en mindre skada vid passerandet av Oringen-tunneln genom stöt mot en sten, som fallit ned på spåret utanför ena rälen.

Falköping C—Skultorp den 13/4.

Vid tågs 27 ankomst till Falköping C saknades å sista vagnens, litt BCo7b, bakre boggitralla på högra sidan en del av aktre fjäderstroppen, de båda c:a 2 m. långa bärfjädrarna och det ena fångjärnet för bärfjädrarna. Fjädrarna återfunnos på banan, den ena omkring 2 km. norr om Stenstorp och den andra vid Stenstorps norra infartsväxel. En del smärre skador hade uppkommit på banan.

Ottebol den 14/10.

Då tåg 1411 passerade en växel, föll ett bromsstag ned från en vagn och krökte moträlen i växeln.

Strängnäs—Åkers styckebruk den 27/11.

På en vagn litt CC2 i tåg 369 upptäcktes vid ankomsten till Strängnäs, att ett järn lossnat och släpade i spåret med ena änden. Vid undersökning konstaterades, att felet uppstått på linjen och vållat en del smärre skador på banan.

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

Bräcke—Grötingen den 16/1.

Rälsbusståg 2474 stoppades av föraren framför en vägkorsning strax söder om Grötingen, emedan en timmerfora stod i spåret, där den fastnat.

Sundsvall C den 28/2.

Då tåg 2684 kom fram till korsningen vid Nybrogatan, voro bommarna där ej fälllda, vilket på grund av snöyra och dålig sikt så sent observerades av lokpersonalen, att tåget ej hann bringas till stopp framför gatan. En personbil, som var på väg över spåret, stoppades i sista stund, och någon olycka inträffade ej. Ställverksvakten hade glömt att signalera till bomvakten om tågets annalkande.

Vansbro den 18/6.

En bil körde in på banan under den ena bommen vid en vägkorsning å stationen och blev stående mellan bommarna, då tåg 5313 satt sig i rörelse mot vägen för utfart. Bilen backades ur spåret intill den ena bommen, och tåget kunde passera, utan att någon skada skedde.

Bergsjö den 17/9.

Då rälsbusståg 2464 på ingående till stationen befann sig omkring 20 m. framför en mindre vägkorsning strax utanför stationsgränsen, körde en lastbil över banan trots signal »tåg kommer» från rälsbussen. På grund av dennas låga hastighet och vidtagen kraftig bromsning av densamma undveks kollision.

Norrviken den 29/9.

Vid tågs 624 ankomst voro bommarna till en vägkorsning å stationen ej fällda, emedan tågexpeditören för sent igångsatt drivanordningen till dem. En personbil passerade spåret strax framför tåget. Emedan tåget gick med något nedsatt hastighet och nödbromsning företogs, hann bilen undan utan att påköras.

Älmhult den 11/12.

Vid infart med tåg 101 körde en personbil mot den ena fällda bommen till en vägkorsning på platsen, varvid bommen lyftes och kröktes samt gled över biltaket och blev liggande bakom bilen, som fortsatte in på banan. Tåget stoppades av föraren framför vägen men kunde passera, emedan bilen stannat utan att hindra tågets framförande.

Gårdstånga—Viderup den 15/12.

Sedan bommarna vid vägkorsningen Gårdstånga västra fällts för tåg 1987, körde en lastbil mot den ena bommen och bröt denna samt fortsatte och stannade på spåret. Föraren å det kommande tåget lyckades genom kraftig bromsning stoppa detta framför vägen.

Väsby den 29/12.

En lastbil körde igenom den ena av de för tåg 522 fällda bommarna vid vägkorsningen i södra änden av bangården och kom ut i spåret framför tåget. Detta stoppades av föraren framför korsningen och kollision undveks.

Orsakade av djur eller främmande föremål å banan.

Arrie—Lockarp den 7/10.

Tåg 7 överkörde och dödade två hästar, som kommit in på banan. Därvid skadades tryckluftbromsen, så att skruvbromsning måste anordnas.

Jönköping C—Tenhult den 23/10.

Tåg 1243 stoppades på linjen, emedan en stor gran fallit över kontaktledningen.

Stugsund—Söderhamn C den 11/12.

Tåg 427 påkörde å en mindre vägkorsning en rälsbit, som nedfallit från en strax förut över vägkorsningen framförd skrotlastad bil. Ingen skada uppstod.

Orsakade av naturföreteelser.

Förslövsholm—Skottorp den 27/7.

På grund av starkt regn den 25 och 26 juli, vilket natten mot den 27 övergick till kraftigt skyfall med åska och medförde svår regnflod, utsattes banan på flera ställen för ras, så att sistnämnda dag linjen Skottorp—Båstad

kl. 3.20 och linjerna Båstad—Grevie samt Grevie—Förslovsholm kl. 4.50 måste förklaras ofarbara. Reparationsarbetet bedrevs så, att linjerna åter kunde med nedsatt hastighet trafikeras kl. 7.15, 10.30 resp. omkring kl. 19 s. d. Tågplanen måste i stor utsträckning omläggas. Västkustbanans tåg framfördes över Markaryd samt de direkta vagnarna från Oslo till Köpenhamn över Malmö. Resandeutväxling förbi de skadade linjerna anordnades med bussar, och färskvarusändningar överfördes med lastbilar. Även för dessa fordon måste ändringar i de uppgjorda linjesträckningarna företagas och jämväl resandeutväxling anordnas på grund av vägras. Betydande tågför-seningar förekommo.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Tureberg den 19/1.

Tåg 540 törnade före ankomsten till Tureberg mot en tvärs över spåret utlagd sliper, dock utan att någon skada vållades. Vid undersökning, som omedelbart efteråt företogs på platsen, befanns en sliper vara utlagd även på nedspåret, dit också den påkörda slipern undankastats i snett läge emellan rälerarna. Sliprarna kunde undanföras, innan det strax efteråt ankommande tåg 425 anlände till platsen.

Kattarp den 13/5.

Under växling med tåg 7904 observerade föraren, att en omkring 2½ m. lång tråd hängde på ledningstråden, varigenom stor risk vid framförande av fordon förelåg. Tråden torde ha uppkastats av okynne.

Arnemark den 24/10.

Då tåg 3635 passerade en vägkorsning norr om bangården, kastades en sten mot i tåget gående personvagn, varvid ett fönster träffades och båda glasen i detta krossades, så att stenen kom in i vagnen. En dam i vagnen fick glasskär-vor i ansiktet. Förövaren av dådet, en yngling, befordrades till laga näpst.