

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1933

Säkerhetstjänsten.

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

Bland ofta förekommande anmärkningar eller allvarigare sådana må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

att signatur ej alltid antecknats av till- och frånträdande tågklarerare,
att signatur ifyllts av avträdande tågklarerare långt före tjänstgöringsturens slut,

att anteckning om överlämning gjorts vid dygngräns, utan att verklig överlämning skett,

att anteckning om tillsyn av huvudsignalernas lyktor saknats,
att anteckning om uttagning av tralla å angränsande stationssträcka eller om utsatta stoppsignaler ej förts, då så bort ske,

att särskilt upplägg för order med längre giltighetstid ej anordnats eller ej använts samt

att order från sistnämnda upplägg ej överförts till dagupplägget;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

att datum ej ordentligt införts,

att signatur införts i förväg för hela vakten,

att anteckning saknats rörande tåganmälan, som redan bort vara utväxlad,
att hinderanmälan eller anteckning om, när hinder undanröjts, ej i vederbörlig ordning införts,

att anvisningar för journalens förande saknats eller ock föräldrade anvisningar använts samt

att anteckning om verkställd inspektion av bangård ej alltid införts;

beträffande förande av telefonbok å underrättelsestation

att anteckning ej gjorts om motordressins eller småfordons gång,

att vid uttagning av motorfordon fordonets beteckning ej införts,

att anteckning om uttagning av motorfordon i övrigt ej skett i föreskriven ordning samt

att order om inställda tåg ej införts;

beträffande handhavande av växel- och signalsäkerhetsanläggning

att tågklarerare ej själv manövrerat vevapparat,

att nyckel till tågvägslås handhafts av annan än tågklareraren,

att nyckel till tågvägslås lämnats kvarsittande i låset,

att tågvägshävstång omställts långt i för tid,

att tågväghävstång ej återställt i normalläge efter det tåg framgått,
 att anordning för lokal omläggning av centralt omläggbara växlar ej hållits
 fränkopplad och låst eller att lås till sådan anordning saknats,
 att plombering brutits utan att provisorisk plombering anordnats och utan att
 anteckning om förhållandet gjorts i vederbörlig anteckningsbok,
 att lokal instruktion för anläggningens handhavande varit föråldrad eller att
 instruktion och ritning över anläggningen ej kunnat återfinnas samt
 att smörjning av växlar eftersatts;

beträffande förbandslåda

att förbandslåda saknats,
 att ej reglements-enlig låda använts,
 att lådan utan omslag förvarats på golv, å skåp och dylika ställen, så att damm
 och annan orenlighet kunnat inkomma i densamma,
 att den ej hållits låst eller plomberad samt
 att anslag om lådans förvaringsplats varit av föråldrad typ eller saknats eller
 ock varit placerat å själva lådan eller å insidan av skåpdörr;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

att plan för säkerhetstjänsten saknats,
 att befintlig sådan plan ej hänfört sig till gällande tidtabell,
 att plan för säkerhetstjänsten saknat föreskrift om, när i visst fall tågvägs-
 inspektion tidigast skolat få påbörjas,
 att plan för säkerhetstjänsten ej angivit sättet för delgivning av order rörande
 säkerhetstjänsten,
 att i nämnda plan saknats föreskrift om, vilken tur det åvilat att kontrollera
 införandet i dagupplägg av order med längre giltighet,
 att tågvägsbeskrivning saknats, då sådan bort finnas,
 att föråldrad tågvägsbeskrivning använts,
 att även i övrigt funnits uppsatta föråldrade order och anslag,
 att formulär, journaler, anslag etc. beträffande säkerhetstjänsten förvarats
 på spridda ställen i stället för att i möjligaste mån sammanföras,
 att anslag om kontrollåsnycklars förvaring saknats eller varit ofullständigt,
 att anslag om signalmedlens förvaringsplats saknats,
 att tidtabellsbok ej varit kompletterad med utkomna tillägg,
 att alltför täta avbyten mellan tågklarerare förekommit samt
 att turlista för ställverk, bemannat med flera tjänstemän i samma tjänste-
 ställning, ej angivit, vem det tillkommit att föra befäl,

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

att tillsyn ej ägnats åt, att stationsur visat rätt tid,
 att hinderanmälan formulerats på annat sätt än enligt säo § 61,
 att föreskrivet bestyrkande av å S-form. utskrivna order ej skett,
 att vid utskrivning av order å form. S 8 tågbefälhavare och förare delgivits även
 »förlägg»-ordern,
 att order, som kunnat utskrivas å S-form., först nedskrivits å telegramblankett,
 att stoppsignal givits till tåg av den det ej vederbort,
 att vid avgångssignal signalstaven förts alltför hastigt eller att signalen eljest
 givits otydligt,

att körsignal från infartssignal ej givits i tid,
 att vid inträdande bevakning å station, som varit obevakad för tåg, frågan »Hava tågen 0,00 etc. framgått?» ej framställts vid inhämtande av upplysning om tågläget,

att skylten »Hinder å sträckan — — —» ej varit uppsatt, då så bort vara fallet,
 att stoppsignalering enligt säo § 29, mom. 5, anordnats mitt för stationshuset å station med så stor bangård, att signalering på dylikt sätt icke syns böra förekomma,

att flyttbart uppehållsmärke ej varit placerat till vänster om spåret i vederbörande tågs farriktning, ehuru så kunnat ske,
 att uppställning av vagnar skett å utdragsspår,
 att avställda trampdressiner och trallor ej varit lästa,
 att växlar och spårspärrar ej intagit normalläge, då rörelse, som krävt omlagt läge, ej förekommit,
 att bristfälliga bromsskor använts,
 att huvudsignaltavla icke funnits å huvudsignal,
 att signalmedel saknats eller ej funnits på angiven plats samt
 att tryckluftslangar ej varit vederbörligen upphängda och ventilkranarna öppna,

e) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

att tågattiralj ej varit komplett,
 att gods stuvats ovanpå tågattiraljskåp,
 att slutsignalskärmar ingått i tågattiralj, ehuru för dagsignalering giltiga slutsignallyktor funnits,
 att slutsignallyktor, användbara såsom dagsignaler, nedtagits och ersatts med slutsignalskärmar,
 att slutsignal, bestående av blinkljuslykta, uppsatts å fel sida av tåget,
 att slutsignaler enligt säo § 19, A, I, saknats å motorvagn,
 att tågbefälhavare ej medfört säkerhetsordningen och föreskrivna signalredskap under tjänstgöring,
 att signal enligt säo § 68, mom. 2, anm. 1, ej vederbörligen givits av tågbefälhavare,
 att mellan lokpersonal å mötande tåg å dubbelspår utväxlats otillåtna, såsom hälsning avsedda signaler medelst handsignallykta samt
 att elektrolok, kopplat till tåg och stående under spänning samt med omkastningsveven för fram- och backgång på sin plats, lämnats obemannat och med olåst dörr,

d) säkerhetstjänstens utövande å linjen

att vagnar uppställts å annan driftplats än station utan att bromsas eller förstängas enligt säo § 56, mom. 7, samt
 att trampdressin fått kvarstå å spår å linjen under pågående arbete vid sidan av banan,

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

att huvudsignals sken varit otydligt,
 att huvudsignals siktbarhet varit begränsad genom skymmande träd,
 att för vägtrafik avsedda signaler bristfälligt avskärmats mot tåg,
 att bomsignalskärmar ej funnits vederbörligen uppsatta eller varit dåligt synliga,
 att S-märken funnits anbragta, där sådana ej bort finnas.

att vattenkranlykta varit felaktig eller saknats,
 att bansignaltavla varit uppsatt till höger i vederbörande tågs farriktning,
 att signalmärke funnits av typ, som ej är omnämnd bland för dylika gällande bestämmelser,
 att U-märken varit felaktigt målade (t. ex. »U 30» i stället för blott »30»),
 att växlar krävt justering och översyn samt smörjning,
 att vagnvägar varit i behov av smörjning,
 att vagnvägar saknat skydd för spärrhakarna,
 att hinderpålar funnits uppsatta, där dylika ej erfordrats samt
 att målningen varit bristfällig eller felaktig särskilt å växlar, spärrbommar, bomsignalskärmar och slutsignalskärmar.

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

Antalet granskade ritningar har uppgått till 217 och antalet instruktioner till 38.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelsers tillämpningsområden.

Tillägg B till säkerhetsordningen, innehållande förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar (F. S. B.), har under året erhållit vidgad giltighet, i det att

oavkortad tillämpning av tillägget medgivits å följande bandelar:

Sollefteå—Lökom och Veda—Ålandsbro enligt beslut den 3/4 1933,

Boden C—Karungi enligt beslut den 21/2 1933, gällande fr. o. m. den 15/5 1933 varjämte

tillämpning av tilläggets 6:e mom. medgivits å följande bandelar:

Lökom—Nyland, Ramvik—Veda och Ålandsbro—Härnösand enligt beslut den 3/4 33.

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Skrivelse den 9/3 1933: Trafikinspektör må föreskriva, att stoppsignal till tåg skall givas av tågchefhavaren vid de obemannade och obevakade driftplatser, där så befinnes ändamålsenligt med hänsyn till de lokala förhållandena.*

Skrivelse den 17/3 1933: Stoppsignalering behöver icke anordnas vid Ulvåker, Skövde och Skultorp under bandispositioner för vagnomsättning vid Kjepplunda och Karlsro kalkbruk under villkor, att i tidtabellsboken och i den grafiska tidtabellen anges dessa bandispositioners omfattning och vilka dagar desamma skola äga rum.

Skrivelse den 17/3 1933: En dvärgsignal i Jönköping — nr 31 v — må bibehållas placerad med underkanten c:a 1,0 m. över r. ö. k. och med den närmast spåret belägna kanten endast 2,4 m. från spårmitt.

Skrivelse den 13/4 1933: Vid Stockholm C får ändring av tågspår vidtagas utan att underrättelse därom lämnas lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station; tågets hastighet skall, så snart spårändringen iakttages av föraren, nedbringas till högst 30 km./tim.

* Bestämmelsen intagen i säkerhetsordningen av år 1934.

Skrivelse den 13/4 1933: Rörelser med järnvägsfordon mellan Stockholm C och Stockholm stadsgården skola ske under form av växlingsrörelser, varvid tåg- och växlingsrörelser å dubbelpåret ej samtidigt få ske i samma riktning.

Skrivelse den 26/4 1933: Tåg, bestående av högst 14 vagnsaxlar, får, om efter trafikinspektörens beprövande så kan ske, utan att trafiksäkerheten därigenom äventyras, framföras utan särskild konduktörspersonal även i det fall, att loket är bemannat med endast förare enligt § 98 i säkerhetsordningen.*

Skrivelse den 5/5 1933: Antalet påringningar från underrättelsestation till sträckvakter och ledningsvakter enligt säkerhetsordningens § 82, mom. 5, må fr. o. m. den 15 maj 1933 inskränkas helgfria lördagar till en, nämligen före arbetstidens början på morgonen.*

Skrivelse den 10/5 1933: Avgångssignal till tåg, som vid Stockholm S hava uppehåll, skall utan hinder av säkerhetsordningens § 67, mom. 4, där givas av tågbefälhavaren, under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk.

Skrivelse den 20/5 1933: Avgångssignal till bispårståg vid Stockholm C behöver, då spårledningarna fungera, icke givas, när tågloket har utfartsdvärgsignal framför sig, utan skall föraren äga avgå med tåget, då körsignal från vederbörlig utfartsdvärgsignal visas med två ofärgade sken i 90° samt därunder snett till vänster ett grönt sken; befinner sig tågloket vid avgångstillfället bortom utfartsdvärgsignal, skall avgångssignal givas av tågklareren för bispårståget eller på dennes order av växlingspersonal, varvid, om signalen visas av växlingspersonal, densamma skall vid dagsljus givas med signalgivarens arm förd i cirkel.

Skrivelse den 20/5 1933: Tågklarerna vid Göteborg C och Almedal samt vid Olskroken och Göteborg-Tingstad äga med tågledares befogenhet ändra ordningsföljden mellan vissa i samma riktning gående tåg å linjen Göteborg C (Göteborg B:s)—Almedal resp. linjen Olskroken—Göteborg-Tingstad, varjämte tågklareren vid Göteborg C äger med tågledares befogenhet ändra ordningsföljden å linjen Göteborg C (Göteborg B:s)—Almedal mellan vissa i motsatt riktning gående tåg.

Skrivelse den 5/8 1933: Hinderanmälan, som utväxlats mellan Enstaberga och Jönåker med anledning av vagnuttagnings till Grova grusgrop, får återkallas, oaktat huvudnyckeln K 16 ej återlämnats till en av dessa stationer, men skall tillsyningsmannen hava anmält, att nyckeln innehaves av honom och att allt är klart vid driftplatsen för tågs framförande.

Skrivelse den 29/8 1933: Vid Göteborg C får ändring från en oavkortad tågväg till en annan oavkortad tågväg eller från en avkortad tågväg till annan tågväg — avkortad eller oavkortad — vidtagas för ankommande tåg utan att underrättelse lämnas lokpersonalen, då så ej kunnat ske å en föregående station; tågets hastighet skall, så snart spårändringen iakttages av föraren, nedbringas till högst 30 km./tim.

Skrivelse den 27/10 1933: Tåg 92 å linjen Uppsala C—Gävle C, vilket, ehuru tillhörande bromsgrupp II, enligt U. G. J. tidtabell haft en grundhastighet av 65 km./tim. och en största hastighet av 70 km./tim., får t. v. även efter säkerhetsordningens ikraftträdande vid Ostkustbanan framföras med denna hastighet, varvid dock bromstalet skall vara 45 och antalet fordonsaxlar högst 80.

* Bestämmelsen intagen i säkerhetsordningen av år 1934.

Skrivelse den 20/11 1933: Vid Olskroken och Sävenäs rangerbangård skall, när spårändring måste vidtagas för godståg från Göteborg-Tingstad resp. Frändtorp och underrättelse därom ej kunnat lämnas å en föregående station, infartssignalen bibehållas till stopp, tills föraren givit signalen »tåg kommer» och därefter signalen »jag är beredd att stanna å stationen», vilken signal även skall innebära, att föraren är beredd på spårändring; på därefter given körsignal med infartssignalen skall tåget införas med skärpt uppmärksamhet och en hastighet av högst 30 km./tim.*

Skrivelse den 20/12 1933: Utan hinder av bestämmelserna i säkerhetsordningens § 57 få vid Vännäs tåg från Spöland och Tväråbäck eller Pengsjöby samtidigt intagas å vissa tågvägar, som ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra.

5. Tolkning av säkerhetsordningens föreskrifter.

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

Till § 8, mom. 2.

Enär stoppsignal från bomsignalskärm eller bomsignallykta måste anses såsom en hastigt uppdykande signal, för vilken föraren skall söka bringa tåget till stopp så fort ske kan (§ 68, mom. 4 och § 72, mom. 5 i säkerhetsordningen), kan det ej fordras, att tåget alltid skall kunna stoppas före ankomsten till vägkorsningen. (Sty skr. den 24/3 33.)

Till § 26, anm. 2. (Str. 199).

När fällbommar skola manövreras från ställverkshus av särskild tjänsteman enligt plan för säkerhetstjänsten eller särskild order, är denne ansvarig för att så sker. Tågklararen är ansvarig för att nämnde tjänsteman är tillstädes å bestämmd plats. Det åligger givetvis även tågklararen att i möjlig mån kontrollera, att bommarna blivit i vederbörlig ordning fällda. (Öis skr. den 9/3 33.)

Till § 27.

Vid signalering med knalldosor enligt nämnda paragraf skall avståndet från det ofarbara stället räknas till den närmast detta utlagda knalldosan. (Öis skr. den 22/12 33.)

Till § 33, mom. 2.

Om uttagning av tralla sker å linjen under tid, då någon av stationerna på ömse sidor, ehuru ej obebakad, dock är obemannad på grund av att tågklararen åtnjuter rast, anses lämpligt, att närmaste bemannade station får utgöra gränstation och ombestyrta signalering och hinderanmälan. (Öis skr. den 4/3 33.)

Till § 39, mom. 1.

De s. k. rangérbromsarna ha ej avsetts kunna i regel användas för handbromsning av tåg utan endast vid växling eller för vagnars fastbromsning å bangård eller å linjen. De torde dock utan olägenhet kunna användas som handbromsar i vissa tåg, t. ex. i »släptågen» mellan de olika godsbangårdarna vid de större stationerna eller i andra tåg å kortare sträckor. (Öis skr. den 7/3 33.)

* Bestämmelsen har fått allmän giltighet genom säkerhetsordningen av år 1934.

Till § 39, mom. 3.

Hinder möter ej att låta tåg, som enligt tjänstetidtabellen skall tillhöra viss bromsgrupp, exempelvis bromsgrupp II, i stället tillhöra annan bromsgrupp, exempelvis bromsgrupp I, om betingelserna härför finnas, varvid omställningsanordningarna skola ställas i rätta lägen. Sådant ändring bör ske, om därigenom hastighetsnedsättning eller ökad bromsbemanning kan undvikas. Ändring av bromsgrupp kan ske efter samråd mellan stationsbefälet, tågbefälhavaren och föraren. (Öis skr. den 20/3 33.)

Till § 46, mom. 4.

Efter gjord förfrågan rörande tillstånd till avvikelser å viss station från det föreskrivna sättet för överlämningsbokens förande har överinspektören för säkerhetstjänsten uttalat, att skäl ej ansåges föreligga, att för ifrågavarande station medgiva undantag från de allmänt gällande reglerna för överlämningsbokens förande, varjämte framhållits vikten av att enhetligt förfaringsätt tillämpas vid samtliga stationer. (Öis skr. den 5/12 33.)

Till § 52, mom. 1 och 2.

Å vid dubbelspårig bansträcka belägen station, varifrån enkelspårsdrift anordnas och varest övergång till högerspåret måste ske i infartstågvägens början, skall (därest den sålunda ifrågakommande tågvägen ej finnes intagen i tidtabellsboken och signalbild för infart å densamma ej fastställts) körsignal givas med huvudsignaltavla och, om föraren ej å en föregående station underrättats om att infartssignalen är ur bruk, därjämte visas signal till växlingsrörelse. (Öis skr. den 9/3 33.)

Till § 52, mom. 4.

Utfartssignal (ljussignal), som är ur bruk, därför att densamma ej kan ställas till kör för utfart från visst spår, varifrån tåg skall avgå, skall vara tänd vid ifrågavarande tågs expedierande. (Öis skr. den 22/8 33.)

Till § 72, mom. 1, anm. 1.

Denna bestämmelse — enligt vilken tåg vid ankomst till enmansstation, där infartssignalen i och för delgivning av order eller underrättelse till tåget bibehålles i stoppställning, får på tågklararens (signalvaktens) muntliga order till föraren införas förbi infartssignalen i stoppställning — är icke tillämplig i det fall att stoppsignal med infartssignalen måste givas, emedan denna är i olag, så att densamma ej kan i vederbörlig ordning ställas till »kör». I sådant fall skola bestämmelserna i § 52 tillämpas. (Öis skr. den 26/4 33.)

Till § 72, mom. 11.

När förare vid ankomst till driftplats, som skall vara bevakad men där infartssignalen visar stopp och vederbörande tjänsteman icke finnes tillstädes, har att i och för tågets införande å platsen förvissa sig om att intet hinder därför förefinnes, skall detta ske genom att han själv eller biträdet inne å driftplatsen efterser, om tågklararens (platsvakten) finnes tillstädes, varvid lämpligen växlarnas lägen samtidigt undersökas. Om tåget införas, innan visshet vunnits, att nämnda tjänsteman ej är tillstädes, kan fara förefinnas för växelomläggning under tåget. (Öis skr. den 28/3 33.)

Till § 82, mom. 2 (tabellen).

Därest bommar vid en driftplats manövreras av särskild vägvakt endast då platsen är obevakad, åligger det de å ömse sidor närmast belägna bevakade stationerna att beträffande extratågs gång och om andra rubbningar i driften lämna underrättelser till vägvakten. Även om driftplatsen ifråga varit i tillfälle underätta vägvakten, äro vederbörliga grannstationer ansvariga för att så sker och för de i § 82 mom. 2 föreskrivna åtgärderna, om underrättelse ej kunnat lämnas. (Öis skr. den 10/11 33.)

Till § 94, mom. 2.

Hinder möter ej att, sedan sista tåget på kvällen lämnat en obevakad driftplats, lyktorna å dennas huvudsignaler och ev. befintliga bomsignallykktor släckas t. ex. genom bomvakt, oaktat anmälan »fri genomfart» alltjämt gäller. Huvudsignalerna böra dock stå i körställning hela den tid driftplatsen är att anse som obevakad. (Öis skr. den 20/12 33.)

Till tillägg B, punkt 1.

När vagnar skola uppställas innanför stationsgränsen å sådan såsom tåganmälningsstation fungerande station, som saknar huvudsignaler, bör tågledaren därom underrättas, varjämte stoppsignalering bör anordnas å ömse sidor om vagnarna samt underrättelse enligt säkerhetsordningens § 73 å form. S 10 lämnas genom närliggande tåganmälningsstation till tåg att ingå med försiktighet. Stoppsignalerna borttagas före väntat tågs ankomst.

Vid uppställning av vagnar å linjen utanför stationsgränsen — varvid bandisposition måste äga rum — skall i förekommande fall genom närliggande tåganmälningsstation underrättelse enligt § 73 i säkerhetsordningen lämnas å form. S 10 till förare att ingå med försiktighet till följd av hinder strax bortom infartstågvägens slutpunkt. (Öis skr. den 8/3 33.)

Till tillägg B, punkt 6.

Det är icke tillåtet, att med lok, som drager tåg, till en grupp sammanskjuta vagnar, som uttagits å linjen men uppställts i skilda grupper i varandras närhet. (Öis skr. den 29/11 33.)

Till tillägg B, punkt 7.

När enligt tillfällig tjänstetidtabell möte skall äga rum å obevakad driftplats, skola båda de å ömse sidor om mötesstationen belägna bevakade stationerna i kvitto angiva tågmötet.

Kontroll över verkställd ordergivning till tåg om möte vid obevakad driftplats skall utövas av de båda å ömse sidor om mötesstationen belägna bevakade stationerna.

I tågordningen för stationerna på ömse sidor om obevakad driftplats, där tågmöte äger rum, skall i anmärkningskolumnen antecknas: »Möter tåg nr O i N (den obevakade driftplatsen).» (Öis skr. den 11/11 33.)

6. Särtryck och formulär.

Till särtryck nr 27, »Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal», har utfärdats tillägg nr 2 med kompletterande bestämmelser angående manövrering av strömvagnare å elektrolok, angående förfaringssätt, då kontaktledning blir spänningslös, samt angående loks förflyttning till och från lokstall.

Till särtryck nr 243, »Föreskrifter rörande dressiner och andra dylika fordon», ha tvenne tillägg under året utfärdats (tillägg nr 2 och 3), innefattande dels bestämmelser om erforderligt tillstånd för rättighet att framföra motordrivet småfordon, dels föreskrifter angående transport av sprängämnen med motordressin och andra småfordon.

I samband med utgivandet av nyssnämnda tillägg nr 2 har inrättats ett nytt formulär, körkort för framförande av motordrivet småfordon, med formulärnummer 223.

7. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tågjänst.

A. Kollisioner med järnvägsfordon.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Långsele den 27/2 1933.

Tåg 8222 intogs å spår 7 istället för rätteligen å spår 6 och sammanstötte med en tomvagn, som urspårade med ena hjulparet.

Tågvägsklargöraren hade försummat lägga växeln i rätt läge och tågvägsinspektören hade vid sin inspektion uraktlåtit att aktgiva på densamma.

Krylbo den 28/8 1933.

Tåg 4350, som skulle ingå å spår 5, ingick genom en fellagd växel å spår 4 och kolliderade med ett där stående vagnsätt. På grund av tågets låga hastighet och verkställd nödbromsning blevo de uppkomna skadorna obetydliga.

Tågvägsklargöraren hade underlåtit att rättlägga ovannämnda växel och tågklararen hade vid tågvägsinspektionen förbisett dennas felaktiga läge.

Kristinehamn den 15/12 1933.

Då tåg 5011 var på ingång å spår 2, passerade det genom en växel i oriktigt läge in på fel spår och sammanstötte därvid med ett växlingsätt.

På grund av stor brådska i samband med växling för två extratåg och tågför-
seningar hade tågvägsklargöraren för tåg 5011 ej i tid kunnat frigöras, varför tåg-
vägsinspektören för tids vinnande i strid mot säkerhetsordningens bestämmelser
själv åtagit sig såväl tågvägsklargöring som inspektion av tågvägen. Därvid hade
han glömt bort att rättlägga en skyddsväxel, vilket förorsakade, att ett växlings-
sätt kom in i tågvägen och uppkörde förstnämnda växel.

Växlingsledaren hade ej forskaffat sig underrättelse om den utförda tågvägs-
inspektionen.

Skadorna blevo relativt obetydliga, emedan föraren å tåg 5011 kunnat ned-
bringa hastigheten till 15 km./tim.

2 Orsakade av apparatfel å materielen.

Älvsjö den 1/2 1933.

Då S. N. J. motorvagn skulle tillkopplas tågs 290 akter, törnade vagnen mot tågsättet så kraftigt, att tåget fick en skjuts på c:a 8 meter. Till följd härav kastades de resande om varandra i tågsättet, varvid några av dem skadades lätt. Flera fönsterrutor sönderslogos och en del andra mindre skador tillfogades vagnarnas inredning.

Orsaken till det inträffade är att tillskriva otillfredsställande bromsverkan å motorvagnen.

Krokek den 19/6 1933.

Då tågs 930 lok fränkopplats och efter rundgång skulle tillkopplas tågsättet för att framföra detta som tåg 931, törnade loket så kraftigt mot vagnarna, att främsta vagnen, litt. C 4, urspårade med främre hjulparet samt erhöill skador å plattform, buffertar och underrede m. m., varjämte flera fönsterrutor krossades, varförutom å en annan vagn en grind lossnade från sina gångjärn och å ytterligare en vagn en fönsterruta sönderlogs. Fem resande, som tagit plats i tredje vagnen från loket, erhöillo en del skador.

Orsaken till missödet var, att ett körrelä å loket fastbränts vid nedkopplingen, varför strömmen ej bröts, förrän utlösning skett å loket.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av försumlighet eller felaktighet vid lämnande eller inhämtande av under rättelser angående tågläget.

Snyten—Västanfors den 14/1 1933.

En banvakt, som befann sig å inspektionsfärd å trampdressin, överraskades av möte med ett extratåg, bestående av ensamt lok. Banvakten hann ej undanskaffa dressinen från spåret, varför denna påkördes och helt ramponerades. Loket, som ej erhållit order om att banpersonalen icke var underrättad om dess gång, framfördes med stor hastighet.

Västanfors, som var underrättelsestation för ovannämnda sträcka, hade försummat att för order till extratåget om att banpersonalen ej vore underrättad lämna meddelande till Krylbo, varifrån extratåget utgick. Snyten hade uraktlåtitt att enligt av trafikinspektören utgiven order, innan loket utsändes på underrättelsesträckan, genom förfrågan hos Västanfors förvissa sig om, huruvida banpersonalen underrättats.

Tvärälund—Tväråbäck den 30/3 1933.

Ett från Tväråbäck kommande provlok sammanstötte i en kurva söder om Gullbäck med en motordressin. Å dressinen färdades tvenne tjänstehavare, vilka hunno kasta sig utav, innan kollisionen skedde. De materiella skadorna blevo ringa.

Föraren å motordressinen hade gått förbi den i Tvärälund för provlokets dispositionssträcka uppsatta stoppsignalen, utan att dessförinnan ha skaffat sig kännedom om orsaken till att den uppsatts.

Strömtorp—Degerfors den 22/4 1933.

Då tåg 7601 kommit c:a 500 meter utanför Strömtorps stationsområde, observerade lokföraren en mötande backgående motordressin. Tåget nödbromsades, men kollision kunde ej undvikas. Denna mildrades dock genom att motorföraren stoppat dressinen och börjat framåtkörning. Dressinen sköts framför tåget c:a 70 meter. Endast smärre skador uppstodo å loket och dressinen. Tre personer färdades å dressinen men räddade sig undan.

Motorföraren hade i vederbörlig ordning anmält färden men glömt tåg 7601, varför han ej begärt möte med tåget i Strömtorp.

Tureberg—Ulriksdal den 21/7 1933.

Tåg 443 påkörde en mindre motordressin. Å densamma färdades en vid elektrifieringen anställd arbetare, som hoppade av före kollisionen och undkom oskadad.

Motorföraren hade ej gjort sig underrättad om tågläget.

Gårdsjö—Älgarås den 5/8 1933.

Tåg 4043 påkörde vid utgången ur en kurva å linjen en från motsatt håll kommande motordressin, å vilken banmästaren och en passagerare färdades. Dessa

hade emellertid kastat sig utav, innan kollisionen inträffade. Dressinen blev helt spolerad. Endast smärre skador uppstodo å loket.

Motorföraren, som efter en företagen tjänsteresa befunnit sig på hemfärd, hade glömt tåget. Dessutom hade han uraktlåtit att till underrättelsestationen anmäla återfärden.

Aneby den 1/9 1933.

Tåg 5752, bestående av ensamt lok, påkörde vid utfart från stationen en motordressin, med vilken en banmästare haft för avsikt företaga inspektionsfärd norrut. Banmästaren hade genom påringning till underrättelsestationen, Tranås, begärt uppgift om tågläget. Därvid hade den tjänsteman, som svarat i Tranås, oriktigt lämnat uppgift, att intet hinder förefunnes, trots att i överlämningsjournal och telefonbok funnits antecknat, att 5752 var anordnat. Banmästaren nämnde intet om sin färd till tågklareraren i Aneby, utan förde ut motordressinen å uppgående huvudspåret, efter det tågklareraren förrättat tågvägsinspektion för 5752 och kort före detta tågs ankomst.

Norsesund den 2/10 1933.

Extratåg 4706, bestående av ensamt ånglok, påkörde vid ingången å stationen en trehjuling, som framfördes av en banarbetare. Då den åkande observerade loket, försökte han få hjulingen av spåret, vilket dock misslyckades på grund av att hjulingen befann sig mellan den höga stationsplattformen och spårstängslet. Fordonet blev obetydligt skadat.

Banarbetaren hade uraktlåtit att göra sig underrättad om tågläget.

Hasselfors—Svartå den 12/10 1933.

Tåg 7606, bestående av lok och en vagn, kolliderade i en kurva med en av banmästaren framförd motordressin, varvid banmästaren under försök att rädda densamma omedelbart dödades.

På grund av stark storm under natten voro samtliga tåg försenade. Oaktat kännedom härom hade banmästaren underlåtit att i Svartå efterhöra tågläget, innan han begivit sig ut på ovannämnda sträcka.

Valtorp den 12/10 1933.

Tåg 3, som denna dag var tre timmar försenat, överkörde och dödade utanför stationens norra växel en banvakt, vilken å trampdressin var på väg till stationen för att börja sin tjänstgöring.

Banvakten hade, då varningssignal givits från loket, hoppat av dressinen utanför spåret, men därefter stigit in i dressinens ramverk i avsikt att lyfta densamma från spåret. Vid klarläggandet av olyckan har framgått, att den förolyckade ej förskaffat sig kännedom om tågläget.

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

Rönninge den 19/6 1933.

Tåg 215, på ingång å stationen, påkörde en trampdressin, vilken fullständigt ramponerades.

En banvakt hade utan tanke på det väntade tåget lämnat dressinen kvar å spåret, medan han gått till ett i närheten sysselsatt arbetslag.

Mölndal nedre den 7/9 1933.

Tåg 1452 påkörde utanför infartssignalen en trampdressin, som kvarlämnats å spåret av en banförman, då denne gått in i en intilliggande förrådsbyggnad. Härvid hade banförmannen blivit upptagen av ett samtal och glömt tåget.

Fredriksfors—Näsviken den 7/9 1933.

I en kurva mellan km. 416 och 417 påkörde tåg 8325 en motordressin, som kom körande mot tåget. Vid kollisionen krossades dressinen. Motorföraren undkom genom att kasta sig av dressinen. Loket skadades obetydligt.

Motorföraren, som icke hade rätt gående fickur, hade framfört dressinen för långt mot det mötande tåget.

Strålnäs—Mjölby den 12/10 1933.

Tåg 828 påkörde i en kurva en motordressin, vilken krossades. De två åkande, en ledningsmästare och en ledningsvakt, kastade sig av dressinen, innan påkörningen skedde, och undkommo oskadade. Motorföraren hade — trots vetskap om tågets ankomst — icke i tid avbrutit färden.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade av försummelser av järnvägspersonal.

Skästra—Ljusdal den 7/1 1933.

Vid Edevägens vägkorsning påkörde tåg 401 en bil. Vid kollisionen skadades bilens stänkskärmar, fjädrar och karosseri.

Vägvakten hade icke stängt grinden på den sida av banan, från vilken bilen kom körande.

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

Kollisioner ha av dylik orsak inträffat:

den 30/1 1933 mellan tåg 7251 och en lastbil vid Rudbäcksgatan i Örebro, varvid endast smärre skador uppstodo;

den 14/3 1933 mellan tåg 2526 och en omnibus vid Sunnansjö vägkorsning å linjen Fredriksfors—Delsbo, varvid tre bussresande dödades och tre skadades samt bussen fullständigt ramponerades och smärre skador uppstodo å loket, varjämte tre telefonstolpar avbrötos och ledningarna raserades;

den 17/3 1933 mellan tåg 1949 och en motorcykel vid Östergatan i Trälleborg, varvid motorcykeln avsevärt skadades men föraren undkom oskadad;

den 22/3 1933 mellan tåg 140, bestående av ensam motorvagn, och en bil strax öster om Malmby station, varvid en del mindre skador uppstodo å motorvagnen;

den 19/4 1933 mellan tåg 883 och en lastbil å linjen Ånebol—Simonstorp, varvid bilföraren omedelbart dödades och bilen fullständigt ramponerades samt en BCo och en F-vagn skadades, varjämte en ledningsstolpe kröktes och åstadkom hinder för tågs framförande, varför utväxling av resande och gods måste företagas förbi olycksplatsen;

den 23/5 1933 mellan tåg 10 och en lastbil vid Torbjörntorp å linjen Falköping C—Valtorp, varvid bilföraren dödades och åtskilliga skador uppstodo å banan samt hjälplok måste tillkallas;

den 28/5 1933 mellan tåg 801 och en personbil strax söder om Okna station, varvid tvenne av bilens tre passagerare dödades samt bilen fullständigt ramponerades men endast smärre skador uppstodo å loket;

den 16/6 1933 mellan tåg 2445 och en personbil å linjen Fränsta—Torpshammar, varvid bilföraren lindrigt skadades samt bilen fullständigt ramponerades, medan endast smärre skador uppstodo å loket;

den 26/6 1933 mellan tåg 27 och en hästskjuts å linjen Falköping C—Odensberg, varvid hästen dödades samt fordonet och en ledningsstolpe skadades;

den 31/8 1933 mellan tåg 152 och en hästskjuts å linjen Töreboda—Slätte, varvid inga svårare skador uppstodo;

den 11/9 1933 mellan tåg 1452 och ett med två hästar förspänt arbetsåkdon å linjen Falkenberg—Lisbro, varvid såväl körkarlen som hästarna omedelbart dödades samt en del skador uppstodo å loket;

den 1/12 1933 mellan tåg 437 och en bil å linjen Jularbo—Fors, varvid bilföraren dödligt skadades samt bilen fullständigt ramponerades, medan loket endast obetydligt skadades;

den 10/12 1933 mellan tåg 505 och en motorcykel i norra änden av Turebergs station, varvid motorcykelföraren dödades, under det att en på cykelns baksäte resande räddade sig genom att fatta tag i vägbommen vid passerandet under denna;

den 15/12 1933 mellan tåg 1564 och en personbil vid Kyrkogårdsgatan i Uddevalla, varvid den intryckta vägbommen genomträngde tåginkans främre gavel och konduktörskupén in i lastrummet samt bilen svårt skadades;

den 30/12 1933 mellan tåg 3153 och ett med två hästar förspänt arbetsåkdon vid Hasslum å linjen Igelstorp—Skövde, varvid en av hästarna dödades och den andra svårt skadades.

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

Kollisioner av denna orsak ha inträffat:

den 14/1 1933 mellan tåg 4352 och ett med två hästar förspänt arbetsåkdon å linjen Båstad—Skottorp, varvid båda hästarna dödades samt en signallykta å loket sönderlogs men ingen människa skadades;

den 15/2 1933 mellan tåg 8121 och en lastbil i västra änden av Ytteråns station, varvid ingen människa skadades men bilen ramponerades och dess last något skadades, varemot loket ej erhöll nämnvärda skador;

den 13/3 1933 mellan tåg 6 och ett med två hästar förspänt arbetsåkdon omkring 500 meter söder om Stångby station, varvid hästarna dödades;

den 3/6 1933 mellan tåg 1452 och en lastbil å linjen Varberg—Tångaberg, varvid bilföraren skadades så svårt, att han efter några dagar avled; bilen blev dessutom helt ramponerad och loket erhöll en del skador, vilka nödvändiggjorde lokbyte i Varberg;

den 15/7 1933 mellan tåg 7933 och en lastbil å linjen Spannarps—Åstorp, varvid bilen fullständigt ramponerades och loket bragtes att utspåra med de två främsta hjulparen. Dessutom avslagos tvenne telefonstolpar och ett 30-tal rälskarvbultar samt lösrycktes att stort antal rälsplankor;

den 9/8 1933 mellan O. K. B. tåg 9 och en motorcykel å linjen Sundsvall C—Svartvik, varvid motorcyklisten skadades;

den 16/8 1933 mellan tåg 43 och ett med två hästar förspänt arbetsåkdon i Gethinge stations södra ände, varvid båda hästarna dödades men endast smärre materiella skador uppkommo;

den 16/8 1933 mellan tåg M 1992, bestående av en motorvagn, och ett med två hästar förspänt arbetsåkdon omkring 1 km. öster om Sjöbobadet, varvid motorvagnen erhöll en del smärre skador men ingen människa skadades;

den 30/8 1933 mellan tåg 1851 och en trampcykel å linjen Greve—Förslövsholm, varvid cyklisten, en 12-årig gosse, dödades;

den 4/9 1933 mellan tåg 52 och en lastbil å linjen Björneborg—Kristinehamn, varvid bilföraren erhöll övergående skador och bilen helt ramponerades; därjämte uppkommo en del smärre skador å loket;

den 9/10 1933 mellan tåg 7701 och en lastbil å linjen Grohed—Uddevalla, varvid lokets ena kolvstång brast vid backslagning samt bilen obetydligt skadades;

den 27/10 1933 mellan tåg 2127 och en lastbil å linjen Råstorp—Markaryd, varvid

bilföraren dödades och bilen helt ramponerades; loket erhöll därjämte en del smärre skador;

den 31/10 1933 mellan tåg 41 och en personbil å linjen Lisbro—Falkenberg, varvid i bilen åkande två personer dödades samt bilen söndertrasades och loket skadades så att lokbyte måste ske;

den 10/11 1933 mellan ett av backgående tenderlok och 10 vagnar bestående arbetståg och en lastbil å linjen Norrvidinge—Teckomatorp, varvid bilföraren obetydligt skadades och i övrigt endast smärre materiella skador uppkommo;

den 12/11 1933 mellan tåg 3465 och en lastbil å linjen Strömsund—Ulriksfors, varvid i bilen åkande tre personer svårt skadades, därav en med dödlig påföljd, samt bilen krossades, medan lokets skador voro obetydliga;

den 2/12 1933 mellan tåg 2444 och en bil å linjen Viskan—Stöde, varvid dock tåget stoppades, då loket befann sig å vägövergången, varför bilen blott erhöll en lättare törn.

4 *Orsakade av motorstopp eller annat hinder för vägfordons undanförande från vägförskoring:*

den 30/8 1933 å linjen Mjöhult—Ingelstråde mellan tåg 2054 och en lastbil, som omedelbart före tågets ankomst kört in på banan och där erhöll motorstopp; bilföraren undkom oskadad men en å bilen medföljande person dödades, varjämte bilen krossades och loket erhöll en del skador;

den 2/11 1933 å linjen Stugsund—Sandarne mellan tåg 57 och en lastbil, som omedelbart före tågets ankomst fördes in på banan men där stannade. Härvid dödades bilföraren och skadades två i bilen medföljande personer, varjämte bilen fullständigt förstördes och loket erhöll en del smärre skador;

den 14/12 1933 å linjen Undersåker—Åre strax invid Åre station mellan tåg 2302 och en motorcykel, som fastnat i övergångsplankorna i spåret, varvid motorcykeln slogs i spillror men eljest ingen skada uppkom.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Sävenäs rangerbangård den 3/2 1933.

Vid tågs 7452 avgång urspårade främsta vagnen med sista hjulparet i en motväxel, i vilken loket stannat, då detta tillkopplats tågsättet, och som därvid blivit uppkörd.

Tågklareren hade vid tågvägsinspektionen glömt att aktgiva på nämnda växel.

Mora den 16/4 1933.

G. D. J. tåg 57 uppkörde vid avgången en medväxel, varvid lokets främre hjulpar urspårade. Ena växeltingan kröktes och förreglingsanordningarna skadades. Utfartstågvägen var lagd från spår 2 i stället för rätteligen från spår 1.

Tågklareren hade icke förvissat sig om, huruvida rätt tågväg blivit lagd.

Orsakade av oaksamhet vid växlingsrörelse.

Aneby den 28/9 1933.

Då tåg 7355 erhållit avgångssignøl och framgått c:a 120 meter, observerades, att sista vagnen urspårat.

Anledningen härtill var, att under tågets uppehåll å stationen en växlingsrörelse företogs, i det tåget backats några vagnslängder, och att därvid en spårspärr uppkörts med sista vagnens ena hjulpar, varefter spårspärren återgått till uppfällt läge och vållat urspåringen, då tåget sedermera avgick.

Orsakade av naturföreteelser.

Kopparåsen den 13/3 1933.

Vid tågs 3 intagande å stationen urspårade lokets främsta hjulpar på grund av isbildning i spåret.

Orsakade av fel å materiel.

Forserum den 10/2 1933.

I provtåg 7596, bestående av 23 med kol lastade vagnar, urspårade främre hjulparet å näst sista vagnen vid passerandet av en motväxel å bangården. Vagnen släpades med c:a 8 km., varefter tåget stannade på grund av inträdd självbromsning. Vagnen blev svårt ramponerad. Avsevärda skador uppstodo å banan genom det urspårade hjulparet, som avklippte ett 500-tal rälsskarvbultar samt lösryckte omkring 2 500 rälsspikar och en mängd rälsklotsar. Sedan stoppsignalering anordnats, infördes de 20 främsta vagnarna till Tenhult, varefter loket ånyo utgick och hämtade de kvarlämnade vagnarna. Hjälpåtgång till urspåringsplatsen anordnades från Nässjö.

Genom missödet förorsakades avbrott i trafiken under c:a 6 timmar. Utväxling av resande och post måste äga rum med bilar mellan Forserum och Tenhult.

Vid verkställd undersökning konstaterades, att rälen mellan tungroten och korsningsspetsen i ovannämnda växel pressats ut c:a 8 cm., vilken deformation anses hava orsakats antingen av det urspårade hjulparet eller av någon framföregående vagn.

Dysjön—Bräcke den 8/4 1933.

I tåg 5926 urspårade 6:e vagnen från loket med bakre hjulparet c:a 8 km. från Bräcke till följd av att ena bärfjädern å främre hjulparet fallit bort. Missödet observerades ej av lokpersonalen och av tågbefälhavaren först sedan vagnen gått urspårad c:a 5 km. Tågbefälhavaren, som åkte i en bromskur å en öppen vagn utan tillgång till nödbromsventil, signalerade stopp utan att dock observeras av lokpersonalen. Han lutade sig då ned och lyckades med tillhjälp av kiken till luftledningen få tåget att stanna. Tåget infördes till Bräcke i två omgångar.

Genom urspåringen skadades linjen så att samtliga eftermiddagståg måste passera sträckan med nedsatt hastighet.

Strömtorp den 2/11 1933.

Då tåg 7601, som bestod av 25 vagnar, var på utgång från stationen, urspårade 5:e vagnen från slutet med båda hjulparen, varvid tvenne i tågvägen liggande växlar ramponerades och förreglingen sattes ur bruk. De fyra sista vagnarna lösrycktes och ingingo å N. B. J. spår. Å den urspårade vagnen, som utgjordes av en CF4b, uppstodo en del skador, så att den måste kvarlämnas.

Urspåringen skedde i en växel, sedan 10 år försedd med s. k. länkspetslås, och hade förorsakats av att ena växeltungan lossnat från lässkänkeln, vilken var utförd på underhålligt sätt.

Orsakade av omständigheter, som ej med visshet kunnat fastställas.

Huddinge den 12/10 1933.

Då ett banavdelningens gruståg, bestående av lok och 8 Ibö-vagnar, var på utfart från stationen urspårade i en växelkurva främre boggin å andra vagnen från loket.

Någon felaktighet å vagnen eller banan, som kunnat förorsaka urspåringen, förefanns ej. Den mest sannolika förklaringen till missödet torde vara att, emedan den urspårade vagnens last huvudsakligen var placerad åt kurvans insida, hjultrycket åt kurvans utsida var svagt, varigenom vagnen pressades ur spåret.

Malmö godsbangård den 15/12 1933.

Då tåg 5152, som bestod av 46 vagnar och framfördes av elektrolok, var på ingång, urspårade av outredd anledning loket och sju vagnar i en dubbel korsningsväxel. Märken å spåret syntes visa, att loket och en eller två vagnar följt växelns raka spår under det de efterföljande vagnarna följt det krökta spåret. Såväl loket som vagnarna blevo åtskilligt ramponerade, medan å växelns endast en del smärre skador uppstodo.

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

Bodafors—Sävsjö den 12/5 1933.

Tåg 807 påkörde och dödade en mansperson vid en obehövad vägkorsning. Sikten var god.

Mannen var döv och torde ej hava uppfattat signalerna från loket.

Lomma den 13/6 1933.

Tåg 1864 påkörde och dödade c:a en km. norr om Lomma station en äldre man, som kom gående i spåret mot tåget. Mannen, som var döv och hade nedsatt synförmåga, uppfattade ej signalerna från loket.

Skälderviken den 26/7 1933.

Tåg 1852 påkörde och dödade vid ingång på stationen en yngre man, som vid tågets ankomst lagt sig i spåret med huvudet mot ena rälen.

Marmaverken den 29/7 1933.

Tåg 2538 påkörde och dödade vid ankomsten till stationen en äldre man, som passerade över spåret omedelbart framför tåget utan att uppmärksamma loksikaler och tillrop.

Norrköping C den 18/9 1933.

Vid extratågs 839 ingång å stationen visades framåtssignal, avseende att tåget skulle föras förbi uppehållsmärke. Av någon anledning bromsade emellertid föraren ned tåget för hårt, så att det stannade tidigare än avsett. Härvid började de resande stiga av, men det oakttat fortsatte tågklararen att visa framåtssignal, vilken även åtlyddes av föraren med påföljd, att en resande, som stod i begrepp att stiga ned från en vagns fotsteg, föll omkull och bröt ena benet.

Lund den 20/10 1933.

Tåg 4002 överkörde och dödade en man vid en vägkorsning strax söder om Lund. Föraren, som hade observerat något mörkt föremål i spåret, stoppade tåget vid ankomsten till Lund och underrättade tågklararen där, vilken föranstaltade undersökning.

Olyckshändelse anses föreligga.

F. Varmgångna hjullager samt axelbrott.

Tranås—Sommen den 23/1 1933.

När tåg 4004 passerade Tranås, observerade tågklararen varmgång å sista vagnen i tåget. Stoppsignaler visades till tåget men observerades icke av tågpersonalen. Medelst bantelefon beordrades då en banvakt att stoppa tåget. Föraren hade emellertid själv i en kurva observerat varmgången och stoppat tåget. Vagnen avkopplades, varpå tåget fortsatte. Ena axeltappen å den bakre axeln

hade gått av. Några större skador å banan uppstodo icke. Vagnen, som infördes till Tranås med hjälptåg, var av litt. Orn, och hade tidigare varit avkopplad i Flisby för varmgång. Vid undersökning befanns den vara överbelastad med c:a 1 000 kg.

Floby den 21/2 1933.

Då tåg 4044 passerade stationen, observerade tågklararen, att en vagn i tåget gått varm, varför stoppsignal gavs. Tåget kunde ej bringas till stopp, förrän det passerat yttersta växeln. Sedan tåget en gång stannat, kunde den varmgångna vagnen ej rubbas, varför tåget fortsatte kvarlämnande denna vagn jämte ett 30-tal andra. Hjälptåg utsändes från Falköping C och, sedan det skadade hjulparet utbytts, inbackades den kvarlämnade tågdelen till Floby samt avgick därifrån som nytt tåg.

Blåvikstrand—Åskilje den 21/2 1933.

I tåg 3736 inträffade å en BCo5-vagn, andra vagnen från loket räknat, axelbrott å främre bogginns främsta axel. Märken i banan tydde på, att axelbrottet skett vid km. 108 + 746. Först vid km. 116 + 490 stoppades tåget av tågchefhavaren, sedan en resande varskott honom. Den skadade och efterföljande vagnar kvarlämnades å linjen, varifrån de infördes till Åskilje med hjälptåg. Brottytan å axeltappen utvisade, att en gammal bräcka förefunnits. Boggin, senast reviderad den 17/1 1933, blev åtskilligt ramponerad och måste utbytas. Skadorna å banan blevo obetydliga.

Blädinge—Alvesta den 27/3 1933.

I tåg 4004 brast å 5:e vagnen från loket en axeltapp till följd av varmgång, när tåget befann sig omkring 1 km. från Alvesta, varvid vagnskorgen sjönk och ena lagergaffeln kom att släpa utanför rälen. Sliprarna skadades svårt i rälsfästet, varigenom banan blev ofarbar på en sträcka av 160 meter. Loket och tre vagnar infördes till Alvesta. Föraren, som även var tågchefhavare, uraktlät att före införandet av den främre tågdelen ombestyras i säkerhetsordningens § 84 föreskriven skyddssignalering, men anordnades sådan dock av en tillstådeskommande banvakt utan förarens vetskap. Hjälptåg utsändes från Alvesta och spåret reparerades provisoriskt, så att tågen kunde passera med nedsatt hastighet. C:a 200 st. sliprar måste utbytas.

Ålandsdal—Brunna den 8/9 1933.

Tåg 4205 stoppades å linjen av föraren, som iakttagit, att felaktighet uppstått å en vagn i slutet av tåget. Vid undersökning befanns, att vagnskorgens ena hörn låg an mot hjulringen, enär en axeltapp på grund av varmgång gått av. Sedan föreskriven stoppsignalering verkstälts, infördes tåget i två delar till Brunna.

Genom missödet försenades tåget c:a 2 ¼ timmar.

Tågklararen i Järlåsa hade misstänkt varmgång i tåget, när detta passerade, varför han underrättat tågklararen i Ålandsdal härom. Denne kunde emellertid ej iakttaga något, varför han lät tåget passera.

Stjärnhov—Sparreholm den 14/9 1933.

I tåg 4041 upptäcktes av tågklararen i Stjärnhov varmgång å en vagn. Av tågklararen givna stoppsignaler observerades ej av lokpersonalen, varför en banvakt anmodades stoppa tåget.

När tåget stoppats, befanns det, att axeltappen å den varmgångna vagnen var svårt skadad, men möjlighet förelåg att med iakttagande av försiktighet införa vagnen till Sparreholm. Efter det vederbörlig stoppsignalering anordnats, infördes

främre tågdelen — 25 vagnar — med den skadade vagnen sist. Loket utgick därefter och införde de övriga vagnarna.

Genom missödet försenades tåg 4041 över två timmar; avsevärda rubbningar uppstodo dessutom i trafiken.

Valtorp—Falköping C den 28/9 1933.

Då tåg 4075 inkommit till Falköping C, upptäcktes, att en axeltapp å en lastad Lrg-vagn brustit till följd av varmgång samt att bärfjäder och lagerbox borttappats. Vid företagens undersökning har framgått, att axelbrottet inträffat i närheten av Berga lastplats, där även den saknade bärfjädern jämte lagerboxen och axeltappen återfunnos. Från lastplatsen hade vagnen hängt i kopplen och förorsakat en del mindre skador här och var å banan. Vagnen skadades avsevärt och måste intagas å verkstad för reparation.

Torsåker den 10/11 1933

Då tåg 4350 passerade stationen, observerade tågklararen, att gnistor slog ut från en vagn i slutet av tåget, varför det stoppades. Vid undersökning visade det sig, att en axeltapp brustit till följd av varmgång. Vagnskorgen hade därvid sjunkit ned och hjulet börjat skära igenom vagnsgolvet.

G. Brott å draginrättningar.

Flen den 5/2 1933.

Vid stoppanget av tåg 6 brast dragstången å en norsk sovvagn. En svår bräcka i godset var orsak till missödet.

Södertälje S—Östertälje den 31/3 1933.

I tåg 4024, som bestod av 59 vagnar, avrycktes dragstången å en i tågets mitt gående vagn, då tåget på grund av felaktighet å loket självbromsades. Vagnen avställdes i Östertälje.

Falköping C den 12/8 1933.

Sedan tåg 4 inkommit, inväxlades tågs 1011 tågsätt å spår 3 bakom tåg 4, var efter vagnar hämtades från tåg 1208 och uppställdes å samma spår samt sammankopplades med det förut ditförda tågsättet. Därefter visade växlingsledaren »back» åt växelloket i avsikt att få vagnarna stående hinderfritt å spåret. Emellertid hade avkoppling företagits mellan växelloket och vagnarna utan växlingsledarens vetskap. Då backrörelsen med loket upphörde, kunde därför vagnarna ej stoppas utan rullade dessa mot tåg 4, som sammantrycktes. I samma ögonblick visades avgångssignal till tåg 4. Vid dettas igångsättning hörde tågklararen, som uppehöll sig vid främre delen av tåget, en smäll, som tycktes komma från någon vagn mitt framför honom. Enär tågklararen vid granskning av kopplingar, buffertar, fjädrar m. m. ej upptäckte något fel, lät han tåget fortsätta, förmodande att ljudet härledde sig från buffertarna eller någon av deras fjädrar, men anmodade han Stenstorp att närmare undersöka tåget vid uppehåll där. Så skedde även, men intet fel förmärktes. Vid uppehållet i Skövde undersöktes tåget ytterligare, varvid upptäcktes, att dragstångsbrott uppstått å en sovvagn. Detta brott hade sannolikt uppstått vid missödet i Falköping C. Den skadade vagnen avkopplades och de resande överflyttades till tillgängliga sovpplatser i de övriga sovvagnarna i tåget.

Degerön—Godegård den 20/9 1933.

I tåg 4350 brast under gång å linjen dragstången å 34:e vagnen från loket. Sedan vederbörlig signalering ombesörjts, infördes den främre tågdelen till Godegård.

De kvarlämnade vagnarna infördes av tågs 604 lok till Degerön. Orsaken till missödet var ett gammalt brott på dragstången.

Gransjö den 15/11 1933.

Vid tågs 8702 ingång å stationen brast ett stångkoppel mellan tvenne, med 15 m. långa rundjärnsstänger lastade vagnar, till följd av att kopplet gängat upp sig. Därvid fastbromsades tåget. Nödig omsorg syntes ej ha ägnats kopplet å tågets utgångsstation.

H. Eld i tåg.

Osby—Hästveda den 24/3 1933.

I tåg 8007 antändes en torvströlast i 9:e vagnen från loket räknat. Vagnen avkopplades i Hästveda. Av lasten förstördes allt utom ett 10-tal balar. Troligen hade gnistor från loket orsakat antändningen.

Laholm den 27/3 1933.

Vid tågs 7901 ankomst till Laholm hade eld utbrutit i en torvströlast. Elden släcktes under vattenkastaren.

Två presenningar hade till fjärdedelen uppbränts. Övriga skador begränsades till ytlig väta hos ett 10-tal torvströbalar.

Bjärnum den 3/9 1933.

Eld iaktogs i en torvströlast i tåg 7801. Två presenningar hade skadats, varjämte en mindre del av lasten blivit förstörd.

Örtofta—Eslöv den 4/9 1933.

Tåg 1722 stannade c:a 2 km. norr om Örtofta, enär elektroloket fattat eld. Loket blev svårt skadat. Eslövs brandkår släckte elden. Hjälplok utgick från Örtofta och hämtade tågsättet tillbaka dit. Tåget avgick å nedspåret till Eslöv c:a 2 timmar försenat. Elden antages ha uppkommit genom självantändning i trassel, som placerats i en låda, avsedd för förvaring av oljekärl.

Veinge den 4/9 1933.

Eld iaktogs i en torvströlast i tåg 7802. Endast 4 balar förstördes. I en presenning brändes ett hål.

Väröbacka den 8/9 1933.

Tåg 7652 stoppades, emedan eld utbrutit i den mellersta av tre intill varandra kopplade sliperslastade vagnar. Sedan elden i denna vagn släckts, observerades vid tågets avgång, att eld uppkommit även i den främsta sliperslasten, varför alla tre vagnarna avkopplades.

Eldsberga den 9/9 1933.

Eld hade uppstått i en torvströvagn i tåg 7902. Skadorna bestodo i, att genom en av vagnens långsidor bränts ett mindre hål, varjämte en presenning fullständigt uppbränts och halva lasten skadats.

Grevie den 23/9 1933.

Eld upptäcktes i en torvströlast i tåg 7902. Elden släcktes, utan att större skador åstadkommits. I en presenning hade bränts ett hål, varförutom ett par balar förstörts.

Gullbrandstorp den 5/10 1933.

Vid tågs 7652 ankomst iakttogs eld i en med torvströ lastad öppen vagn, vars last genom elden delvis förstörts. Någon gnistkastning från loket, som kunnat föranleda eldens uppkomst, hade ej förmärkts.

Lillhagen den 6/10 1933.

Sedan tåg 7702 avgått, återkom detsamma om en stund från linjen, emedan eld utbrutit i en torvströlast. En del av lasten förstördes genom elden och vattenbegjutningen. Två presenningar uppbrändes och en tredje skadades. Vagnen förblev oskadad.

Förslövsholm den 7/10 1933.

Eld hade utbrutit i en torvströlast i tåg 7901. Ett 50-tal balar skadades.

Skottorp den 13/11 1933.

Eld hade utbrutit i en torvströlast i tåg 7901. En stor del av lasten skadades. Två presenningar förstördes.

I. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelse eller fel vid tågvägsklarering och tågvägsinspektion.

Håsjö den 31/1 1933.

Tåg 22, på utgång från stationen, uppkörde en växel. Ett växelstag kröktes. Tågklararen, som hade att själv klagöra och inspektera tågvägen, hade lagt växeln i orätt läge.

Norrköping C den 5/2 1933.

Vid tågs 937 ankomst var tågvägen lagd till spår II N, signalbild 3 vingar, i stället för rätteligen till spår II S, signalbild 2 vingar. Föraren införde tåget å stationen utan att observera, att körsignal gavs till fel spår. Intet hinder förefanns i tågvägen.

Tågklararen hade i brådskan lämnat medgivande till fel tågväg, och de i ställverken III och IV tjänstgörande hade uraktlätit att kontrollera att tågvägen varit den för tåget rätta.

Strålnäs den 19/2 1933.

Tåg 4350 på utgång uppkörde utfartsväxeln. Ingen skada uppstod.

Tågklararen hade glömt att omlägga växeln efter förut inkommet möteståg.

Stockholm C den 29/3 1933.

Tåg 510, på utgång från stationen, ingick å högerspåret på grund av att en växel i tågvägen låg fel. Föraren stoppade tåget strax efter passerandet av denna växel, varefter tåget backades och växeln lades i rätt läge.

En dvärgsignal hade på grund av växelns felaktiga läge ej kunnat manövreras. Emellertid hade befälhavande tjänstemannen i ställverket — vilket kort förut tagits i användning första gången — av tre där tjänstgörande befattningshavare fått besked, att tågvägens alla växlar låge rätt, varjämte tillkallad reparatör ej kunnat förklara orsaken till manövreringshindret, varför nämnda befälhavande tjänsteman antagit, att något apparatfel förefunnos, och uppmanat tågklararen att underrätta föraren härom samt visa avgångssignal.

Björna den 9/4 1933.

Då tåg 9719, ensamt lok, var på utgång från sidotågväg uppkördes och skadades utfartsväxeln.

Tågklareraren hade uraktlåtit att omlägga denna växel efter det tåg 3512 inkommit, och upptäckte ej felet förrän efter given avgångssignal.

Brännland den 21/4 1933.

Avgångssignal gavs till tåg 3711 utan att tågklareraren först förvissat sig om att utfartstågvägen var rätt lagd. På grund av en växels felaktiga läge gick tåget in på ett stickspår men stoppades omedelbart, varför någon skada icke uppstod.

Vansbro den 28/5 1933.

Tåg 1651 på utfart stoppades av föraren, sedan det framgått ett stycke, enär en medväxel låg fel.

Tågvägsklargöraren hade glömt att lägga växeln i rätt läge.

Tågvägsinspektören, som inspekterat tågvägen med undantag av ovannämnda växel, hade, då han tyckt sig se en »klart»-signal från tågvägsklargöraren och därmed trott att utfartsvägen varit ordninglagd, till tågklareraren anmält tågvägen klar.

Hennan den 8/6 1933.

Då tåg 402 var på utgång från stationen, stoppades det av föraren, enär en medväxel, som var såväl lokalt som centralt omläggbar, intog felaktigt läge.

Tågklareraren, som hade att själv klargöra och inspektera tågvägen för tåget, hade av glömska underlåtit att lägga växeln i rätt läge.

Hässleholm den 15/6 1933.

Då tåg 808 var på ingång å spår 4, observerade föraren, att ett lok befann sig i tågvägen mellan ingångsväxlarna och stationshuset. Tåget bromsades och stannade 60—70 meter från nämnda lok. Sedan detta backats undan och tåg 808 erhållit framåtsignal, framgick tåget till plattformen.

Enär det vanliga passagespåret var upptaget, framläppte ställverksvakten ett tåglok å spår 4 för gång söderut. Loket fick kvarstå å spåret medan ställverksvakten var sysselsatt med manövrering i ställverket för pågående växlingsrörelser i bangårdens norra ände. Då ställverksvakten efter erhållet medgivande gav kör-signal för tåg 808, erinrade han sig ej det i tågvägen stående loket.

Tågklareraren, som var ansvarig för tågvägsinspektionen i bangårdens södra del, hade sett loket passera å spår 4, men i brådskan med övriga tågs expediering glömt att inspektera tågvägen för tåg 808.

Charlottenberg den 25/6 1933.

Vid tågs 1402 ankomst visades körsignal till spår 1 i stället för rätteligen till spår 2. Tåget stoppades framför infartssignalen av föraren.

Tågklareraren, som själv manövrerade ställverket, hade av förbiseende lagt fel tågväg.

Mattmar den 22/7 1933.

En växel i utfartstågvägen uppkördes av tåg 2348. Tågklareraren hade icke själv förvissat sig om att växeln var rätt lagd utan hade litat på en av föraren å en mötande motordressin lämnad felaktig förklaring, att växeln intog rätt läge för tåget.

Krokom den 30/7 1933.

Då tåg 2340 efter erhållen avgångssignal framgått omkring 20 meter, stoppades tåget av föraren på grund av att en bromssko befanns liggande å ena rälen.

Vid tågklarerarens inspektion hade bromsskon icke funnits å rälen. Vem som ditlagt den har ej kunnat utrönas.

Bräcke den 21/8 1933.

Då tåg 3511 var på ingång, observerade lokpersonalen, att en infartsväxel intog felaktigt läge. Tåget kunde ej bringas till stopp, förrän loket och en vagn passerat växeln.

Tågvägsklargöraren hade lagt växeln fel och tågvägsinspektören hade icke uppmärksammat växelns felaktiga läge.

Sollefteå den 12/9 1933.

Vid tågs 2655 avgång låg en medväxel i utfartstågvägen fel. Tåget stoppades före ankomsten till växeln. Tågvägsinspektören hade förbisett växelns läge.

Stöde den 6/10 1933.

Då tåg 6126 passerade stationen, påkördes en i spåret liggande anordning för vändning av stationens godstralla.

Vändskivan, som använts för godstrallan vid godslossning från ett tidigare tåg, hade kvarglömts i spåret. Ingen skada uppstod å tåg 6126.

Arvika den 14/10 1933.

Vid tågs 7616 ingång å stationen stodo två vagnar i tågvägen. Tåget stoppades på ett avstånd av 50 meter från vagnarna.

Tågklareren hade utraktlåtit att förvissa sig om, att tågvägen var hinderfri, innan tåget insläpptes.

Nattavara den 27/10 1933.

Då avgångssignal gavs till tåg 8701, var tågvägen lagd för utfart från spår 1 i stället för rätteligen från spår 2.

Genom signalen »lägg om växeln» från lokvisslan gjordes tågklareren uppmärksam härpå och omlade växeln.

Tågklareren hade i god tid lagt utfartstågvägen från spår 2 men på anmaning av en banvakt, som önskade ingå med en lastad tralla å spår 1, omlagt växeln och hade sedermera icke erinrat sig, att växeln låg i orätt läge.

Stöde den 15/11 1933.

Tåg 6125, på utgång från stationen, uppkörde en växel, som var såväl centralt som lokalt omläggbar. Växeltungan kröktes.

Tågklareren, som hade att själv klargöra och inspektera vägen, hade av glömska underlåtit att lägga växeln i rätt läge efter mötande tågs 2322 ankomst.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Åshammar den 20/3 1933.

Vid tågs 412 utgång från stationen omlade tågklareren från ställverket en medväxel, innan tåget uppnått densamma.

Tågklareren hade icke förvissat sig om, att tåget passerat växeln.

Huddinge den 7/4 1933.

Tåg 196 på utfart uppkörde en växel. Växeln, som vid tågets avgång intog rätt läge för utfart, omlades av ställverksvakten, innan tåget uppnått densamma.

Tomtebodas övre den 13/4 1933.

Då tåg 218 lok, ett D-lok, på gång Stockholm C—Hagalund ankom till Tomtebodas övre, var tågvägen lagd till S. W. B. spår i stället för till S. J. uppspår, Föraren observerade den felaktiga signalbilden och anmälde förhållandet i signaltelefonen till ställverket, varefter rättelse omedelbart vidtogs.

Ställverksvakten i Stockholm C hade intryckt fel tågavgivningsknapp, då loket avgått, varigenom detta för Tomteboda övre angivits såsom S. W. B-tåg.

Stockholm S—Stockholm C den 14/6 1933.

I tåg 162 stod en dörr öppen i F-avdelningen till en DFO-vagn. Då tåget passerade Riddarholmen, slog dörren emot gatubrons landfäste, varvid den lossrycktes och föll ned på sidan om spåret.

Tomteboda—Stockholm N den 1/7 1933.

Tåg 7222 stannade omkring 25 meter från den till Stockholm N infartssignal hörande repetersignalen i stoppställning. Medan tåget kvarstod där, avsändes tåg 7165 från Stockholm N. Lokpersonalen å sistnämnda tåg observerade i tid tåg 7222, varför 7165 bringades till stopp omkring 30 meter framför tåg 7222.

Å ifrågasättande bansträcka — som utgör bispår och varest tågföljdsändringar få vidtagas av tågklareraren vid Tomteboda — finnes linjeblockering, men utväxlas av vissa skäl regelbundet utförlig tåganmälan. När vid ovannämnda tillfälle tåg 7222 i rätt tid avgått från Tomteboda, uraktlät tågklareraren därstädes att för tåget anmäla »7222 ut» till Stockholm N. Tågklareraren där hade därför den uppfattningen, att tåget var försenat, varför han pr telefon av Tomteboda begärde tågföljdsändring och klart för tåg 7165, som eljest skulle möta tåg 7222 i Stockholm N. Denna begäran mottogs i Tomteboda av en tjänsteman å tågexpeditionen, vilken ej ägde kännedom om att tåg 7222 avgått utan tvärtom var övertygad om att så ej var fallet. Han framförde till tågklareraren endast Stockholm N begäran om klart för tåg 7165, förmenande att denna begäran måste innefatta tågföljdsändring. Tågklareraren förbisåg, att »7222 in» ej erhållits för tåg 7222 och medgav lämnande av »klart» till Stockholm N för tåg 7165. När sedermera medgivande å blockapparaten ej kunde lämnas till Stockholm N, antog tågklareraren i Tomteboda, att, emedan blockanordningarna tidigare varit utsatta för fel, så även nu var fallet, varför han tillsade tågklareraren vid Stockholm N att härom underrätta föraren å tåg 7165 och giva körsignal med signalredskap, vilket även skedde.

Sågen den 11/8 1933.

Tåg 7741 på utfart uppkörde en växel, som vid tågets avgång intagit rätt läge men omlades av tågklareraren, innan tåget framkommit till densamma.

Arvika den 12/8 1933.

Tåg D 405, på utfart från stationen, uppkörde en växel, varvid växelspärren skadades.

Tågklareraren hade av förbiseende lagt fel tågväg.

Frövi den 17/8 1933.

Tåg 602 avgick från stationen utan att tåg 4351, som enligt tidtabellen skulle i Frövi mötas av tåg 602, dit inkommit och utan att dessförinnan utfärdats vare sig order om ändrat möte mellan de bägge nämnda tågen eller verkställighetsorder, avseende tågs 602 framförande till annan station för möte med tåg 4351.

Tåg 4351 hade nämnda dag försenats genom dragstångsbrott. På grund härav hade order utfärdats, att tåget skulle i Dagarn förbigås av tåg 601. Även sistnämnda tåg, som enligt tidtabellen skulle ankomma Frövi efter tåg 4351, hade normalt i Frövi möte med tåg 602.

Tågledaren, som av någon anledning vid avlösning fått den uppfattningen, att mötet mellan det försenade tåget 4351 och tåg 602 hade förlagts till Näverkärret,

utfärdade order om mötesförläggning mellan tågen 601 och 602 till Spannarboda. Han utfärdade därefter även till Näverkärret—Skinnskatteberg en order om förläggning av mötet mellan tågen 4351 och 602 till Skinnskatteberg, varvid även Dagarn erhöll ordern för underrättelse till 4351. Av Skinnskatteberg uppmärksamgjord på, att mötet 4351—602 ej varit förlagt till Näverkärret, hade tågledaren därefter för rättelse av misstaget utfärdat order om sådan mötesändring. Vid expediering av denna order fick han emellertid av Frövi besked att tåg 602 redan avgått.

Tågklararen i Frövi hade av ren glömska givit avgångssignal till tåg 602 utan erhållen order om ändring av mötet med tåg 4351. Lokpersonalen och tågchefhavaren å tåg 602 hade vid avgången från Frövi tagit för givet, att tåg 4351 redan inkommit dit. Tågklararen i Sällinge hade genom ett i telefonen åhört samtal fått den uppfattningen, att tåg 4351 för flera timmar var ur räkningen och hade, när ordern om möte mellan tågen 601 och 602 i Spannarboda erhöles, antagit, att annan order rörande 4351 vore att förvänta — enligt hans antagande en order om tågets inställande. På grund härav och då någon fara att framföra tåg 602 till Spannarboda enligt hans mening ej förefunnits, då tåg 4351 låge efter 601, hade han lämnat »klart» för tåg 602.

Hagalund den 27/8 1933.

Tåg 540 ingick å spår 3, signalbild 2 vingar, i stället för rätteligen spår 2, signalbild 1 vinge.

Tågklararen i Stockholm C hade ändrat ordningsföljden mellan tågen 236 T och 540 å sträckan Stockholm C—Hagalund så att 236 T kommit att gå efter 540. Han hade härom underrättat övriga stationer men icke Hagalund, varest tågväg klargjordes och signal gavs för det väntade tåg 236 T.

Föraren observerade ej, att körsignal erhöles till orätt spår.

Åby den 17/10 1933.

Arbetståg 7489, som enligt order skulle framföras Jönåker—Åby, expedierades av förbiseende av tågklararen för fortsatt gång till Ståthöga.

Både tågklararen och lokpersonalen hade glömt, att ordern om tågets gång endast gällt ovannämnda sträcka.

Sävast—Norra Sunderbyn den 23/11 1933.

Tåg 2811 avsändes från Sävast utan att »95 in» erhöles från Norra Sunderbyn för tåg 95. Strax efteråt erinrade tågklararen sig, att han glömt stadgad tåganmälan, och gav därför stoppsignal, som dock icke observerades av tågpersonalen på grund av skynd sikt. Föregående tåg, 95, hade på grund av brusten dragstång stannat vid km. 1 158 + 457 å linjen Sävast—Norra Sunderbyn, där hastighetsbegränsning till 5 km./tim. var anfallad med anledning av ett där pågående brobygge. Tåg 2811 stoppades dock redan vid km. 1 157 + 400 av där boende bankvakt, som därtill anmodats pr telefon av tågklararen i Sävast.

Habo—Bankeryd den 8/12 1933.

Tåg 1215, som denna dag var försenat, skulle framgå å sträckan Habo—Bankeryd efter det att tågen 1256—1257 framgått från Bankeryd till den mellan Habo och Bankeryd belägna hållplatsen Prinsfors och åter till Bankeryd. Ehuru tågledarens order om den ändrade ordningsföljden mellan tågen innehållit föreskrift om, att tåg 1215 ej fick avgå från Habo förrän tåg 1257 inkommit till Bankeryd, hade tågklararen i Habo låtit tåg 1215 passera, innan han fått »klart» för tåget från Bankeryd. Han hade glömt, att tåget skulle kvarhållas. Någon olycka in-

träffade emellertid ej. Strax efter det tåg 1257 hade stannat i Bankeryd och tågvägen hunnit ordnas för tåg 1215, anlände detta tåg och fick passera.

Orsakade av försumlighet vid lämnande av upplysning angående tågsläget.

Älvsby—Bölebyn den 4/7 1933.

I en kurva strax söder om Högheden möttes en motordressin och en motortralla, varvid dock fordonen stoppades, utan att någon olycka skedde.

Föraren å motordressinen hade före färdens anträdande inhämtat besked från Piteå, som var underrättelsestation, att hinder för färden ej förefanns.

Vederbörande tjänsteman i Piteå hade lämnat nämnda besked utan att aktgiva på de i telefonboken införda anteckningarna, och hade på grund härav ej varskott om motortrallans gång.

Boden C—Sävast den 30/10 1933.

Tåg 8701 avgick i rätt tid från Boden C men återkom dit efter att på linjen ha stoppats av en motordressin. Sedan motordressinen inkommit, avgick tåget ånyo.

Dressinfärden å underrättelsesträckan Norra Sunderbyn—Boden C anmäldes av motorföraren från Luleå kl. 12,45 med förfrågan om hinder funnes för motordressinens gång Luleå—Boden C efter tåg 2810, varvid han även begärde möte med tåg 2809 i Boden C. På tågklararens anmodan att lämna klockslag för färden svarade motorföraren: »Ja, jag följer efter 2810.» Härmed lät tågklararen sig nöja och lämnade besked att hinder ej funnes, varjämte kvarhållandet av 2809 bekräftades. Motorföraren hade förbisett att begära möte med tåg 8701, som på sträckan Boden C—Norra Sunderbyn går före 2809 men å sträckan Norra Sunderbyn—Luleå efter detta tåg. Tågklararen hade fått den uppfattningen, att mötet mellan motordressinen och 8701 skulle äga rum i Sävast.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Svalöv den 5/8 1933.

Sedan avgångssignal givits till tåg 44, som här har villkorligt uppehåll men denna dag ej behövt stanna, observerade föraren, samtidigt som stoppsignal gavs av tågklararen, att ett lok befann sig i utfartsväxeln. Tåget bragtes till stopp c:a 200 meter framför nämnda växel.

Händelseförloppet var följande.

Tåg 1874 ankommer enligt tidtabellen till Svalöv före tåg 44 å spår 1 och återgår som tåg 1875 efter det tåg 44 passerat, varvid samma lok användes. Tågs 1874 lok föres runt från spår 1 över spår 2 (tågs 44 spår) tillbaka till spår 1. Denna rundgång med loket medhinnas i vanliga fall före tågs 44 ankomst, då resp. tåg äro rättidiga och någon annan växling ej förekommer. Ovannämnda dag företogs emellertid tillkoppling av en vagn i tåg 1875, varför rundgången med loket skulle verkställas, först sedan tåg 44 passerat. I avvaktan härpå beordrades loket att framgå till det omkring 60 meter längre fram vid spår 1 belägna ställverket och där stanna för att sedermera, enligt gällande praxis, erhålla växlingssignal från ställverket för vidare färd. Föraren missuppfattade emellertid ordern och fortsatte förbi ställverket in i tågs 44 tågväg, vars utfartsväxel uppkördes; han observerade nämligen ej att växeln låg fel, och ej heller uppmärksammade han av växlingsledaren givna stoppsignaler.

Dessutom hade föraren, då bitrådet vid tågs 1874 ankomst varit nödsakad att för en stund avlägsna sig från loket, ej begärt ersättare utan i strid mot gällande tjänsteföreskrifter (se särtryck 27 § 7) ensam utfört förekommande växlingsrörelser med loket.

Orsakade av bristfällig förstängning av vagnar.

Medle den 28/1 1933.

Vid tågs 2789 ankomst till stationen befanns utfartstågvägen vara blockerad av en urspårad vagn.

Anledningen härtill var, att vagnar, som varit uppställda å magasinsspårets västra del, kommit i drift på grund av den under natten rådande västliga stormen och sammanstött med i östra änden å samma spår stående vagnar med påföljd, att en av dessa vagnar pressats över spårspärren och urspårat.

Bristfällig förstängning hade möjliggjort, att vagnarna råkat i drift.

Storvik den 12/10 1933.

Under stark blåst råkade en vid lastkajen stående G-vagn i drift och rullade ut på linjen mot Åshammar. Den å kajspåret befintliga spärrbommen hade sönderkörts av vagnen, som var obromsad och bristfälligt förstängd. Missödet observerades och vagnen inhämtades medelst lok. Tåg 21 kvarhölls i Ockelbo, tills visshet vunnits, att icke även någon annan vagn rullat ut på linjen.

Tågklareren, som verkställt i säkerhetsordningens § 45 mom. 2 föreskriven inspektion, hade underlåtit tillse, att vagnen varit säkert förstängd.

Orsakade av försumlighet vid vagnuttagning.

Alvesta den 21/6 1933.

Vid tågs 8008 ankomst observerade föraren, att montagevagnar voro uppställda c:a 100 meter utanför infartssignalen, vilken stod till stopp. Han lyckades i god tid stanna tåget.

Växlingsledaren hade utfört vagnarna utan tågklararens tillstånd.

Veda—Ålandsbro den 25/10 1933.

Då tåg 8452 ankom till Åmsån, där ett sidospår under linjens omläggning anordnats, låg växeln till sidospåret. Föraren observerade den fellagda växeln men lyckades icke bringa tåget till stopp utan körde in med de 2 främsta hjulparen å sidospåret.

Före tågs 8452 avgång från Härnösand hade bandisposition å sträckan Härnösand—Veda ägt rum för gång till Åmsån med lok och vagnar. Tiden för bandispositionen hade emellertid överskridits, varför tillsyningsmannen, för att ej försena tåg 8452, anmält hindret undanröjt till Härnösand omedelbart efter ankomsten till växeln — sålunda innan lok och vagnar införts å sidospåret — och för signalering medföljt till sidospårets slutpunkt. Därefter återvände tillsyningsmannen för att omlägga växeln i huvudspåret, vilket dock icke medhanns.

Orsakade av missöden å och försummelse vid handhavande av bromsanordningar.

Röstbo den 25/2 1933.

Vid tågs 4701 ankomst kunde lokföraren icke bringa tåget till stopp vid infartstågsvägens slutpunkt, utan tåget fortsatte ut på intilliggande spår, varvid en växel uppkördes. Ingen skada uppstod å växeln. Tågmöte ägde rum å stationen.

Orsaken till missödet torde ha varit, att bromsarna ej verkat tillräckligt kraftigt, på grund av att snö hopat sig mellan bromsblocken och hjulen.

Eslöv den 25/3 1933.

Tåg 4351, medförande 100 axlar, 1 008 ton, erhöll stoppsignal, då tågets sista vagn passerade utfartssignalen i stationens norra ände. Tåget stannade emellertid

först efter att ha passerat stationsplattformen. Anledningen till den dåliga bromsverkan befanns vid undersökning vara, att endast 2 vagnar voro anslutna till luftledningen och att endast en av dem — den andra från lok räknat — var försedd med verksam broms. Denna vagn var lastad med bräder och plank, som förskjutit sig i riktning mot tredje vagnen, vars kopplingskran i främre änden var avstängd.

Av märken å såväl kopplingskranen som handtaget till densamma syntes framgå, att någon nedfallande bräda kommit i sådan ställning, att brädan underifrån kommit att träffa kopplingskranens handtag och tryckt detta uppåt, varigenom bromsledningen blivit avstängd.

Alster—Karlstad Ö den 13/6 1933.

Tåg 5020 stannade å linjen till följd av självbromsning i tåget. Vid undersökning befanns, att en propskubbe fallit ned från en Os-vagn och slagit sönder bromsledningen.

Vagnen hade ej lastats på fullt betryggande sätt.

Älvho—Orsa den 10/7 1933.

När en under bandisposition från tåg 8405 vid km. 281 avkopplad banavdelningens grusvagn, litt. Ibö, skulle för lossning förflyttas å linjen, fungerade icke bromsen, utan vagnen kom i drift samt passerade Älvho och stannade vid km. 287 + 800 å linjen Älvho—Lillhamra.

Tillsyningsmannen hade före vagnens utförande å linjen avprovat bromsen och ansett den i brukbart skick, enär bromsblocken lågo an mot hjulen. Vid närmare undersökning visade det sig emellertid, att bromsblocken icke kunde tillräckligt pressas mot hjulen, på grund av att den hävarm, till vilken bromsskruvens draglänkar voro kopplade, efter endast få varvs kringvridning av skruven pressades mot buffertbalken, varigenom rörelsen hindrades.

Lökom—Sollefteå den 20/9 1933.

När ett sätt grusvagnar, som under bandisposition utförts till Bruksån för lossning, skulle förflyttas, råkade 3 vagnar, vilka avkopplats från grustägssättet, i drift och fortsatte utför en befintlig lutning och över Sollefteå bangård, där de stannade i en stigning strax före infartssignalen från Långsele.

Då vagnarna flyttades, hade den, som skulle sköta inbromsningen av vagnarna, hoppat av, emedan skruvbromsen icke tycktes fungera och i stället försökt stoppa vagnarna medelst brädstuppar. Vid sedermera företagen undersökning av bromsen visade det sig emellertid, att den tillfredsställande kunde åtdragas, ehuru skruvens kringvridning gick trögt.

Långås—Tvååker den 12/10 1933.

Omkring 2 km. söder om Tvååker brast dragstången å en vagn i tåg 5158, så att tåget delades i två delar, vilket dock icke observerades, förrän vid ankomsten till Varberg. Lokpersonalen hade visserligen känt ett kraftigt ryck i tåget men ej haft anledning att stoppa detsamma, då manometern å loket visat fullt tryck i luftledningen och ingen skillnad märktes i lokets dragkraft samt lokpersonalen redan strax efter avgången från Halmstad iakttagit, att slutsignallyktorna slocknat.

Vid företagen undersökning befanns, att sönderryckningen orsakats av, att en ledningskran å luftledningen avstängts under tågets gång därigenom, att repen till presenningarna å en vagn under den rådande starka stormen slagit sig omkring ledningskranens handtag.

Alvesta den 17/11 1933.

Vid bromsprov med tåg 4351 i Alvesta hade icke observerats, att, då en grupp vagnar tillsattes i aktern av tåget, kopplingen utförts, utan att kranarna till tryckluftledningen samtidigt öppnats. Detta berodde på, att bromsprovaren vid provets utförande felaktigt ställt sig vid en vagn framom hopkopplingsstället. Förhållandet upptäcktes, då bromsprov sedermera skulle utföras i Älmhult. Tillräcklig bromskraft fanns likväl i tåget å sträckan Alvesta—Älmhult.

Stångby den 12/12 1933.

Vid nedbromsning av tåg 1738, som framfördes av elektrolok, uteblev bromsning å loket, varför tåget ej kunde bringas till stopp vid uppehållsmärke.

Växelventilen befanns vara frusen.

Orsakade av andra fel å den rullande materielen.

Gullträsk—Lakaträsk den 12/2 1933.

Tåg 402 stoppades vid första banvaktsstugan norr om Gullträsk på anmodan av tågklarararen i Gullträsk, enär något fel syntes ha uppstått å en vagn i tåget. Vid undersökning befanns, att en bärfjäder saknades å DFo5-vagnen 2760. Tåget framfördes med försiktighet till Lakaträsk, där vagnen avställdes. Fjädern — en 9-bladig bärfjäder — upphittades sedermera å linjen Gransjö—Sandträsk, varvid det visade sig, att toppbladet brustit inuti bandet intill skruven samt det undre bladet avbrutits invid bandet.

Orsakade av bristande vaksamhet eller av missöden vid färd å landsvägsfordon.

Möckeln—Diö den 5/1 1933.

Tåg 6 stoppades vid vägbron vid Stolpastugan å linjen Möckeln—Diö. En personbil hade kört genom broräcket och blivit liggande strax vid sidan om spåret. Loket och en Co-vagn skrapade mot bilen, i övrigt uppkommo inga skador.

Mörker och dimma rädde vid olyckstillfället.

Alingsås den 9/2 1933.

Vid vägkorsningen strax söder om stationen körde en bil in på banan, medan bommarna fälldes för tåg 1048, och blev stående i spåret. Genom ställverksvaktens försorg blev emellertid ena bommen åter uppdragen, så att bilen kunde fortsätta, innan det annalkande tåget, som hade kraftigt nedbromsats, hunnit fram till vägkorsningen.

Fagerås den 11/4 1933.

En personbil påkörde den ena av vägbommarna, då dessa voro fällda för tåg 1422, vilket hördes nära sig stationen. Bilen stannade mitt i spåret men hann backa undan, innan tåget passerade.

Enligt bilförarens uppgift hade han haft blicken riktad på en å andra sidan om banan stående bil och därför ej observerat de fällda bommarna.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Sjölunda den 17/4 1933.

Då tåg 1781 passerade Sjölunda, iaktogs framför tåget i båda spåren ett antal stora järnplåtar. Tåget, som hade ringa hastighet, kunde lätt bringas till stopp, varefter plåtarna avlägsnades. I tåg 5474, som omedelbart förut passerat, hade bl. a. medföljt en vagn lastad med plåtkonstruktioner. Under den rådande hårda

blåsten hade från dessa lossryckts omkring 8 st. plåtar i storlek 4×4 meter, oakttat plåtarna varit fastnitade vid ett ramverk.

Spöland—Vännäs den 30/4 1933.

Strax efter det tåg 2772 passerat Vännäsby stoppades det av en grindvakt, som uppmanade lokpersonalen till försiktighet, enär han hade upptäckt och bortskaffat tre stycken sliprar, som lagts över spåret vid bron över Tvärån.

Förövaren av attentatet har ej kunnat anträffas.

Eslöv den 25/5 1933.

Vid tågs 4351 gång å linjen Bosarp—Eslöv nedföll en plankan från en vagn i tåget. Plankan slog emot en rälsskarv i uppgående spåret med sådan kraft, att spåret pressades 110 mm. åt sidan. En sliper söndersplittrades och en skarvbult slogs av. Plankan borrhade sig ner i gruset och blev stående mellan spåren, där den observerades av föraren å tåg 11, vilken inrapporterade händelsen till tågklararen i Eslöv.

Äng—Nässjö den 12/10 1933.

Till följd av hård storm hade under natten tvenne träd blivit kullblåsta över de elektriska ledningarna, varigenom smärre störningar i tågdriften uppkommo.

Hagalund den 12/10 1933.

Tåg 501 påkörde en plattformsvagn, som av den vid tillfället rådande starka stormen förts ned i spåret samtidigt som tåget varit på ingång. Vagnen blev fullständigt spolierad.

Vretstorp—Laxå den 12/10 1933.

Tåg 4041 kolliderade c:a 5 km. söder om Vretstorp med en omkullblåst gran, som blivit hängande över kontaktledningen. Härigenom uppstod någon felaktighet å lokets strömvtagare, så att tåget ej kunde föras vidare. Stoppsignaler utsattes, ledningspersonalen underrättades och hjälplok begärdes. Loket från tåg 13, som befann sig i Vretstorp, utsändes och införde tåg 4041 dit i två omgångar.

Vid närmare undersökning av det felaktiga loket visade det sig, att felet endast bestod i att små kvistar från trädet fastnat i isolatorfästen och strömvtagarens rörliga delar. Sedan allt rengjorts, befanns loket åter vara i trafikdugligt skick. Genom missödet uppstodo rätt avsevärda förseningar.

8. Olyckshändelser i Statens järnvägars automobiltrafik.

Pajala—Övertorneå den 4/7 1933.

När C-urens buss passerade Neistenkangas, påkördes en åtta års flicka, som träffades av främre delen av bussen, varvid hon kullkastades och kom under densamma. Då flickan framdrogs, var hon sanslös och fördes omedelbart till lasarettet i Haparanda, där hon dock så småningom kryade till sig. Flickan ansågs ha själv orsakat olyckshändelsen.

Pajala—Övertorneå den 24/11 1933.

När Statens järnvägars lastbil nr 21 med släpvagn befann sig 10 km. från Pajala, sammanstötte densamma med en trafikbil. Ingen människa skadades, men båda bilarna fingo en del skador. På grund av vägens krökning kunde bilförarna ej sikta varandras fordon, förrän dessa voro på omkr. 75 m. avstånd från varandra. Statens järnvägars bil hade stannat, innan sammanstötningen ägde rum, och stod intill dikeskanten. Den påkörande bilen hade hög fart och saknade snökedjor. Hjulspåren voro isbelagda, varför bilen slirade vid den häftiga nedbromsningen.