



REDOGÖRELSE  
för  
VERKSAMHETEN  
inom  
**SÄKERHETSTJÄNSTEN**  
VID STATENS JÄRNVÄGAR  
UNDER ÅR 1940

# Säkerhetstjänsten.

## 1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

### *beträffande förande av överlämningsbok*

- att* order med längre giltighetstid förvarats lösa framme i boken i stället för att införas i därför avsett upplägg,
- att* tågexpeditörerna ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
- att* anteckning om verkställd s. k. småstensinspektion (såo § 56: 6, andra stycket) saknats,
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelse till underlydande driftplatspersonal ej gjorts,
- att* underlydande ytterpersonal ej tecknat kvitto, då så skolat ske,
- att* bekräftande av att anteckningarna i överlämningsboken blivit rätt införda ej skett;

### *beträffande anteckningar i tågtidjournal*

- att* »O in» ej antecknats,
- att* anteckning med upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obevakad station saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt,
- att* anteckning om tågs kvarhållande, tills B-fordon med motor inkommit, gjorts över hela avgångssidan i journalen i stället för i anmärkningskolumnen för vederbörande tåg,
- att* anteckning om hinderanmälan varit ofullständig;

### *beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation*

- att* å station utfärdade bestämmelser om förandet av telefonboken varit felaktiga,
- att* upplägg för underrättelser med längre giltighetstid saknats,
- att* anteckning saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar rätt införts;

### *beträffande plan för säkerhetstjänsten*

- att* planen (eller motsvarande anteckningar å turlista) ej uppgjorts i enlighet med 1939 års anvisningar; orsb 259/39,
- att* planen varit ofullständig och i vissa avseenden felaktig,
- att* bestämmelse saknats om sättet för delgivning av trafiksäkerheten berörande order till underlydande driftplatspersonal,
- att* bestämmelse saknats ang. vem som skolat delge underlydande driftplatspersonal nyssnämnda order ävensom ang. utöandet av kontrollen över att delgivningen i fråga skett,

- att* bestämmelse saknats om vilken tur det ålegat utöva tillsynen varje afton över att åtgärder vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift och att i andra fall nämnda bestämmelse ej varit ändamålsenlig,
- att* bestämmelse saknats, när tågvägsinspektion jämlikt § 55, mom. 11 tidigast finge påbörjas, eller att nämnda tidpunkt bestämts på olämpligt sätt,
- att* nämnda tidpunkt fastställes generellt för samtliga berörda tågs ankomst och avgång, d. v. s. oavsett lämpligheten härutinnan med hänsyn till förhållandena för varje särskilt tåg (se Redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten år 1939, sid. 19—20),
- att* bestämmelse saknats om vilka tjänstehavare, som äga befogenhet att föra telefonbok vid underrättelsestation och att lämna underrättelser ur boken i fråga;

*beträffande förbandslådor*

- att* anslaget om förbandslådas förvaringsplats saknats,
- att* lådan ej varit låst på föreskrivet sätt;

*beträffande säkerhetstjänsten i övrigt*

a) ordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* tillägg till tidtabellsboken ej varit inrättade,
- att* förteckning över K-nycklar saknats eller varit felaktig,
- att* order i den s. k. tågklarerarklämman förvarats utan åtskillnad med hänsyn till innehållet,
- att* gamla Allmän ställverks- och blockinstruktion använts i stället för nya str 23,
- att* anbefallda ändringar i fråga om anordnade och inställda tåg ej gjorts å ordergivningsstations grafiska tidtabell,
- att* hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse beträffande tåg (form. 88 N) saknats;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* A-fordonsfärd skett utan att därför föreskriven skyddssignalering anordnats, vilket hade sin grund i dels att, ehuru signalering avsetts genom station, uttrycklig begäran hos tågexpeditören därom ej gjorts, dels att samarbetet mellan tågexpeditören och stationens ytterpersonal varit otillfredsställande,
- att* bestämmelserna i § 54, mom. 3, anm. 1, om utlämnande av K<sub>12</sub>-nyckel för låsning av oförreglade växlar åsidosatts ävensom att kontrollen över användningen av dylik nyckel varit bristfällig,
- att* tåganmälan »O in» avlåtits för sent,
- att* tjänstehavare, som nyligen fyllt 16 år, utväxlat trafiksäkerheten berörande meddelanden (t. ex. »hindret undanröjt»),
- att* vid muntliga meddelanden om tåg detta benämnts med »dom», »di» o. dyl. i stället för med sitt nummer,
- att* antalet knalldosor å driftplats varit otillräckligt,
- att* bromsskor varit i behov av målning,
- att* bromsskor ej upphängts i anordning därför utan fått kvarligga på marken,
- att* kontroll genom stationär personal efter bromssystemets iordningställande ej ägt rum beträffande omställningshandtagens lägen jämlikt såo § 99: 2 f å tåg utan särskild konduktörspersonal,

- att* å avställda tomma godsvagnar omställningsanordningarna till tryckluftsbromsen intagit läget »Last»,
- att* å lastade vagnar, som utsatts för lossning, omställningshandtaget kvarstått i läget »Last»,
- att* tryckluftslangarna ej varit uppkopplade och kopplingskranarna ej stängda å avställda vagnar,
- att* betryggande åtgärder ej vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift (uraktlåten eller bristfällig förstängning),
- att* nyckel till värmepost fått kvarsitta å posten dygnet om,
- att* reservnyckel till värmepost ej funnits,
- att* kontroll över användningen av strömbrytar- och värmepostnycklar ej skett eller varit bristfällig,
- att* särskild strömbrytarnyckel ej funnits för matarledningen,
- att* reservnyckel till högspänningsledning ej kunnat återfinnas;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

- att* slutsignallyktor och slutsignalskärmar varit i behov av målning,
- att* tågattiralj varit ofullständig,
- att* framändeskärmarna å lokomotor varit placerade nedtill och därför svåra att iakttaga samt att endast en dylik skärm använts,
- att* lossningsventil använts, när så ej bort ske,
- att* samliga omställningshandtag i tåg, som uteslutande bestod av tomma vagnar, intagit läget »Last»,
- att* tågbefälhavare å uppehållståg ej förvissat sig om att mötande tåg inkommit, innan han anmälde »Klart för avgång»,
- att* nödbromshandtaget i Cf-vagns konduktörskupé ej varit plomberat,
- att* tågbefälhavare och biträde å lok ej hållit föreskriven utkik på tågexpeditören vid tågs avgång från driftplats;

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

- att* anordning för signalkontroll saknats, där sådan bort finnas,
- att* hinderpålar, växel- och spårspärrklot varit i behov av målning,
- att* bromsskor under natten fått ligga ute mellan spår över vilka allmänheten får passera,
- att* bräder över viadukt inne å växlingsområde ej varit spikade.

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

Granskning av ritningar har omfattat 192 ärenden och granskning av instruktioner 50 ärenden, varav 82 resp. 37 förekommit mer än en gång till följd av ändringar e. d. Dessutom ha 128 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

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

Tillämpning av föreskrifterna i säo § 100 i sin helhet har medgivits å bandelen Mjölby—Hästholmen (skr. 17/2 1940).

#### 4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

##### *Avgångssignal till tåg.*

Utan hinder av bestämmelserna i säo § 11, anm. 2, och § 67, mom. 4, får avgångssignal till uppehållståg vid Olskrokens station givas av tåg-befälhavaren medelst ljustanordning enligt åberopade anmärkning 2 från och med den dag, det nya ställverket vid nämnda station togs i bruk. Detta medgivande gäller dock endast under förutsättning att linjeblockeringen är i bruk å det huvudspår, på vilket tåget skall utgå. (Skr. 13/6 40.)

##### *Lokpersonalens varskoende om försiktighet vid tågs införande å driftplats.*

Från och med den tidpunkt, då den nya ställverksanläggningen vid Olskroken togs i bruk, äro följande undantag från säo medgivna.

Signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» skola ej givas från vare sig bispår- eller huvudspårståg, då gällande infartssignal visar stopp vid tågets ankomst till Olskroken. Bibehålles infartssignalen i stoppställning, skall i stället föraren efter högst 2 min. väntan uppringa ställverket medelst signaltelefonen.

Om vid Olskroken spårändring måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse härom ej hinner lämnas tåget å en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim så att, om stoppsignal gives eller hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp. (Skr. 30/5 40.)

##### *Signaler från lok före ankomsten till tunnel.*

Utan hinder av bestämmelsen i säo § 18: 6 b) angående givandet av sig-

nalen »tåg kommer» framför tunnel må lystringsmärket vid såväl norra som södra mynningen till tunneln under Södermalm placeras 10 meter in i nämnda tunnel. (Skr. 5/3 40.)

##### *Växlar lägen i huvudtågväg å station.*

Huvudtågvägen vid Sorsele (spår 2) fick under uppvärmningsperioden 1940—41 användas för uppställning av vagnsätt mellan tågen <sup>3822</sup> — <sup>2922</sup> —

3821; utan hinder av bestämmelsen i säo § 54, mom. 1, skulle alltså väx-larna m. m. i nämnda tågväg ligga i omlagt läge under sagda tid. Även förare av B-fordon skulle vara under-rättade om saken. (Skr. 1/11 40.)

##### *Tåganmälan och anmälan »Fri genomfart».*

Med giltighet under tidtabell 140 har bestämts följande:

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

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

Klartanmälan till Vännäs för tåg 8602 skall, när intet av tågen 4402, 4404, 4409 och 4411 går, avlätas av Bastuträsk och gälla bansträckan Vännäs—Hällnäs. Klockan 6.20 inträder tåganmälningskyldighet för Hällnäs (även för tåg 8602).

Vid Åsträsk må, när intet av tågen 4410 och 4412 går, anmälan »fri genomfart» efter expediering av tågen 93 och 4350 lämnas och bevakningen upphöra, sedan anmälan »4350 in» erhållits från Bastuträsk men utan att dessförinnan »93 in» erhållits från Vännäs.

Anmälan »93 in» skall i sådant fall av Vännäs avlätas till Bastuträsk i stället för till Åsträsk, innan klart-

anmälan får utväxlas för tåg 4351 eller, när detta tåg ej går, för tåg 94.

Vid Nyåker må, sedan tåg 94 passerat och förutsatt att intet av tågen 4402 och 4404 går, anmälan »fri genomfart» lämnas och bevakningen upphöra, utan att dessförinnan anmälan »94 in» erhållits från Vännäs.

Anmälan »94 in» skall i sådant fall av Vännäs i stället för till Nyåker avlåtast till Trehörningsjö, som ej utan att ha mottagit nämnda anmälan från Vännäs får anmäla »klart» för tåg 4351.

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

Vid Tibro må efter expedieringen av tåg 1359 anmälan »fri genomfart» avlåtast endast till Skövde.

Karlsborg må omedelbart efter tågs 1359 avgång lämna Skövde villkorlig rättighet att avsända tåg 1360 genom anmälan enligt följande formulering: »Då 1359 inkommit och anmälan »fri genomfart» ingått från Tibro, klart 1360.»

Personalen å resp. tåg skall vara underrättad om vart telefonering bör ske, i händelse sådan måste företagas från plats å tåganmälningssträcka, där å den ena gränstationen tjänstgöring ej förekommer under hela den tid, tåget befinner sig å sträckan. (Skr. 19/6 och 10/7 40.)

*Största tillåtna hastighet för sammankopplade rälsbussar, då den enas motor är otjänstbar.*

Därest i tåg, som utgöres av tvillingbuss, motorn i den bakre av de båda sammankopplade rälsbussarna skulle bliva otjänstbar, men rälsbussen i fråga i övrigt är oskadad, må denna dragas av den främre bussen

med en hastighet av högst 70 km/tim, när den självverkande bromsinrättningen på den overksammas rälsbussen är inkopplad och verksam, samt högst 50 km/tim, när så ej är fallet. Medföras i sådant fall resande i den bakre rälsbussen, skall dess förare fortfarande vara på sin plats för att vid behov utföra signalering till den främre bussens förare eller ock skall annan tjänstehavare, som kan utföra sådan signalering, beordras intaga nämnda plats.

Ovanstående hastighetsbestämmelser må tillämpas även när tom rälsbuss utan förare framföres av annan rälsbuss med eller utan resande, där est kopplingen mellan de båda rälsbussarna är utförd på sätt för tvillingbuss är föreskrivet.

Om i tvillingbuss, som befinner sig å linjen, den främre av de båda rälsbussarna blir skadad på sätt angives i första stycket här ovan, skall den i såo § 102: 11 b) intagna hastighetsbestämmelsen gälla under införandet till närmaste station. Skall tåget fortsätta därifrån, innan felet hunnit afhjälpas, böra rälsbussarna kopplas i omvänd ordning, så att ovan angivna bestämmelser kunna tillämpas. (Skr. 26/10 40.)

*Särskilda föreskrifter beträffande driftplats, som ständigt är obebakad för tåg.*

Enär vevapparaterna vid militärmötesplatserna Byvattnet, Högrännan, Lubboträsk, Långsjön, Korsbäcken, Lidlund, Storträsk, Storblåiden, Järneträsk, Bergträsk och Degerbäcken ej äro försedda med K16-lås, skola K15-nycklarna till tågvägslåsen i stället användas som huvudnycklar.

Nyckeln för vederbörlig plats skall, då platsen är obebakad för tåg dygnet runt, förvaras å endera av de närmast platsen belägna bevakade stationerna. Nyckeln skall förses med bricka märkt »huvudnyckel för NN». (Skr. 1/10 40.)

*Avställda fordon vid obevakad driftplats.*

Utan hinder av bestämmelserna i säo § 94, mom. 1, första att-satsen, må Högbränna lämnas obevakad för tåg, utan att en å sidotågvägen vid nämnda plats uppställd lokomotor jämte en plåtavn befinna sig innanför skyddsväxel eller spårspärr. Villkoret härför är, att vartdera fordonet fastlåses på i säo § 32, mom. 1, sista stycket angivet sätt. (Skr. 19/11 40.)

*Tåganmälan vid bandelar med för-  
enklade säkerhetsbestämmelser.*

Med giltighet under tidtabell 140 har bestämts följande.

Sedan tågbefälhavaren å tåg 7564, efter detta tågs ankomst vardagar till Fagersanna, därifrån avlåtut anmälan »O in» till Tibro och Karlsborg (enligt säo § 100, mom. 5), må Karlsborg avlåta anmälan »klart 1350—1351» (jfr säo § 59, mom. 4, andra stycket) och Tibro avsända tåg 1350, utan att tågbefälhavaren och lokpersonalen behöva tillställas avskrift av tåganmälan enligt form. S 12. För tågs 1351 avgång från Fagersanna erfordras därvid ej särskild klartanmälan. Anmälan »1350 ut» och »1351 in» verkställes av Tibro i vanlig ordning.

Förseas tågs 1351 avgång från Fagersanna 15 minuter eller därutöver, skall förfaras enligt säo § 83, mom. 1. (Telefonunderrättelse om sådan försening göres i förekommande fall — till Karlsborg — redan på utgången mot Fagersanna med tåg 1350, om i annat fall underrättelsen ej hinner lämnas, innan 15 minuter förflutit från den tidtabellsenliga avgångstiden från Fagersanna.)

Dessa bestämmelser skola intagas i tidtabellsbokens allmänna bestämmelser. (Skr. 19/6 40.)

*Stationsgräns vid Vansbro.*

Emedan försignalen till en av infartssignalerna vid Vansbro anord-

nats så att även rött sken kan visas med densamma till skydd för en spåranslutning mellan försignalen och infartssignalen, har bestämts följande.

Vansbro stationsgräns i riktning mot Van skall anses belägen vid försignalen till infartssignalen A <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

All personal, som är berättigad att framföra småfordon å den bandel, varom här är fråga, skall underrättas om förhållandet.

Tågvägsinspektion med avseende på hinderfrihet mellan försignalen och infartssignal A <sup>1</sup>/<sub>2</sub> enligt säo § 55:3 b och § 55:6, första stycket, må anses fullgjord i och med att såsom tågvägsinspektör förordnad tjänsteman, varje gång växlingsrörelse utanför nämnda infartssignal skett, till tågexpeditören anmält, att fordon ej finnas i tågspåret utanför infartssignalen.

Bestämmelserna i säo § 52:2, anm. 2, må tillämpas i fråga om tåg, som stannat framför ovannämnda försignal på grund av stoppsignal från denna. (Skr. 14/6 40.)

*Växlingsrörelser mellan bangårdarna  
i Göteborg.*

Styrelsen har genom skrivelse den 11 juni 1940 fastställt vissa undantagsbestämmelser från säo beträffande växlingsrörelser mellan de olika bangårdarna i Göteborg.

**5. Tolkningar av säo föreskrifter.**

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

§ 12.

Under växlingsrörelse vid färd mot spårspärrskärm nr 1 (fig. 12 a i säo) anses växlingsledare berättigad förutsetta att, då växlingsrörelsen sker med loket främst mot spårspärrsignal i stoppställning, föraren skall

utan signal från signalgivaren stoppa rörelsen framför spårspärrsignalen.

Växlingsledaren har emellertid även i dylika fall, liksom givetvis då loket skjuter vagnarna, att iakttaga bestämmelserna i särtryck 33, § 7, mom. 1. (Öis skr. 4/9 40.)

### § 30.

Då kontaktledning skall göras spänningslös och gränsstation för den bansträcka, där urkopplingen skall ske, enligt tidtabellen är obebakad för det sista tåget före urkopplingen, skall bevakningsskyldigheten inträda senast vid den tidpunkt, då nämnda tåg tidstabellsenligt skall lämna urkopplingssträckan. (Öis skr. 2/11 40.)

### § 35.

I mom. 4, anm. 1, omnämnd tjänstetidtabell »på tåganmälningssträcka» är ej att anse såsom förenklad tidtabell enligt mom. 4, andra meningen, och får sålunda utfärdas även i icke brådskande fall.

Enligt fr. o. m. den 1 november 1941 gällande säo får förenklad tillfällig tjänstetidtabell användas i brådskande fall, under det att tidtabell »på tåganmälningssträcka» får utfärdas endast i undantagsfall. (Öis skr. 30/12 40.)

### § 55.

Station, som har tåg mellan kl. 23.00 och 5.00, men är obebakad för samtliga dessa tåg, skall inspekteras enligt säo § 55, mom. 6, två gånger om dygnet. (Öis skr. 30/7 40.)

### § 66.

Förare skall, även om särskild tågbefälhavare medföljer, alltid underrättas, då vagnar, som överskjuta lastprofilen, medföras i tåget. Jfr säo § 66: 4 b och Gtf, del I, art. 17: 10, sista stycket. (Öis skr. 13/9 40.)

### § 72.

Om tåg intages å station för signalbild till avkortad tågväg och vid den avkortade tågvägens slutpunkt finnes dvärgsignal i stoppställning och längre bort utfartssignal, som visar stopp, får föraren vid ingående på stationen, även om tågexpeditören visat framåt-signal, icke passera någon av dessa stoppsignaler. Jfr nya säo § 72: 9. (Öis skr. 19/8 40.)

### § 73.

Om i tågväg för ankommande tåg hinder finnes före den plats, där tågets främre del brukar stanna, bör vid tågets infart å stationen påfordras lägre hastighet än 30 km/tim, varför i sådant fall lokpersonalen skall underrättas å en föregående station eller, om så ej kunnat ske, utanför den ifrågavarande stationen.

Det må emellertid framhållas, att en förare efter given signal »jag är beredd på hinder och spårändring» måste vara beredd att var som helst i tågvägen påträffa hinder och att söka snarast utrona, varuti detta består samt, då han iakttagit hindret, anpassa bromsningen med hänsyn till detta. Givetvis innebär ej vad här sagts, att fordran skulle kunna uppställas på att föraren skall passera stationsgränsen med lägre hastighet än 30 km/tim, när han ej i förväg erhållit underrättelse om att en sådan lägre hastighet erfordras. Jfr nya säo anm. 1.

När tåg nalkas station och infartssignalen visar stopp samt kvarstår i stoppställning efter given signal »tåg kommer», skall signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givas även i det fall, att vid infartssignalen i fråga finnes signaltelefon. (Öis skr. 20/3 40.)

### § 78.

Mellan stationerna A—F är den ordinarie tågföljden tågen nr 01, 03 och 05. Tågledaren ändrar ordningsföljden genom order till A: Låt tåg



01 gå efter 05 till F. Därefter ändras ordningsföljden ånyo genom tågledarens order till A: Låt tåg 03 gå efter 05 till F. Den slutgiltiga ordningsföljden tågen emellan blir då nr 05, 03, 01.

Enär i liknande fall tveksamhet angående tågens ordningsföljd kunnat uppstå, har i nya såo mom. 4 inlagits en förtydligande orderform. (Öis skr. 10/4 40.)

### § 82.

Vid delgivning av order till lokpersonal och tågbefälhavare jämlikt såo § 82, anm. 1 och 2 i tabellen, skall, såsom av formulär S 10 framgår, formulärets 3:e stycke i avdelningen till höger komma till användning. Form. S 10 skall då innehålla uppgift om i vilken utsträckning banpersonalen i förekommande fall ej kunnat underrättas, t. ex. sträckvakterna (ledningsvakterna) å stationssträckan ..... samt vägvakten (vägvakterna) vid ..... ej underrättade. (Öis skr. 25/11 40.)

### Användningen av S-formulären.

Om för ett uppehållståg, som enligt tjänstetidtabellen skall intagas å sidotågväg, ändring skall göras så att tåget utan uppehåll skall passera stationen å huvudtågväg, skall ordern rätteligen delgivas tåget å form. S 4, ändrad tjänstetidtabell. Hinder möter emellertid ej, att tågledarens order utskrivs å telegramblankett även för tågpersonalens delgivning. (Öis skr. 4/12 40.)

Styrelsen har i fråga om malm-banan, även då militärtidtabell ej tillämpas, förklarat hinder ej möta att i avdelning 2 och avdelning 5 å form. S 9 (Tågmötesorder till tåg) angiva så många på en och samma bansträcka anordnade resp. inställda tåg, som, utan att tydligheten därigenom åsidosättes, kunna rymmas i nämnda avdelningar. Härvid skall förfaras på sätt angavs i redogörelsen för år 1939 nederst å sid. 22. (Skr. 9/2 40.)

## 6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Till Sào § 84 har utgivits ett nytt formulär, nr 88 N, »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse beträffande tåg» att användas av tåg-befälhavare (förare å tåg utan särskild konduktörspersonal) och stationer vid lämnandet av vissa uppgifter om inträffad urspårning, sammanstötning o. d.

Anvisningar för ifyllande av *tågvägsbeskrivning*, form. 358 Å, ha obetydligt ändrats.

Ny *Förteckning å instruktioner, planer och signalmedel* m. m., som skola finnas i ställverk, form. 358 N har fastställts.

Ett nytt formulär, *Instruktion ang. nödurkoppling av kontaktledning samt anvisningar rörande vissa kontaktledningsanordningar*, form. 276 A har utfärdats i anslutning till bestämmelserna i såo § 85, mom. 7.

Ett nytt formulär *Anvisningar för handhavandet av tryckluftbromsen* (saknar formulärnummer) har inrättats.

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

Nr 116 ang. målning av semaforer, huvudsignaltavlor, slutsignallyktor m. m., varigenom den tidigare använda färgkombinationen rött och vitt ersatts med färgkombinationen rött och gult.

Nr 161 ang. vagnar med slag i hjulen.

Nr 180 ang. varsam behandling av elektriska slutsignallyktor.

Nr 191 ang. form. 88 U »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse beträffande tåg».

Nr 226 ang. framförande i tåg av vagnar litt. Gm och Gmh samt bangårdsvagnar, tjänstevagnar och byggnadscentralförrådets vagnar. Upphävt genom

nr 415 ang. framförande å SJ linjer av småbäringa trafikvagnar samt

av SJ bangårdsvagnar, tjänstevagnar och byggnadscentralförrådets vagnar.

Nr 499 ang. framförande av småbäriga litt. Hs-vagnar å vissa SJ linjer.

Nr 517 ang. slutsignaler under luftskyddstillstånd utan mörkläggning. Upphävt genom

nr 682 ang. slutsignallyktor å tåg.

Nr 545 ang. förbud för resande att färdas i släpvagn till rälsbuss.

Nr 611 ang. anvisningar för handhavandet av tryckluftbromsen, bestående av ett i pappomslag insatt vikblad i format, som lämpar sig för inläggning i t. ex. tidtabellsboken.

Nr 773 ang. lyktkrokar för öppna vagnar och lösa förbigångsledningar för tryckluft.

## 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.*

Yttersjön den 10/1.

Tåg 362 på utgående sammanstötte med de tre sista vagnarna i tåg 431, vilka ej stodo hinderfritt. De tre påkörda vagnarna urspårade och skadades, varjämte loket i tåg 362 och en boggiévagn blevo skadade. Ofullständig tågvägsinspektion. Tågklararen hade tyckt sig på avstånd kunna se, att tåg 431 inkommit hinderfritt.

Simeå—Vallsta den 15/1.

Tåg 2507, vilket avsänts från Simeå utan att tåganmälan utväxlats, påkörde tåg 4205, som stoppats utanför fasta signalen i Vallsta. I tåg 2507 skadades loket svårt samt vagnarna, en BCo och en F lättare. I slutet på tåg 4205 skadades 12 vagnar, varav 5 måste nedskrotas. Föraren och tågchefhavaren samt 3 resande i tåg 2507 skadades. Tågchefhavaren avled senare av de erhållna skadorna.

Tågklararen i Simeå hade glömt, att han icke erhållit klart från Vallsta för tåg 2507 och, när han upptäckte detta, ej vidtagit åtgärder för att göra kontaktledningen spänningslös utan i stället ringt till några banvaktstugor på linjen Simeå—Vallsta för att på så sätt få tåg 2507 stoppat, vilket emellertid ej lyckades.

Arvika den 23/1.

Tåg 1424, bestående av en D.V.V.J. motorvagn, sammanstötte vid ingåendet å stationen med tågs 4713 lok, som icke stod hinderfritt. Mindre skador uppstodo å motorvagnen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Karungi den 24/1.

Tåg 2712, som skulle ingå på spår 3, blev på grund av fellagd växel intaget på spår 1, mot där stående lastade vagnar. Infartssignalen visade »kör». En lokeldare, som hoppade av loket vid kollisionen, dödades. Tåget framfördes av två lok, som blevo avsevärt skadade, varjämte två vagnar i tåget och fem av de påkörda vagnarna skadades. Försummad tågvägsinspektion.

Mellansel den 5/2.

Tåg 6702 gick på ingående till stationen på grund av fellagd växel och försummad tågvägsinspektion in på magasinsspåret och sammanstötte med där stående 4 tomvagnar. Lok och vagnar skadades.

Stockholm S. den 19/2.

Tåg 4050 stannade för stoppsignal vid infartssignalen, vilken ej kunnat ställas till kör, emedan kontroll på infartsväxeln ej erhöles i ställverket. Påringning skedde därför från signaltelefonen, dock ej av föraren utan av biträdet. Ställverksvakten lämnade därvid tillstånd att införa tåget. Lokbiträdet fick genom missförstånd den uppfattningen, att spårändring skulle ske. När tåget infördes, låg infartsväxeln fel så att tåget ingick på spår 2 i stället för spår 1, men på grund av nämnda missuppfattning fördes tåget det oaktat vidare, varvid det sammanstötte med å spår 2 stående tåg 131. Båda loken och fyra vagnar erhöles betydliga skador. Tvenne resande skadades lätt. Ställverksvakten hade uraktlåtit att inspektera tågvägen och i stället anmodat en banarbetare undersöka, om växeln slöt, vilket denne förklarade vara fallet. Mörkläggning var nyligen anbefald.

Olskroken den 2/4.

Vid gång över Olskrokens bangårdsonråde gick tåg 7651 felaktigt in på spår nr 9 och sammanstötte med å detta spår stående vagnar. 5 vagnar skadades svårt och även å loket uppkom skador. Tjänstgörande tågklararen hade iordningställt felaktig tågväg och givit avgångssignal åt tåget. Lokpersonalen hade till följd av rök från loket tyckt sig se *ett* grönt sken från semaforen (rätt signalbild för utfart) i stället för de *två* gröna sken, som visades. Då dessutom avgångssignal erhöles, hade lokpersonalen icke misstänkt, att växlarna kunnat ligga fel.

Karungi den 11/10.

Vid tågs 4401 avgång var en växel i utfartstågvägen fellagd, så att tåget gick in på vändskivspåret. Å detta stodo tre tjänstevagnar uppställda. Trots kraftig bromsning kunde sammanstötning ej undvikas. En av de påkörda vagnarna urspårade. Någon skada på lok och vagnar uppstod icke och endast obetydliga skador på spåret. Ofullständig tågvägsinspektion.

Karungi den 17/11.

Vid tågs 91 avgång låg en växel i utfartstågvägen fel, så att tåget gick in på spåret till vändskivan, där tre lok uppställdes. Mörker och dimma rådde vid tillfället, varför växelns läge ej observerades, förrän lokets framände var i närheten av växeln. Kollision kunde ej undgås. Därvid urspårade ett av de påkörda loken och samtliga lok skadades. Ofullständig tågvägsinspektion.

Karungi den 30/11.

Tåg 4404 påkörde vid ingång å stationen tåg 4402, beroende på att semaforen ej ställdes till stopp efter tågs 4402 ankomst. Någon skada uppstod ej på loket, medan däremot de påkörda vagnarna erhöles mindre skador. Tågklararen hade givit order om infartssignalens återställande till stopp, men ej förvissat sig om att detta utförts.

*Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg.*

Degersleet den 13/1.

Tåg 422, militärtåg, som skulle ingå på spår 2, gick förbi infartssignalen i stoppställning in på spår 1 och påkörde ett där under lossning stående militärtåg 402. Loket i tåg 422 urspårade ävensom de 6 sista vagnarna i tåg 402, av vilka 5 G-vagnar antändes och brunno upp. Elden uppkom genom att ka-

miner i vagnarna välte och antände i vagnarna befintlig halm. Ingen människa kom till skada. Endast mindre skador uppstodo på tågs 422 lok. På grund av dimma och uppkommen lokskada med kraftig ångutblåsning hade lokpersonalen icke sett infartssignalen, då denna passerades. Försignal saknades.

Odensala den 22/4.

Under växling med tåg 7101 in på sidospåret vid Odensala lastplats stannade loket i växelkorsningen mellan huvud- och sidospåret å den strömlösa sträckan mellan kontaktledningarna. Strax därefter ankom tåg 445, som med stor hastighet närmade sig blockposten Norra Odensala, vars huvudsignal visade stopp. Platsvakten sprang mot tåget och visade stoppsignal med röd signalflagga, men tåget kunde icke stoppas, utan påkörde tågs 7101 lok. Tågs 445 lok urspårade och stjälpde mot uppspåret, varigenom även detta spår blockerades. Båda loken, tågfinckan och närmast denna gående Co-vagn i tåg 445 samt en godsvagn i tåg 7101 erhöilo skador. Ingen resande blev skadad. Starkt solsken rådde vid tillfället, varjämte ljussignalerna på grund av rådande luftskyddstillstånd voro avbländade, vilket enligt förarens uppgift bidragit till att han icke i tid iakttagit stoppsignalen vid Norra Odensala blockpost.

Filipstad Östra den 11/7.

Tåg 1664 Y, bestående av två sammankopplade rälsbussar, sammanstötte vid ingående å stationen med tågs 3305 lok, varvid ett flertal personer, däribland även rälsbussföraren, erhöil mer eller mindre allvarliga kroppskador, varjämte icke obetydliga materialskador uppkommo. Orsaken till olyckshändelsen var den, att rälsbussföraren av oförklarlig anledning framförde rälsbussståget förbi infartssignal i stoppställning.

Almedal—Göteborg C. den 17/9.

Tåg 1456 sammanstötte vid Gubbero blockpost med tåg 507, varvid 7 personer omedelbart och 2 senare avleda av erhållna skador. Härutöver tillfogades 29 resande så betydande kroppsskador, att de måste beredas sjukhusvård. Å lok och vagnar i båda tågen uppkommo betydande skador. Tre vagnar blevo så förstörda, att de måste nedskrotas å olycksplatsen. Skadorna å spåret voro förhållandevis små. Linjen Göteborg C—Gubbero blev efter olyckshändelsen icke trafikabel förrän påföljande dag kl. 21.10. Under den tid röjnings- och reparationsarbetena pågingo, uppehöills trafiken dels genom tågens ledande över Olskroken—Gubbero och dels medelst bussar mellan Almedal och Göteborg. Orsaken till olyckshändelsen är föremål för utredning vid rättegång.

Vitvattnet den 28/11.

När tåg 4404 var på ingång till stationen, sammanstötte tåget med ett å bangården stående lok. Tåget passerade infartssignalen, trots att körsignal icke visats. Infartssignalen hade ej observerats av föraren, beroende på att signalens lyktor, som tidigare hade reparerats, åter hade släckts. På grund av mörker kunde huvudsignalens mast och vinge ej upptäckas förrän i samma ögonblick loken passerade desamma. Föraren, som tillhörde I distriktet, var ovan vid linjen. I tåg 4404 gående koppellok urspårade och blev svårt skadat. Även tågloket ramponerades. Ingen människa skadades.

Östersund V den 24/12.

Tåg 2316 Y, vilket följde efter tåg 2322 enligt best. i säo, § 102, mom. 10, påkörde det framförvarande tåget, då detta gjorde uppehåll vid Östersund V. Rålsbussens A-ände intrycktes. Ingen människa skadades. Rålsbussföraren bromsade in för sent.

### 3 Orsakade av försummelse vid växling.

Vännäs den 1/10.

Under det att tåg 6750 var på utgående från spår 5 sammanstötte tåget med en från spår 8 kommande vagn, som under växling erhållit en stöt, så att den kommit i drift. Vagnen urspårade och välte samt erhöi en del skador. I tåget skadades en Os-vagn.

Herrljunga den 22/10.

Tåg 9912 sammanstötte vid ingående å stationen med 11 st. å tågspåret stående vagnar, varvid åtskilliga materialskador uppkommo å tågloket samt fyra vagnar. Även en del rubbningar i trafiken förorsakades. Anledningen till missödet var den, att växlingsledaren utan tillstånd verkställt växling å tågspåret omedelbart före tågs 9912 ankomst och att tågklararen ställt infartssignalen till kör för tåget, utan att ha erhållit underrättelse om verkställd tågvägsinspektion.

### B. Kollisioner med småfordon.

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

Kiruna—Kalixfors den 20/2.

Tåg 8805, hjälplok, påkörde en banmästardressin, som stod å spåret. Dressinfärden var i vederbörlig ordning anmäld, men fordonsföraren hade ej kunnat underrättas om hjälplokets gång. Lokföraren hade däremot underrättats om att B-fordon var utfört å linjen. Dålig sikt rådde vid tillfället. Dressinen skadades.

Skelleftehamns övre den 26/2.

Tåg 8656, bestående av ensamt backgående lok, sammanstötte på ingående till Skelleftehamns övre med ett B-fordon c:a 35 m. innanför infartssignalen. Dressinen skadades.

Svartå—Degerfors den 1/3.

En banmästardressin blev påkörd av ett extratåg, bestående av ensamt lok. Dressinen hann stoppa före sammanstötningen och emedan loket bromsats kraftigt, blevo skadorna å motordressinen små. Tågklararen i Strömtorp hade glömt B-fordonsfärden, varför varken föraren å extratåget eller B-fordonsföraren underrättats.

Brännberg den 5/3.

Tåg 94 påkörde strax norr om stationen en banvakt jämte dressin. Banvakten var sysselsatt med utbyte av gasbehållare till semaforen. Då han lutade sig fram för att undanskaffa behållaren, träffades han i huvudet av lokets cylinder och dödades omedelbart.

Rydboholm—Borås den 15/7.

En banmästardressin, som kvarstod å spåret under det mätningarbeten företogs, blev påkörd av ett extra ensamt lok. Småfordonsföraren var ej underrättad om lokets gång, varför lokföraren hade erhållit varsamhetsorder och körde med nedsatt hastighet. Kollision mellan lok och dressin kunde emellertid icke undvikas. Dressinen skadades.

Långsele—Helgum den 15/7.

Tåg 4351 påkörde två trampdressiner, som demolerades. Lokpersonalen hade erhållit order, att banpersonalen icke var underrättad om tågets gång.

Österås—Forsmo den 11/9.

Tåg 6765 påkörde omkring 2 km. söder om Forsmo en motordressin, som utgått från Österås. Dressinen kilades in mellan lokets buffertar och släpades med tåget omkring 250 m. samt ramponerades fullständigt. De i dressinen åkande hunno hoppa av före sammanstötningen. B-fordonsföraren hade begärt att tåg 6765 skulle kvarhållas i Forsmo. Anteckning härom gjordes ej av tågklararen i Forsmo på föreskrivet sätt och sedan överlämning skett mellan avgående och tillträdande tågklarare, avglömdes kvarhållandet, så att tåg 6765 avsändes från Forsmo innan motordressinen inkommit dit.

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

Karlstad C—Skåre den 16/1.

Tåg 1445 kolliderade med en banmästardressin, vilken blev fullständigt förstörd. Någon människa kom icke till skada. Missödet berodde på att dressinföraren erhållit oriktiga uppgifter rörande avsändandet av tåg 1445 från Kil.

Dysjön—Bräcke den 25/1.

Tåg 2342 påkörde en av en banvakt framförd trampdressin, varigenom denna förstördes. Banvakten, som blev oskadad, hade felbedömt ankomsttiden för tåget, vilket var försenat.

Finnerödja—Laxå den 11/2.

En banmästardressin med tillkopplad tralla blev påkörd av tåg 7520. De å dressinen åkande hunno kasta sig av, men dressinen sönderkördes. Missödet berodde på att vederbörande tågklarare i Gårdsjö icke lämnat dressinföraren fullständiga upplysningar om tågläget.

Åvafors—Bjurå den 16/2.

Tåg 4403 påkörde en dressin, förd av en banvakt, som var ute på inspektion. Banvakten hade ej vetskap om att tåget var försenat. Underrättelsestationen Morjärv hade räknat med att tåg 4403, trots c:a 3 tim. försening, skulle ha lämnat underrättelsesträckan före arbetstidens början kl. 7, varför vid påringning till sträckvakterna om tågläget intet blev sagt om tågs 4403 försening. Banvakten skadades, dock ej svårt. Inga nämnvärda skador på lok och dressin.

Piatis—Jokkmokk den 25/2.

Tåg 9939 påkörde ett B-fordon. B-fordonsföraren gjorde under färden förfrågan hos underrättelsestationen, Jokkmokk, om tågets beräknade avgångs-

tid därifrån och upplystes därvid om att tåget beräknades bliva en timme försenat. Tåget avgick dock från Jokkmokk endast en halv timme försenat, varom tågexpeditören ej underrättade B-fordonsföraren i tro, att denne, som ej begärt kvarhållande av tåg 9939 i Jokkmokk, inväntade tåget i Vajmat eller Piatis. Tåg 9939 blev ej heller underrättat om att B-fordon möjligen befann sig på linjen. Dressinen skadades och loket erhöll slag i hjulen på grund av häftig inbromsning.

Skultorp den 24/3.

Tåg 4743 påkörde vid utfartsväxeln ett B-fordon, bestående av en motortralla med tillkopplad olastad arbetstralla. Motortrallan blev fullständigt ramponerad. Motorfordonsföraren hade trott sig hinna in till stationen, innan tåg 4743 passerade.

Norrfors—Trehörningsjö den 3/5.

Banavdelningens arbetståg, som under bandisposition var ute för lossning av kontaktledningsstolpar, påkörde en banmästardressin. Dressinföraren hade uraktlåtit efterhöra, huruvida hinder för färden förelåg. Dressinen sönderkördes, men dressinföraren undkom oskadd.

Mariedam—Godegård den 13/6.

En motortralla blev påkörd och spolierad av tåg 7291. Å motortrallan befunno sig fyra personer, vilka dock ej nämnvärt skadades. Tåget, som var 1 tim. 13 min. försenat, hade avglömts av motorföraren.

Gällö—Pilgrimstad den 27/6.

Tåg 84 påkörde en trampdressin. Den åkande, en banarbetare, undkom oskadd, medan trampdressinen fullständigt förstördes. Småfordonsföraren, som icke ägde behörighet att framföra B-fordon, hade icke gjort sig underrättad om tågläget.

Mellansel—Anundsjö den 2/7.

Tåg 4350 påkörde en motordressin, som utgått från Mellansel. Dressinen erhöll omfattande skador, men ingen av de åkande kom till skada. När dressinföraren begärte upplysning om tågläget, hade av förbiseende ej meddelats, att tåg 4350 nämnda dag var anordnat som extratåg.

Åsträsk—Lubboträsk den 23/7.

Tåg 4354 sammanstötte med en motordressin, som stannat på linjen. Dressinen skadades avsevärt. Motorföraren hade ej gjort sig underrättad om tågs 4354 läge.

Österås—Forsmo den 26/7.

Ett gruståg, som framfördes under bandisposition, påkörde en motortralla, tillhörande elektrifieringen. Trallan förstördes, men de färdande undkommo oskadda. Småfordonsföraren hade icke erhållit besked om bandispositionen.

Pilgrimstad—Gällö den 22/8.

Extratåg 5925 påkörde en trampdressin, å vilken färdades en banarbetare samt en 3—4-årig gosse. Vid försök av dressinföraren att undanskaffa dressinen från spåret, föll gossen av, överkördes och avled så gott som omedelbart. Dressinföraren hade före avfärden ej efterhört tågläget och ej framfört

trehjulingen med den särskilda försiktighet, som avsaknaden av kännedom om tågförhållandena bort föranleda.

Hölö—Järna den 20/9.

Tåg 4002 kolliderade med en motordressin. Å dressinen åkande två personer lyckades kasta sig av densamma. Endast smärre skador uppstodo på loket, men motordressinen blev sönderkörd.

Arvika—Edane den 30/9.

Tåg 1425 kolliderade med en av en ledningsvakt framförd motordressin. Ledningsvakten, som utan tillstånd tagit ut fordonet å linjen och ej hade anmält färden, undkom oskadd, men dressinen blev fullständigt ramponerad.

Neva—Oforsen den 9/10.

Extra rälsbusståg 1713 Y påkörde vid en bergskärning en banvakt, som färdades på trampdressin i samma riktning som tåget. Banvakten erhöil så svåra skador, att han måste föras till sjukhus. Dressinen ramponerades, men å rälsbussen uppkommo inga skador. Banvakten hade icke gjort sig undermåttad om att extratåg anordnats.

Ulriksdal den 30/10.

I kurvan norr om Ulriksdal blev en banvakt, som färdades på dressin, påkörd av tåg 514. Banvakten blev oskadd, men dressinen ramponerades. Han hade glömt bort tåget.

Bastutråsk—Åstråsk den 31/10.

Tåg 2731 Y, som på grund av motorskada stannat på linjen, påkördes av ett efterföljande B-fordon. Rälsbussen och motordressinen erhöilo mindre skador.

Pilgrimstad—Brunflo den 1/11.

Tåg 5928 sammanstötte med en motortralla, som fullständigt förstördes. Två å densamma åkande lyckades dessförinnan kasta sig av och blevo endast obetydligt skadade. Mötet mellan tågen 10113 och 5928 hade omlagts från Pilgrimstad till Brunflo, men föraren å motortrallan, vilken framfördes såsom B-fordon, hade ej räknat med mötesomläggningen. Underrättelsestationen, som erhöilit kännedom om mötesändringen, hade icke förfarit enligt såo § 34, mom. 3.

Järnetråsk den 2/11.

Tåg 10303 påkörde ett B-fordon 300 m. söder om södra semaforen. Motorföraren hade beräknat inkomma till Järnetråsk i god tid före tågets avgång, men detta, som fick avgå före tidtabellstiden, hade avsänts 13 min. för tidigt från Järnetråsk. B-fordonet erhöil diverse skador.

Skåstra—Ljusdal den 2/11.

Tåg 4352 kolliderade med en motordressin, varvid dressinföraren ådrog sig mindre skador och dressinen ramponerades. Mötet mellan tågen 4352 och 8201 hade omlagts från Skåstra till Ljusdal, varom dressinföraren ej gjort sig underkunnig. Tåget hade icke heller underrättats.

Bastutråsk—Åstråsk den 13/11.

Tåg 4354 kolliderade c:a 150 m. utanför norra växeln vid Åstråsk med en motordressin. Småfordonsföraren hade beräknat hinna fram till stationen i tid men blivit försenad. Dressinen ramponerades svårt.



Notviken—Luleå den 2/12.

Tåg 2824 påkörde en trampdressin, förd av en banvakt. Småfordonsföraren undkom oskadd, men dressinen ramponerades fullständigt. Tåt dimma rådde vid tillfället.

Rensjön—Bergfors den 14/12.

Tåg 8713 påkörde och dödade en banvakt, som efter arbetstidens slut med trampdressin begivit sig ut på linjen utan att höra sig för om tågläget.

Långhem—Limmared den 24/12.

Tåg 9913 sammanstötte med en banmästardressin. Småfordonsföraren hade före avlärdn från Limmared förhört sig angående tågläget, varvid han fått underrättelse om att ett extratåg skulle gå. Han hade kommit att tänka så mycket på extratåget, att han glömde bort det ordinarie tåget 9913. Dressinen skadades. Inga skador å loket.

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

Bollnäs—Granbo den 23/2.

Tåg 4201 påkörde en trampdressin, vilken kvarlämnats å spåret.

Flen—Sköldinge den 22/3.

Tåg 4044 påkörde och spolierade en trampdressin, som av bevakande banvakten kvarlämnats å spåret, medan han avlämnade ett tjänstbrev i en banvaktstuga.

Dyltabruk—Ervalla den 14/6.

En motordressin blev påkörd och spolierad av tåg 4355. Banmästaren, som förde dressinen, hade gått in i en banvaktstuga för att tala med banvakten och därvid lämnat dressinen utan tillsyn på spåret under beräkning, att det skulle dröja 10—15 min. innan tåget skulle passera.

Tvärälund den 23/6.

Tåg 6053 påkörde c:a 100 m. söder om stationen en motordressin, som stod på spåret. Fordonsföraren hann ej som beräknat att lyfta dressinen av spåret. Dressinen skadades men ej loket.

Östersund C—Brunflo den 26/6.

Tåg 6483 påkörde en banmästardressin. Småfordonsföraren hade överskridit den tid, han uppgivit för färden till underrättelsestationen. Dressinen förstördes fullständigt och ett gardjärn på loket lossnade.

Österås—Forsmo den 26/7.

Ett gruståg påkörde i en kurva en motortralla, som sönderkördes. Ingen människa kom till skada.

Bastuträsk den 10/8.

Vid Tågs 10901 ingång stötte lokets vänstra fotsteg emot en å decauville-spåret invid kolbryggan stående tralla med två kolbyttor. Trallan med last krossades, varjämte lokets fotsteg kröktes och luftrören till tenderens bromscylinder söndersletos. Vid av tågklareren företagen tågvägsinspektion stod

trallan hinderfritt. Den hade emellertid ej förstängts och troligen genom skakningar, som uppstodo, då tåg 6702 strax före 10901 inkom på stationen, försatts i rörelse.

Björna den 14/8.

Då tåg 4407 passerade, blev en trampdressin, som placerats på plattformen, inryckt under tåget och ramponerad. Dressinen hade ej placerats på betryggande avstånd från tågvägen. Troligen hade en nedhängande stolpkätting på en öppen vagn fastnat i dressinen.

Godegård den 12/9.

Tåg 10301 påkörde och skadade en å spåret stående obemannad trampdressin. Inga loksador.

Hällberga—Eskilstuna S den 17/10.

Tåg 7003 påkörde och krossade en mindre fyrhjulig tralla, som ej i tid hann borttagas från spåret av på densamma åkande arbetsmanskap.

Brunsberg den 22/10.

Tåg 51 påkörde å bangården en trampdressin, som av tågklararen kvarglömts efter företagen inspektion av tågvägen. Dressinen blev fullständigt förstörd. Några skador å tåget uppkommo ej.

Linghem den 28/10.

Tåg 18 påkörde och förstörde en trampdressin, som av tågvägsklargöraren hade kvarglömts i tågvägen.

#### C. Kollisioner med landsvägsfordon.

##### *Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.*

Mantorp den 11/2.

När en med två hästar förspänd lastad vagn nästan hunnit över spåret, påkördes den av det passerande tåg 881. Såväl körkarlen, vilken hann kasta sig av åkdonet, som hästarna blevo oskadade, men åkdonet med last blev totalt förstört. Bommarna, vilka manövreras från stationen, hade av förbi-seende icke blivit nedfällda.

Hällberga—Eskilstuna S den 15/2.

Vid passerandet av korsningen med Vasavägen på ingående till Eskilstuna S påkörde tåg 321 en söderifrån kommande lastautomobil. Bilen fastnade vid högra bufferten och släpade med omkring 50 m. innan tåget kunde stanna. Chauffören erhöll lindriga skärsår å halsen. Utfartssignalens mast bröts, kopplet, snöbillarna, värmekopplingen, slangar och en lykta å loket skadades, varjämte bilen skadades avsevärt. Väggkorsningen har ringklockor och ljussignaler, men de sistnämnda hade enligt uppgift ej växlat till rött sken, då tåget nalkades.

Skövde den 15/2.

Tåg 28 påkörde vid passerandet av väggkorsningen vid Mariesjövägen bakre delen av lastflaket å en Göta trängkår tillhörig bil, som sakta passerade spåret. Bilen ramponerades, under det att de i bilen åkande undkommo oskadda. Järnvägsbommarna hade varit fällda, då bilen någon minut före tågets pas-

serande anlönt till vägkorsningen, men strax därpå lyfts, på grund varav bilföraren satt bilen i rörelse för att föra den över banan, varvid kollisionen inträffade. Missödet är att tillskriva det förhållandet, att tågklararen för tidigt återställt den till stationens säkerhetsanordningar hörande fällbomsställaren till normalläge.

#### D. Urspåringar.

##### *Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.*

Bastuträsk den 9/2.

I tåg 6810 urspårade främre boggiehjulparet på loket vid gång genom utfartsväxeln, som var fellagd och uppkördes. Sedan hjälpvagn anlönt och loket bragts upp på spåret, återfördes detsamma till stationen. Endast obetydlig skada uppstod på spåret. Försummad tågvägsinspektion.

Örebro C den 3/9.

Vid tågs 4358 införande å Örebro C ingick tåget på fel spår och sammanstötte med ett där stående växlingssätt. Loket och ett stort antal vagnar urspårade. Föraren dödades. Sannolikt hade en växel omlagts efter det tågvägen inspekterats. Vid undersökning och förhör i anledning av denna olycka framgick, att K<sub>12</sub>-nycklar för låsning av oförreglade växlar obehörigen innehades av växlingspersonal.

Älvsby den 12/9.

Vid tågs 4351 avgång urspårade 16:e, 17:e och 18:e vagnarna från loket i en på grund av hangårdens ombyggnad oförreglad motväxel, som sannolikt efter uppkörning ej slutit ordentligt, varför de efterföljande vagnarna gingo in på ett sidospår. Växeln var olåst och obevakad.

Degermyr den 4/10.

Tåg 4353 stoppades för möte med tåg 92. Därvid blevo en del vagnar stående utanför ingångsväxeln. I stället för att förvissa sig om att tågs 4353 sista fordon stannat hinderfritt och litande på att ingångsväxelns växelspär skulle förhindra omläggning av växeln, om så ej vore fallet, upphävde tågklararen förreglingen och omlade växeln, vilket lyckades honom på grund av att växelspärren av någon anledning urkopplats. Föraren igångsatte samtidigt tåget utan signal från tågklararen, varvid en G-vagn i tågets mitt urspårade.

Vännäs den 25/11.

Vid tågs 92 avgång från spår 2 fortsatte detsamma på grund av att växlarerna intogo felaktigt läge mot Umeålinjen i stället för norrut, varvid en växel uppkördes. Då föraren upptäckt misstaget, började han backa tåget utan erhållen signal till växlingsrörelse. Därvid urspårade en Co-vagn med främre boggitrallan. Tågklararen hade försummat att omlägga tågväghävstången för tågets utfartståg.

Degermyr den 30/11.

Tåg 6747 urspårade i norra infartsväxeln med tenderens sista hjulpar samt den närmast loket gående vagnen. Orsaken var isbildning i växeln samt att tågklararen gav framåtsignal — tåget intogs för hjälpsignalmedel — utan att förvissa sig om att växeln slutit ordentligt.

Arvidsjaur den 5/12.

När tåg 6558 avgick från stationen, låg en växel i tågvägen fel, så att tåget kom in på ett sidospår utan stopphom, varvid loket och 4 vagnar gingo av spåret och fortsatte på marken. Genom att vänstra pistonpackningen var otät, skymdes sikten av utströmmande ånga, varför föraren ej märkte, att tåget kommit in på fel spår. Temperaturen var vid tillfället  $-26^{\circ}$ . På loket uppstodo en del mindre skador. Försummad tågvägsinspektion.

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

Kusfors den 2/4.

Tåg 2733 Y, rälsbuss, urspårade med ena boggin i en växel i norra änden av bangården, emedan växeln omlades då bussen passerade densamma. Tågklareraren hade uppfattat en signal för vägkorsning som signalen »lägg om växeln».

Vindeln den 22/4.

Tåg 2731 Y, rälsbuss, på utgående urspårade vid södra växeln, emedan denna omlades omedelbart framför bussen. Tågklareraren var av den uppfattningen, att bussen redan passerat växeln. Endast obetydliga skador på spåret.

Vännäs den 27/4.

I tåg 91 på utgående urspårade sistgående Co8-vagnen med främre boggin, emedan en spårspärr omlades, innan tåget passerat denna. Tågvägshävstången var icke omlagd. Vagn och spår skadades.

Björna den 25/5.

I tåg 6741 urspårade vid norra ingångsväxeln den sist gående vagnen med ett hjulpar. Vagnskopplet hade troligen varit för löst tilldraget, så att bufferten kunnat glida på sidan om bufferten på framförgående vagn och hakat upp sig samt vållat urspårningen. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Kaisepakte den 28/8.

Tåg 8728 urspårade med loket i södra infartsväxeln, beroende på att växeln ej slöt. Infartssignalen visade stopp, men tåget gick förbi denna, emedan bromsen ej fungerade. Vid senare undersökning visade det sig, att till föraren uppgivits felaktig bromskraft, 155 bromston i stället för 70, vilket medförde att tåget framfördes med för hög hastighet.

Degerbäcken den 13/9.

Tåg 22 intogs å sidospår och påkörde därvid en spårspärr, varvid loket urspårade med främsta hjulparet. På grund av mörker och dimma hade föraren ej sett spårspärren, som saknade spårspärrsignal. Tågklareraren hade glömt nedlägga spårspärren.

Sveg den 26/11.

Då tåg 8407 var på utgående från Sveg, urspårade i en korsning 5:e vagnen från loket räknat på grund av att en framför vagnen utlagd stoppsko ej borttagits, innan tåget avgick. Endast mindre skador uppstodo å vagnen.

3 *Orsakade av fel eller skador å banan eller bristfällig materiel.*

Gällivare den 19/1.

I tåg 183 uppstod under ingåendet axelbrott å näst sista vagnen, som urspårade. Å axeln fanns ett gammalt brott. Tåget kunde omedelbart bringas till stopp, varför skadorna blevo obetydliga.

Dalgränsen—Byvalla den 25/1.

Vid ett rälsbrott urspårade en vagn i tåg 6327 och gick på sidan av spåret c:a 2,5 km fram till Byvalla. Vid infartsväxeln där urspårade ytterligare 5 vagnar, av vilka 2 stjälppte. Två växlar och ett stort antal sliprar blevo skadade.

Dalgränsen—Byvalla den 1/3.

En BCo-vagn i tåg 23 urspårade på grund av axelbrott. Den skadade vagnen och tågdelen efter densamma, 2 Co, 2 ACo och 1 F, kvarlämnades å linjen, sedan resandena flyttat över till de främre vagnarna, varefter tåget fortsatte. Axelbrottet torde hava skett redan vid Kilafors, enär märken av hjulflänsens slag i banan och mot växlar kunde upptäckas å hela sträckan Kilafors—Dalgränsen.

Eksund—Fiskeby den 20/3.

I tåg 4002 urspårade 12 vagnar å bansträcka, där kilningsarbetet pågick utan bandisposition. Arbetet var dock av sådan omfattning, att stoppsignaler å banan bort ske. Arbetsledaren hade fått felaktig uppfattning om tågläget och trodde, att det var god tid tills nästa tåg skulle framgå. Därför hade han — oriktigt — ansett sig ej behöva utsätta stoppsignaler enligt såo § 30: 3.

Hökmora—Krylbo den 29/3.

Antagligen på grund av fjäderbrott å den 10:e vagnen från loket urspårade 31 st. vagnar i tåg 4354. Sju vagnar, därav tre cisternvagnar, vräktes omkull. Högra rälssträngen upprevs fullständigt på en sträcka av 90 m., den vänstra delvis. Dessutom skadades en del sliprar, 3 st. kontaktledningsstolpar, isolatorer och tråd.

Byvattnets militärmötesplats—Skorped den 10/4.

I tåg 4408 urspårade på grund av axelbrott en malmlastad vagn, den 3:e från loket. Vagnen skadades, men endast obetydliga skador uppstodo å spåret.

Arlöv den 15/4.

Då tåg 5461 passerade stationens södra ände, brast en hjulring å vagn Dresden 5026. Vagnen välte och 2 andra vagnar urspårade, varigenom samtliga tågspår avstängdes.

Sandhem—Mullsjö den 23/4.

I tåg 4911, bestående av elektrolok och 35 vagnar, urspårade 18:e vagnen från loket räknat jämte efterföljande 15 vagnar, av vilka en del vräktes omkull. En av de urspårade vagnarna släpade med tåget ett par hundra meter efter urspårningen och åstadkom därvid stora skador å spåret. Flera av vagnarna voro så svårt ramponerade, att de icke kunde föras från platsen å egna hjul. En ledningsstolpe bröts, varigenom kontaktledningen blev späningslös. Urspårningen torde ha förorsakats av materialfel å någon av de urspårade vagnarna.

Vindeln—Hällnäs den 3/5.

Tåg 4353 urspårade med de tre sista vagnarna. Sannolikt vållades urspårningen av att en fjäderbult på en malmlastad Os-vagn brustit, varigenom fjädern lossnat i ena änden och slagit loss lagergaffeln, så att hjulet blivit löst. Avsevärda skador uppstodo å spår och vagnar. Fyra godståg måste inställas och snälltågen 93 och 94 fingo utväxla resande och gods.

Degermyr—Vännäs den 24/5.

Tåg 8622 urspårade med den sista vagnen, en lastad banavdelningens tjänstevagn. Orsaken var axelbrott. Spåret upprevs c:a 300 m. Vagnen skadades så svårt, att den måste nedskrotas.

Polcirkeln den 19/7.

Tåg 105 urspårade på ingående i norra växelkorsningen med två lastade malmvagnar på grund av axelbrott på den främre av vagnarna. Axelbrottet synes ha inträffat på linjen Nuortikon—Kilvo. Skador hade uppstått även å växlarna vid Kilvo, Nattavara och Polcirkeln, varjämte omfattande skador åsamkats sliprar m. m.

Selsjön den 26/7.

En släptralla, tillkopplad en elektrifieringen tillhörig motortralla, urspårade vid norra växeln, troligen beroende på att trallan, som var försedd med trallhjul av typ A, framfördes med för stor hastighet mot ingångsväxeln. Fyra personer, som åkte på släptrallan, skadades, därav två allvarligt.

Brattsbacka den 7/8.

Tåg 8873 urspårade med sista hjulparet på en treaxlig vagn, den 3:e från loket, vid södra ingångsväxeln. Urspårningen vållades av att en del av bromsanordningen fallit ned på spåret, beroende på att bulten för uppbärande av länken för bromsbom och block glidit ur sitt fäste.

Mellansel den 15/8.

I tåg 6704 urspårade en tom Grh-vagn c:a 10 m. utanför ingångsväxeln. Troligen hade vagnen, som gick mellan tvenne lastade vagnar, i den skarpa kurvan lyfts av spåret.

Gröttingen—Nyhem den 17/9.

I tåg 94 urspårade ett hjulpar under en ACo4-vagn på grund av axelbrott. Skadorna å spåret begränsades till att skenorna trycktes ut på några ställen.

Hällnäs—Yttersjön den 17/10.

Under gång med banavdelningens gruståg uppstod å en tjänstevagn brott å en axel intill båda naven. Vagnen urspårade, varvid avsevärda skador uppstodo på spåret. Gamla brott å axeln.

Alby—Ånge den 23/10.

I gruståg 8274 urspårade en vagn på grund av axelbrott. Vid axelbrottet föll vagnens framände ned på spåret och släpades med c:a 1 km., då kopplet brast och bromsledningen bröts, varigenom tåget stannade. Skadorna å spåret blevo av mindre omfattning.

Spannarboda den 24/10.

I tåg 4352 urspårade på grund av axeltappbrott, orsakat av varmgång, en lastad tysk G-vagn, den 13:e från slutet av tåget. Genom att vagnens främre

hjulpar gått bredvid spåret, hade ett stort antal sliprar skadats. Vagnens underrede förstördes.

Torsåker—Storvik den 30/11.

I tåg 6350 urspårade strax söder om Storvik näst sista vagnen, som var lastad med malm. Urspåringen förorsakades av att en axeltapp brustit på grund av varmgång. Spåret blockerades. En del sliprar och yttersta södra växeln i Storvik skadades.

Slagnäs—Gullön den 2/12.

Tåg 10014 (tyskt permittenttåg) erhöll axeltappbrott på en Co9-vagn. Vid försök att införa tåget till Gullön urspårade vagnen. Å axeltappen fanns ett gammalt brott.

Notviken—Luleå den 4/12.

Tåg 89 urspårade med en lastad malmvagn på grund av axelbrott. Axelbrottet synes ha inträffat mellan Norra Sunderbyn och Gammelstad, men upptäcktes ej förrän i Notviken. En växel i Gammelstad och växlarna i båda ändarna av Notvikens bangård ramponerades, varjämte skador anställdes på räler och sliprar på linjen.

Tossa den 23/12.

Tåg 10303 urspårade i ingångsväxeln med lok och fem vagnar, beroende på att ett föremål från ett norrgående tåg, antagligen 10328, avslagit växelklotet med påföljd att växeln ej slöt. Platsen var obehövad vid tillfället. Endast obetydliga skador uppstodo på lok, vagnar och spår.

#### 4 Orsakade av outhärdad anledning.

Kil den 28/1.

Då tåg 5036, som bestod av 58 vagnar, var på ingående å spår 9, råkade 4:e vagnen från slutet gå in på annat spår och urspåra efter att ha framgått ett 10-tal meter. De tre efterföljande vagnarna gingo även in på samma spår, dock utan att urspåra. Något fel å växel och spår kunde icke förmärkas efter urspåringen och växeln hade ej ändrat läge under tågets gång över densamma.

Älmhult den 31/1.

Då tåg 2 inkommit å Älmhults bangård, urspårade i växeln mellan spåren 3 och 4 den 5:e och 6:e vagnen, båda sovvagnar, varvid 5:e vagnen stannade med främre boggin över spår 4 och bakre boggin över spår 3, under det att 6:e vagnen stod med främre boggin över spår 3 och bakre boggin över spår 4. Ingen människa skadades, varemot skador uppstodo å vagnar och spår. Anledningen till missödet har ej kunnat fastställas.

Åsarne—Brånan den 5/2.

Då tåg 2312 befann sig vid km. 462 + 600, urspårade lokets tender med alla tre hjulparen samt tågets två boggivagnar, litt. DFo och BCo5. Den förstnämnda vagnen välte och blev avsevärt ramponerad, medan BCo-vagnen kvarstod upprätt c:a 1 m. utanför högra rälssträngen. Ingen resande skadades. Posttjänstemannen erhöll en mindre nässkada. Orsaken till olyckan obekant.

Fjugesta—Gropen den 15/2.

Samtliga vagnar, en godsfincka och tre personvagnar i tåg 3054, urspårade vid ingången till en vänsterkurva i en skarv, som skjutits utåt. Endast obetydliga skador uppstodo å vagnarna. I spåret skadades 4 st. räler samt en del klotsar och rälsspik. Orsaken till skarvens utvidgning kan ej anges.

Värtan—Albano den 19/3.

I tåg 7165 urspårade ett backgående B-lok med det främst gående hjulparet. Den direkta orsaken till urspåringen har icke kunnat med bestämdhet fastställas.

Kvistbro—Mullhyttemo den 27/3.

Godsfincka, som gick närmast loket i tåg 610, urspårade. Tåget fortsatte efter urspåringen 2,150 m., innan missödet iaktogs och tåget kunde bringas till stopp. Orsaken till urspåringen kan ej anges. I spåret kröktes 12 st. räler, vilka måste bytas, samt skadades en del rälsskarvbult, rälsspik och klotsar.

Bäverbäck—Lomkärr den 30/4.

Loket i tåg 2712 urspårade med främsta hjulparet. Smärre skador uppstodo på spåret, men inga på loket. Anledningen har icke kunnat utrönas.

Spannarboda—Näverkärret den 6/5.

C:a 700 m. utanför Näverkärret urspårade 5 st. godsvagnar i tåg 7252. Anledningen till urspåringen har ej kunnat utrönas. 2 st. räler och 60 st. sliprar måste bytas. En kontaktledningsstolpe spolierades.

Hällnäs—Vindeln den 8/6.

I tåg 4353 urspårade en malmlastad Os-vagn med ena hjulparet. Något materialfel, som vållat urspåringen, har ej kunnat upptäckas. Möjligen har vagnen varit ojämnt lastad samt bragts i gungning genom någon kvarvarande frostknöl i spåret. Inga större skador uppstodo.

Mellansel den 15/8.

I tåg 6704 urspårade en tom Grh-vagn utanför ingångsväxeln, men gick vid en längre fram belägen växel åter upp på spår. Inga nämnvärda skador uppstodo. Orsaken till missödet har ej kunnat utrönas.

Anundsjö den 6/11.

I tåg 6551, på ingående å stationen, urspårade ett i tågsättets mitt backgående kallt J-lok jämte tolv därefter följande godsvagnar. Möjligen berodde urspåringen på att J-lokets vattentankar voro tomma och loket därför lyfts ur spåret. Spåret skadades på en sträcka av c:a 80 m., så att både sliprar och räler måste bytas. Mindre skador uppstodo på J-loket och 6 godsvagnar.

Åsträsk den 20/11.

Då tåg 4353 var på utgående, urspårade andra och fjärde vagnen från loket i utfartsväxeln. Någon bestämd orsak till urspåringen har ej kunnat utrönas. Endast mindre skador uppstodo.

#### E. Varmgångna hjullager och axelbrott, som ej vållat urspåring.

Liatorp den 27/1.

I tåg 5462 uppstod axelbrott å en vagn, då tåget passerade en vägkorsning i norra änden av bangården. Tåget stannade dock icke förrän strax norr om



Energyda. Spåret skadades på en sträcka av 4,7 km. En växel jämte växel-spärr å Energyda bangård skadades.

Långviksmon den 16/2.

Då tåg 10291 (ex. militärtåg) passerade Långviksmon, upptäcktes fel på sistgående boggivagnen. När från platsen visade stoppsignaler ej uppfattades av föraren, stoppades tåget av en banvakt vid km. 764+700. En axeltapp hade brustit, antagligen på grund av varmgång. Tåget framfördes med nedsatt hastighet till Björna. Endast mindre skador uppstodo på vagnen.

Björkliden—Kopparåsen den 1/3.

När tåg 8 befann sig på linjen, inträffade ett axelbrott å bakre axeln på en Mas-vagn. Skadan upptäcktes, då tåget passerade Kopparåsen, varefter tåget stoppades c:a 3 km. norr om Kopparåsen. In- och utfartsväxlarna vid Kopparåsen skadades.

Lingbo—Holmsveden den 10/4.

Då tåg 94 befann sig i närheten av Lingbo grusgrop, upptäcktes axelbrott å Ro-vagnen. Tåget stoppades, varefter vagnen inväxlades å grusgropsspåret och avställdes där.

Herrljunga—Fåglavik den 20/4.

Lokbiträdet å tåg 4702 upptäckte, att gnistor slogo ut från en vagn i slutet av tåget. Tåget stoppades, och undersökning visade, att en axeltapp skadats genom varmgång.

Gäddmyr—Lappberg den 13/7.

Vid tågs 65 ankomst till Fjällåsen observerades, att axelbrott uppstått å en Mas-vagn. I övrigt inga skador.

Kungsbacka—Anneberg den 2/8.

I tåg 5154 uppstod axelbrott på grund av varmgång å 12:e vagnen från loket. Hjälptåg anlände från Göteborg och införde vagnen till Anneberg. Tåget försenades 5 tim. 30 min.

Uppsala C den 26/9.

Tåg 4203 stannade vid Uppsala N på grund av varmgång å en vagn. En axeltapp och en lagerbox saknades. De 17 främsta vagnarna infördes till Uppsala C, varefter hjälptåg utgick. Å banan blevo endast en del förbindelse-skarvar skadade.

Juån den 5/12.

När tåg 4350 var på ingång till stationen observerades, att axelbrott uppstått å en lastad vagn, varför tåget stoppades. Vid axelbrottet hade vagnens ena ände fallit ned på spåret och släpat c:a 1 km. En del skador uppstodo på spåret.

#### F. Eld i tåg.

Horndal—Morshyttan den 21/1.

Eld upptäcktes i en träkolsvagn närmast loket i tåg 10639. Vagnen från-kopplades i Morshyttan, där elden släcktes.

Selsjön—Långsele den 25/1.

I tåg 6053 uppstod eld i en träkolslastad vagn, den 6:e från loket. Tåget infördes på stallspåret i Långsele för släckning. Endast ett par bräder i vagnskorgen förstördes.

Ångsta den 31/1.

En träkolslastad vagn i tåg 8405 hade fattat eld. Vagnen infördes på sidospår, där en mindre del av lasten revs ut och släcktes med snö. Ingen skada uppstod å vagnen.

Östersund C den 2/2.

Vid tågs 5928 ankomst till Östersund C hade eld uppstått på en NSB-vagn litt. G, emedan hjulen bromsat fast. Elden släcktes. Skadorna obetydliga.

Österås den 16/2.

Efter tågs 4411 ankomst upptäcktes eld i en träkolslastad vagn. Med biträde av stationspersonalen släcktes elden, innan den hunnit anställa nämnvärda skador.

Selsjön den 26/2.

Vid tågs 4403 ingång å stationen upptäcktes eld i en vagn lastad med träkol. Vagnen avkopplades och lasten utrevs för släckning. Vagnen skadades avsevärt.

Kälvattnet—Skorped den 8/3.

I tåg 6053 uppkom eld i en närmast loket gående träkolslastad vagn. Tåget stoppades och elden släcktes från loket. Obetydlig skada på last och vagn.

Vitvattnet den 22/3.

Sedan tåg 6618 inkommit, befanns å en Or-vagn lasten, som bestod av bomullsbalar, vara övertänd av gnistor från loket. Inga skador uppstodo på vagnen, men en presenning upphrändes.

Skorped den 30/3.

Under uppehåll med tåg 6839 iaktogs eld i en träkolslastad vagn. Efter överspolning med vatten syntes elden släckt, men vid Byvattnet uppblossade den ånyo, varför vagnen avkopplades för släckning.

Renviken—Gullön den 2/4.

I tåg 5941 upptäcktes eld i en träkolslastad vagn närmast loket. Tåget stoppades och från tendern släcktes elden till synes, men den blossade ånyo upp, varför vagnen avkopplades i Gullön. Elden kan antagas ha berott på att träkolen voro dåligt släckta, enär ingen gnistbildning från loket förmärkts.

Häggenås—Lit den 6/4.

Vid tågs 2325 ankomst till Lit observerades, att en träkolslastad vagn antänts. Vagnen avkopplades. Vagnens trävirke samt så gott som hela lasten brann upp.

Långviksmon den 8/4.

I tåg 4407 upptäcktes eld i två träkolslastade vagnar, andra och tredje från loket. Vagnarna utväxlades till grusgropsspåret för släckning. Den ena vagnen förstördes fullständigt, medan den andra endast obetydligt skadades. Även spåröverbyggnaden skadades.

Aspeå den 9/4.

När tåg 6741 närmade sig stationen, upptäcktes eld i en träkolslastad vagn, den 3:e från loket. Vagnen utväxlades utanför stationen för släckning. Endast obetydlig skada uppstod.

Björnsjö den 10/4.

I tåg 6053 uppstod eld i en träkolslastad vagn. Efter vattenbegjutning infördes vagnen till Björnsjö för släckning. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Vindelälvsbron den 10/4.

Tåg 4401 stoppades, emedan eld uppstått i en träkolslastad vagn. Vagnen fränkopplades och infördes till Tvärålund för släckning.

Gottne den 13/4.

När tåg 4407 passerade stationen, iaktogs eld i 3 st. träkolslastade vagnar. Tåget stoppades och en vagn avkopplades, medan två vagnar, på grund av svårighet att anskaffa släckningsmanskap och vatten, framfördes till Mellansel. Den i Gottne avkopplade vagnen blev obetydligt skadad, varemot de till Mellansel införda vagnarna totalt förstördes.

Hennan den 13/4.

Då tåg 6053 passerade Hälsingenybo, observerade tågklarareren, att eld utbrutit i en hölast i tåget, vilket anmäldes till tågklarareren i Hennan. Vagnen var vid ankomsten till Hennan helt övertänd och avkopplades där. Lasten och de presenningar, som täckt densamma, förstördes, varemot vagnen undgick svårare skador.

Nyåker—Brattsbacka den 14/4.

I tåg 4351 uppstod eld i en träkolslastad vagn. Vagnen medfördes till Brattsbacka, där den bortväxlades och nedbrann. Även spåret skadades.

Åsträsk—Långträsk den 14/4.

I tåg 4355 uppkom eld i tvenne träkolslastade vagnar, 2:a och 3:e från loket. En av vagnarna avkopplades i Åsträsk och den andra i Tvärålund.

Abisko turiststation den 21/4.

Under lossning av 8 med militärgods lastade vagnar upptäcktes eld i en av vagnarna, en Cg-vagn. Då elden ej kunde släckas på platsen, infördes vagnen till Abisko för släckning. Eld från en kamin hade antänt på vagnsgolvet utströdd halm. Vagninredning och väggar skadades.

Kiruna—Krokvik den 21/4.

I tåg 8, militärtåg, upptäcktes att eld utbrutit i en Gsh-vagn. Efter fåfängt försök att släcka elden med snö infördes vagnen till Krokvik, där elden efter utrivning av halm och inredning släcktes.

Sandräsk den 22/4.

Vid tågs 90 ankomst upptäcktes eld i en Gsh-vagn, använd för militärtransport. Elden släcktes och tåget kunde fortsätta medtagande vagnen, som endast obetydligt skadats.

Blixterboda—Frövi den 23/4.

Tåg 4393 stoppades, emedan eld utbrutit i golvet å en Co-vagn, troligen orsakad av gnistor från bromsblocken. Obetydliga skador.

Göringen—Furudal den 24/4.

Eld hade utbrutit i en torvströlastad vagn i tåg 8401. Släckningsåtgärder vidtogos, men lasten brann upp.

Västerhus—Själövad den 3/5.

Eld uppkom i en torvströlastad vagn, den 4:e från loket, varjämte en intillgående vagn, lastad med ost, antändes. Vagnarna infördes till Själövad, där elden släcktes. Torvströlasten förstördes och ostlasten blev något skadad. Endast obetydliga skador uppstodo på vagnarna.

Granberget—Saxvattnet den 18/5.

Eld hade utbrutit i en med träkol lastad vagn i tåg 5967. Lasten och allt trävirke på vagnen nedbrunno fullständigt.

Vinlidsberg—Norrhed den 18/5.

Eld hade utbrutit i två med träkol lastade vagnar i tåg 5985. Elden släcktes, men vagnar, last och spår blevo svårt skadade.

Märsta—Knivsta den 1/6.

Tåg 432 stoppades strax norr om Odensala håll- och lastplats, enär en Covagn på grund av s. k. tjuvbromsning fattat eld. Vagnen avkopplades i Knivsta.

Holmsund—Umeå den 29/6.

I tåg 3702 uppstod eld i en träkolvagn. Vagnen infördes till Umeå och elden släcktes där. Obetydliga skador på vagnen.

Erikslund den 12/7.

Vid tågs 6127 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i den närmast loket gående vagnen, lastad med saltsyreflaskor, som emballerats med halm. Vagnen avkopplades och tillskyndande personer ombesörjde släckningen. Last och vagn skadades.

Kortebo den 18/7.

Då tåg 4911 passerade stationen, uppstod slangbrott. Vid undersökning visade det sig, att en axeltapp brustit å en V.B.H.J.-vagn, och att eld uppkommit i vagnen. Denna fränkopplades och den främre delen av tåget framfördes till Jönköping C. Tillkallad brandkår släckte elden i vagnen, men denna, som blivit stående 25 m. utanför växeln, kunde ej flyttas, förrän hjälptåg anlant. Genom det inträffade blockerades linjen under ett par timmar, och befordring av resande och resgoods Kortebo—Jönköping C ägde rum med bussar.

Riksgränsen den 29/7.

Då tåg 8754 befann sig på ingång i snögalleriet, uppstod eld i tåget genom överslag från kontaktledningen till en halmlastad vagn, vars last överskred den å denna bandel gällande lastprofilen. Elden spred sig snabbt och antände galleriet. Ett Oa-lok, 32 godsvagnar och galleriet nedbrunno, medan 12 vagnar räddades undan branden genom backning för hand. Spår och kontaktledningsanordningar spolierades helt på en längre sträcka.

Långviksmon den 1/8.

Vid tågs 21 ankomst upptäcktes eld i den mot loket vända bälgen på första vagnen. Elden, som omedelbart släcktes, hade troligen uppkommit genom någon gnista från loket.

Hörnsjö—Högbränna den 26/8.

I tåg 4405 uppstod eld i en träkolslastad vagn, troligen genom gnistantändning från loket. Den brinnande delen av lasten lämpades ur, varefter tåget framfördes till Nyåker, där omväxling av tåget företogs.

Yttersjön—Ekträsk den 27/8.

I tåg 4354 uppkom eld i torvströlasten på 6:e vagnen från loket. Efter misslyckade försök att släcka elden med vatten och sedan de övre balarna lossats, infördes främre delen av tåget med den brinnande vagnen sist till Ekträsk. Last och presenningar förstördes, men vagnen skadades ej.

Bodens södra den 22/9.

Vid bandisposition Boden C—Boden S upptäcktes, att halmlasten i en vagn antänts. Elden släcktes med vatten från loket, varjämte några antända halmbalar lossades.

Vetlanda—Österkorsberga den 2/10.

I tåg 9151 observerades, att eld utbrutit å den närmast loket gående vagnen, som var lastad med cementplattor, emballerade med träull. Tåget stoppades och elden släcktes. Inga materiella skador uppstodo.

Dannemora den 3/10.

C:a 10 min. efter tågs 7118 ankomst, upptäcktes att eld utbrutit i tvenne träkolslastade vagnar. Brandkår alarmerades. Efter två timmar var elden släckt. Inga nämnvärda skador uppstodo å vagnarna.

Umeå—Brännland den 3/10.

I tåg 8662 upptäcktes eld i en med torvströ lastad vagn. Tåget framfördes till Brännland, där vagnen fränkopplades och elden släcktes.

Brattsbacka—Norrfors den 4/10.

I tåg 4407 uppkom eld i en träkolslastad vagn, den andra från loket. Efter försök att släcka elden framfördes tåget till Norrfors, där vagnen avkopplades och elden släcktes.

Österkorsberga den 11/10.

Då extra fjärrgodståg 6957 passerade, märktes att eld utbrutit å 9:e vagnen från loket. Vagnen var lastad med torvströ och täckt med presenning. Tåget stoppades och brandkår tillkallades, varefter elden släcktes. Presenningen blev uppbränd och c:a 30 balar torvströ förstördes. Inga skador å vagnen.

Rydboholm—Viskafors den 12/10.

Sedan tåg 9911 avgått från Rydboholm, upptäcktes att eld uppstått i 2:a vagnen från loket. Vagnen var torvströlastad. Tåget stoppades och elden släcktes. Ingen skada uppstod å vagnen.

Vännäs—Hällnäs den 17/10.

I tåg 22 hade några pappkartonger upplagts på främre plattformen till postvagnen. Kartongerna hade vid ankomsten till Vindeln fattat eld och brunnit upp.

Björna den 17/10.

Vid tågs 4409 ankomst upptäcktes eld i lasten på en träkolsvagn närmast loket. Elden släcktes.

Dannemora den 22/10.

Omedelbart vid tågs 7118 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i en träkolslastad vagn. Elden släcktes snabbt och endast obetydlig skada uppstod.

Niemisel—Avafors den 28/10.

I tåg 6666 upptäcktes eld i den närmast loket gående vagnen, lastad med hö. Vagnen avkopplades och då försök att släcka elden ej lyckades, infördes vagnen till Bjurå. Hela lasten jämte två presenningar brunno upp, varjämte vagnsgolvet skadades.

Kälvattnet den 31/10.

I tåg 4351 antändes tre träkolslastade vagnar. Sedan släckning verkställdts, kunde två av vagnarna fortsätta i tåget, medan den tredje helt nedbrann.

Erikslund—Ånge den 12/11.

Då tåg 6128 befann sig i närheten av Ånge, observerades att eld utbrutit i en hölastad vagn. Tåget stoppades och vagnen fränkopplades. Ånge brandkår tillkallades, men lasten kunde ej räddas utan förstördes fullständigt, likaså de presenningar, som täckte densamma. Å vagnen uppstod endast obetydlig skada.

Långban den 15/11.

Vid tågs 7725 ankomst till stationen upptäcktes eld i en vagn, lastad med träkol. Vagnen avkopplades och elden släcktes. Ingen skada å vagnen.

Anundsjö—Mellansel den 21/11.

I tåg 4206 uppstod eld i hölasten på en vagn genom att ett stag från bär-  
linan till kontaktledningen lossnat och blivit strömförande. En höbal, som antänts, lossades i Mellansel.

Kälarne—Dockmyr den 11/12.

Då tåg 6131 nalkades Dockmyr, upptäcktes att eld utbrutit i en träkolslastad vagn närmast loket. Vagnen avkopplades i Dockmyr och elden släcktes. En ringa del av lasten skadades.

Limmared—Långhem den 13/12.

Vid tågs 9914 ankomst till Kindsboda förmärktes eld i en torvströlastad vagn. Tåget stoppades och elden släcktes. Vagnen avkopplades vid Kindsboda. En presenning och några torvströbalar skadades.

Dockmyr den 17/12.

Vid tågs 6131 ankomst till stationen hade eld utbrutit i en träkolslastad vagn närmast loket. Vagnen avkopplades och fördes in på sidospår, där elden släcktes. En mindre del träkol förstördes. Ingen skada på vagnen.

Yttersjön—Hällnäs den 21/12.

I tåg 4407 uppkom eld i en med träkol lastad vagn, den 4:e från loket. Endast en mindre del av lasten förstördes.

Brintbodarne—Van den 22/12.

Tåg 3277 stoppades av en banvakt, enär eld utbrutit i en med träkol lastad vagn. Tåget inbackades till Brintbodarne, där vagnen fränkopplades och elden släcktes.

Hybo den 23/12.

En hövagn i tåg 8326 hade fattat eld. Elden släcktes av brandkår, som tillkallats från Ljusdal. Vagnen blev oskadad, men lasten samt två presenningar förstördes.

**G. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svarare följer.**

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

Ståthöga—Norrköping C den 22/1.

Tåg 889 intogs i Ståthöga på framåtsignal. Då tåget efter erhållen avgångssignal framgått c:a 200 m., observerade föraren, att tåg 925, vilket inväntade körsignal, stod i tågvägen, varför tåg 889 stoppades. Tågklararen hade avglömt tåg 925.

Kramfors den 25/1.

Tåg 8452 uppkörde på utgående från stationen en fellagd oförreglad växel. Växeln skadades obetydligt. Försummad tågvägsinspektion.

Nyhyttan den 29/1.

Under utgående från stationen urspårade rälsbusståg 1658 på grund av att tågklararen lagt fel tågväg. Inga skador uppkommo.

Snyten den 10/2.

Tåg 7298 uppkörde vid avgången utgångsväxeln, som skadades.

Norrhög den 15/2.

Tåg 22 stoppade för fast signal. Anmälan hade av tågklararen avlåtits om fri genomfart, utan att tågvägsinspektion verkstälts och utan att infartssignalen ställts i körställning. Föraren verkställde inspektion av infartstågvägen och framförde tåget över stationen men förbisåg att förvissa sig om att även utfartstågvägen var klar. En medväxel i denna intog felaktigt läge och blev uppkörd.

Flen den 20/2.

Tåg 105 ingick å spår 5 i stället för å spår 4. I Flens övre hade erhållits order, att tåget skulle ingå till Flen mot stoppsignal och mot vagnar å spår 4. Växeln befanns dock ligga till spår 5, där spårspärren ej var nedfälld, med påföljd att vänstra snöbilen samt gardjärnet blevo skadade. Tågklararen hade icke verkställt tågvägsinspektion enl. säo § 55, mom. 9.

Stålboga den 20/2.

Spärren till växel 1 skadades vid tågs 310 utgång på grund av att växeln omlades för tidigt. Stark snöyra rådde. Tågklararen var av den uppfattningen, att tåget passerat, då växeln lades om.

Morjärv den 22/2.

Tåg 4412, genomfartståg, skulle intagas å spår 2 och där stoppas, varefter tåg 2794 skulle passera å spår 1. Tågklararen hade för avsikt att intaga tåg 4412 enligt säo § 74, mom. 2, men på grund av ihållande signaler i sektionstelefon ställde han i stället infartssignalen till »kör» och gick in på expeditionen för att svara i telefonen. Tåg 4412 infördes å stationen med full

hastighet. Då tågklararen nu visade stoppsignal i stället för såsom lokpersonalen beräknat avgångssignal, bromsade föraren in tåget så häftigt, att loket fick slag i hjulen.

Långviksmon den 6/3.

Tåg 2424 uppkörde utfartsväxeln, som var förreglad och låg till sidospår. Tågklararen hade ej omlagt växeln efter intagande av tåg 8621.

Uddevalla den 1/4.

När U.V.H.J. tåg 1, som skulle ingå på spår 4, infördes å stationen, låg en växel fel med, påföljd att tåget gick in på spår 8. Härvid påkördes en spårspärr och lokets främre hjulpar urspårade. Orsaken till olyckan får tillskrivas bristande tågvägsinspektion.

Mellansel den 2/4.

Tåg 21 på utgående uppkörde en förreglad medväxel, som skadades. Tågklararen hade glömt lägga om växeln efter tågmöte.

Huddinge den 23/4.

Vid tågs 10359 ankomst visade försignalen till infartssignalen grönt blinkljus. Signalen »tåg kommer» gavs och omedelbart visade försignalen ofärgat blinkljus. Tåget, som skulle ha huvudtågväg, hade 60 km/tim hastighet, när infartssignalen tydligt kunde iakttas och visade denna då 3 gröna sken till sidotågväg. Tåget bromsades, men innan det bringats till stopp, var det inne i tågvägen till lokalhangården. Tågklararen hade förbisett tåg 10359 och lagt tågväg för tåg 3027 till spår 10.

Huddinge den 27/4.

Körsignal för tåg 4025 visades med tre sken till sidotågväg i stället för med ett sken till huvudtågvägen. Tåget ingick å sidotågväg, men bragtes till stopp vid plattformens norra ände. Tågklararen hade förbisett tåg 4025 och den tågväg, å vilken tåget ingått, hade klargjorts för ett senare ankommande lokaltåg, som skulle intas å sidotågväg.

Tomteboda den 1/5.

När tåg 7167 från Värtan skulle ingå å spår 4 i Tomteboda, låg växeln felaktigt till spår 3, å vilket tåget ingick c:a 50 m. Å sistnämnda spår stod tåg 7170, som skulle avgå till Värtan. Föraren å tåg 7167, som iakttog växelns felaktiga läge, stoppade tåget så snart ske kunde. Föraren å tåg 7170 lyckades samtidigt backa sitt tåg några meter. På grund av den låga hastighet, som tåg 7167 hade, stannade detta, just innan sammanstötningen skulle ha skett.

Tågklararen hade inspekterat tågvägen, spår 4, för tåg 4042, som inkommit strax förut, men på grund av att 7167 några minuter senare skulle ingå å samma spår, vilket mellan de båda tågen icke berörts av fordon, företog han icke förnyad inspektion av densamma före 7167. I följd av denna underlåtenhet upptäcktes icke i tid att växeln intog felaktigt läge.

Östersund C den 12/5.

Tåg 24 uppkörde vid avgång från Östersund C en växel, som var fellagd. Tågvägsinspektören hade anmält tågvägen klar, utan att förvissa sig om att växeln var rätt lagd.



Teckomatorp den 14/5.

Tåg 5152 påkörde en godsvagn, som var kvarglömd i spåret. Bristfällig tågvägsinspektion.

Tomteboda den 24/6.

Vid S.W.B. tågs 382 ingående å stationen var tågvägen för detsamma, spår 31, icke hinderfri. 20 tomma sopvagnar, som ankommit med S.W.B. tåg 392 f. v. b. Stockholms S, påkördes av 382. Härvid skadades 7 av sopvagnarna och 9 av tågets vagnar. Tågklararen hade ej verkställt tågvägsinspektion enligt säo § 55.

Vansbro den 28/6.

Vid avgång från stationen urspårade tåg 1662 Y på grund av en fellagd växel. Inga människor skadades, men på rälsbussen uppkommo en del skador, varför de resande fingo fortsätta med tåg 10308 (extra militärtåg).

Kilafors den 17/7.

Tåg 438 erhöi körsignal, oaktat växling pågick i tågvägen. Bristande tågvägsinspektion och bristande samförstånd mellan tågklarare och växlingsledare var anledningen till det inträffade.

Kil den 23/7.

På grund av fellagd växel ingick tåg 10911 å spår 3, mot där stående persontåg B.J. 7, men stoppades c:a 100 m. framför detta. Bristande inspektion av tågvägsinspektören.

Skutskär den 30/7.

Tåg 743 uppkörde växel 8, varvid spärren skadades och rälskenan blev något krökt. Tåget hade lokkoppling till Skutskär och sedan koppeloket framväxlats glömdes tågklararen att lägga om växel 8.

Filipstads östra den 1/8.

Tåg 3296 ingick felaktigt å spår 1 i stället för å spår 2. Bristfällig tågvägsklargöring och inspektion.

Kil den 16/8.

Vid tågs 1419 avgång från stationen låg tågvägen fel, och tåget gick ut mot östra utdragsspåret. Tågvägsinspektören hade efter växlingsrörelser med B.J. tåg 40 glömt att förvissa sig om, att tågvägen för 1419 var riktigt lagd.

Sågbäcken den 8/10.

Då tåg 4405 passerade lastplatsen på spår 2, uppkördes södra växeln, som ej omlagts i normalläge efter tåg 8521, vilket en timme tidigare passerat på spår 1.

Hökerum den 19/10.

Tåg 9931 intogs för signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» och skulle ingå å spår 2. Tågväg var emellertid lagd till spår 3 och tågvägsinspektionen hade försummats. Tåget ingick på spår 3 och sammanstötte med där stående två tjänstevagnar. Buffertarna skadades å loket och ena vagnen.

Örebro C den 25/10.

Tåg 7322 gick in å fel spår vid Örebro C. Inga skador uppkom. Missupfattning vid telefonsamtal mellan tågklararen och tågvägsinspektören.

Strängsered den 26/10.

Extra godståg 8538 skulle enligt tjänstetidtabellen möta tåg 9931 i Strängsered och där intagas å huvudtågväg. Tågvägsinspektionen hade försummats och tåg 8538 ingick på spår 2 mot där stående tåg 9931, vars förare emellertid observerade faran och genom backning av tåget kunde bidra till att undvika kollision.

Borås den 1/11.

Sedan tågklararen förvissat sig om att hinder i tågvägen icke förefanns, gick han till tågklararekuren för att frigiva utfarten för tåg 705 från spår 1. Under tiden hade emellertid lok med en vagn utan tågklararens medgivande förts in på spår 1. Då tågklararen kom ut från tågklararekuren och gav avgångssignal till tåg 705, såg han på grund av rök från lok, mörker och skymmande vagnar icke, att tågvägen ej var hinderfri. Föraren å tåg 705 observerade emellertid hindret och stannade tåget. Ingen skada uppstod.

Hälsingenybo den 25/11.

Tåg 8202 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade ej förvissat sig om att utfartstågvägen var klar och betryggad.

Mellansel den 26/11.

Vid tågs 3693 avgång uppkördes yttersta växeln mot Örnsköldsvik, som ej blivit omlagd efter möteståget 6704. Försummad tågvägsinspektion.

Bispgården den 3/12.

Tåg 21 uppkörde vid avgång från stationen en växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade icke förvissat sig om att tågvägen var klar.

Tobo den 19/12.

Tåg 413 uppkörde en växel i utfartstågvägen, varvid fel uppstod å växels dragstång. Efter tågmöte å stationen glömde tågklararen att lägga om utfartsväxeln för tåg 413.

Sköldinge den 22/12.

Efter möte mellan tågen 131 och 12 förbisåg tågklararen att lägga om växel 1 (medväxel) för utfart för tåg 12. Tåget stoppades, sedan loket och första vagnen passerat växeln. Tåget kunde därefter framgå över växeln med nedsatt hastighet.

*Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.*

Sparreholm den 10/1.

Tåg 7005 avsändes från Sparreholm, utan att Skebokvarn anmält att en medgiven bandisposition Sparreholm—Skebokvarn avslutats. Tåget bringades till stopp omkring 200 m. från de uttagna vagnarna.

Degerselet—Niemisel den 15/1.

Tåg 5002 avsändes från Degerselet utan erhållet meddelande att föregående tåg 462 inkommit till närmaste station. Föraren å tåg 5002 nödbromsade till stopp c:a 100 m. från tåg 462, som stoppats på grund av rälsbrott.

Sävast—Boden den 26/1.

Tåg 2806 avsändes från Sävast, trots att Boden C till Sävast anmält »hinder för tåg» på grund av växling utanför infartssignalen vid Boden C och trots

att tågföljden icke kollationerats på för Riksgränsbanan föreskrivet sätt. Tågklareraren i Sävast erinrade sig strax efter tågets avgång sistnämnda försummelse och lyckades genom vederbörande transformatorstation få strömmen bruten och tåget stoppat. Inga skador uppstodo.

Långsele den 29/1.

Sedan tåg 4370 inkommit på stationen, återställde signalvakten fasta signalen till stopp och anmälde till tågklareraren, att så skett. Därefter gick han ånyo och ställde fasta signalen till kör, utan order från tågklareraren. Efter detta påbörjade signalvakten växlingsarbete och fortsatte därmed i omkring 20 min., då han observerade, att tåg 2476 var på ingående förbi fasta signalen. Han visade genast stopp till tåget, som då befann sig omedelbart framför yttersta växeln. Händelsen medförde intet missöde. Signalvakten kunde icke förklara orsaken till sitt förfaringsätt med fasta signalinrättningen.

Huddinge den 11/2.

Tåg 4043 hade intagits å spår 10, emedan tågklareraren genom missuppfattning vid telefonsamtal med Älvsjö trott att det var tåg 257. Sedan förbindelse erhållits med tåg 257, som inkommit på närmaste blocksträcka, backades tåg 4043 och intogs på rätt spår, varefter det avsändes. På grund av snö och kyla gick det långsamt med backningen, varför både upp- och nedspåret var blockerat under c:a en halv timme.

Södertälje C den 12/2.

Sedan tåg 310 Se satts igång, visades stoppsignal på grund av att värmekabeln var kopplad till värmeposten. Värmekabeln slets av. Vid tillfället rådde stark snöyra och värmekabeln var helt översnöad, varför tågklareraren ej observerade att densamma fortfarande var tillkopplad tågsättet.

Stjärnhov den 15/4.

Tåg 136 uppkörde vid utgående växel 1. Tågklareraren hade av misstag omlagt växel 1 i stället för växel 3. Endast stagen till elektriska växelspärren hade blivit något krökta.

Motala C den 6/8.

Tåg 4350 avgick från stationen efter erhållen avgångssignal, oaktat mötande tåg 7289 icke inkommit. Sedan tågklareraren, omedelbart efter det tåget satts i gång, erinrat sig mötet, stoppades tåget genom att utfartssignalen ställdes till stopp.

Almedal den 15/8.

Tåg 1509, som enligt tidtabell skall möta 7654 i Almedal, avsändes från stationen utan att order om ändrat tågmöte erhållits och mötte 7654 i Möln-dals nedre. Tågklareraren i Almedal hade avglömt mötet. Utfartssignalen vid Möln-dals nedre mot Almedal kunde på grund av säkerhetsanläggningens konstruktion icke ställas till kör utan medgivande av tågklareraren i Almedal.

Karlstads östra den 22/8.

Vid tågs 51 utgående uppkördes en växel, när tågklareraren lagt fel utfartstågväg. Tågklareraren hade, sedan tåget satts i gång, märkt sitt misstag och endast medhunnit uppregla växeln, men ej att omlägga den. Ingen skada å växeln eller övrig materiel.

Mölnalds nedre den 31/8.

Tåg 1513 intogs å spår 2 mot där stående tag 7652, utan att tågpersonalen å 1513 underrättats om att 7652 stod i tågvägen. Lokpersonalen bringade tåget till stopp c:a 50 m. framför tåg 7652.

Floda den 14/9.

Under införande å stationen av tåg 4740 efter bandisposition omlades växeln under den första vagnen, med påföljd att 3 tomvagnar urspårade och fortsatte på syllarna c:a 120 m. samt blockerade spåren 2, 3 och 4. Vagnarna, som skötos av loket, erhöillo betydande skador. Även å spår och växlar uppkommo en del skador. Hjälpåg rekvirerades och drog undan de skadade vagnarna. Olyckshändelsen förorsakades av bristande ordergivning till ställverksvakten.

Lövberga den 13/11.

Rälsbusståg 2291 Y urspårade på grund av att en spårspärr var fellagd. En banarbetare, sysselsatt med snöröjning å bangården, omlade på rälsbussförarens order en växel, varvid även spårspärren pålades, vilket rälsbussföraren icke observerade. Ingen skada uppstod å spårspärren men mindre skador å rälsbussen.

*Orsakade av bristande uppmärksamhet å eller fel i fråga om efterkommande av signaler; missöden eller försummelse vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt.*

Malmö den 18/2.

Tåg 7 ingick på fel signalbild till kort i stället för till långt tågspår. Lokföraren observerade misstaget och saktade farten, varför intet missöde inträffade.

Stockholms södra den 20/2.

Når tåg 249 ankom Stockholms södra, var tågväg lagd för tåg 251 och körsignal visades till spår 3 med 2 sken i stället för rätteligen ett sken till spår 2. Tåg 249 fortsatte dock förbi infartssignalen in på spår 3, där det stoppades. Inga skador uppstodo.

Ståthöga den 1/3.

Tåg 115 körde förbi huvudsignalen i stoppställning c:a 10 m. Lokföraren iakttog stoppsignalen för sent på grund av mindre god sikt, dimma.

Åkers styckebruk den 28/3.

Tåg 384, motorvagn, körde i stark fart förbi infartssignalen i stoppställning in på stationen och stötte emot en där stående G-vagn, lastad med styckegods. Vid den kraftiga stöten hoppade G-vagnen ur spår och sköts av motorvagnen c:a 80 m. ut från spår 1 i växel 14, där den ställde sig tvärs över spåret. Ingen resande skadades. Å motorvagnen och å den urspårade vagnen uppstodo en del skador. Enligt motorvagnsföraren hade full bromsverkan ej erhållits.

Krokom den 30/3.

Ett backgående varmgånget lok påkörde vid utgång från spår 4 spårspärr II, varvid lokets tender urspårade. Spåret och spårspärren skadades.

Falköping—Valtorp den 16/4.

Under växlingsrörelse med lok och 27 tomvagnar från Falköping C till Berga kalkbruk observerade föraren efter passerandet av Tomtens lastplats ett tåg komma från motsatt håll. Växlingssättet nedbromsades och stoppades c:a 200 m. framför det mötande tåget. Föraren å detta tåg, vilket var 7451, hade även observerat växlingssättet och fördenskull bromsat in. Sedan växlingssättet enligt order från Falköping förts in på lastspåret vid Tomten, kunde tåg 7451 passera. Föraren å tåg 7451 påstod sig icke ha kunnat upptäcka något ljus i försignal 1 h — uppsatt i södra änden av Valtorps bangård — och vid ankomsten till huvudsignal 1 h trodde han sig se, att den visade körsignal, varför han fortsatte med tåget. Misstaget skulle enligt föraren ha berott på att ljussignalerna på grund av mörkläggning voro avbländade samt därför mycket svåra att se i sol och vid dagsljus.

Olskroken den 21/5.

Tåg B.J. 21, som skulle ingå å spår 4, stoppades vid ställverk 1, när tåg V 1089 gått förbi infartssignalen i stoppställning och inkommit å spår 4. Föraren å tåg V 1089 har uppgivit, att han stoppade tåget framför ljussignalen, men att han efter någon väntan tyckt sig se, att signalljuset övergått från rött till grönt sken och därför infört tåget å stationen. Signalerna voro avbländade och starkt solljus rådde vid tillfället.

Björneborg och Degerfors den 29/5.

Tåg 1435, som har fast uppehåll i Björneborg, passerade stationen utan att ha erhållit avgångssignal. Av tågklararen gavs stoppsignal, vilken dock ej observerades av föraren. Samma tåg stannade vid införandet å Degerfors station först sedan stationsplattformen passerats. Föraren hade på oförklarligt sätt fått för sig, att Björneborg vore obebakad och att uppehåll där icke skulle äga rum. Anledningen till att tåget körde för långt fram vid Degerfors var underlåtenhet från förarens sida att i tid bromsa in tåget.

Stockholm stadsgården (Mälarstrand) den 18/8.

Tåg 3460 stoppades genom huvudsignal vid blockpost strax norr om ställverket vid Mälarstrand, varigenom tåget stängde gatukorsningen. För att få denna fri gav ställverksvakten signal till framåtrörelse, vilken signal av föraren fattades som signal att passera huvudsignalen, oaktat denna visade stopp. Föraren förbisåg, att om huvudsignalen skulle passerats i stoppställning, skulle order härom hava erhållits från Stockholm C; ställverksvakten, som visat framåtsignal, försummade sedan att i tid visa stoppsignal till tåget. Detta fortsatte och vid ankomsten till infartssignalen vid Mälarstrand kvarstod tåg 3458 där. Tåg 3460 stannade c:a 2 vagnslängder från 3458.

Lomkärr den 28/10.

Tåg 4402 uppkörde vid avgången en växel. Platsen var obebakad. Föraren, som skulle lägga om växeln, framförde tåget för långt och kunde ej stoppa tåget för omläggningen.

Selsjön den 6/11.

Tåg 21, som hade tidtabellsenligt uppehåll i Selsjön samt möte med tåg 4402, vilket tåg var anordnat nämnda dag och om vars gång order å form. S 9 givits tåg 21, passerade stationen, trots att uppehållsmärken funnos uppsatta och stoppsignal visades av tågklararen. Stoppsignalen hade ej obser-

verats och vid utväxlande av uppgift i fråga om avgångssignals givande hade missförstånd uppstått mellan föraren och biträdet. Resande och post medföljde till Forsmo, där bil måste rekvireras för återfärden till Selsjön.

*Orsakade av försumlighet vid växling.*

Kil den 7/1.

Sedan tåg 1414 satts i gång, stoppades det av tågvägsinspektören, när ett B.J. lok, som gått fram för vattentagning, icke stod hinderfritt. B.J. tåg 1 hade denna dag framförts av två lok. För vattentagning å det sistgående loket måste det förstgående framgå längre än beräknat och kom då för nära utfartstågvägen för tåg 1414.

Mora den 7/10.

Sedan tåg 2604 erhållit avgångssignal och satts i gång, erhöll tågklareren kännedom om att vid biljettluckan funnos övergångsresande från G.D.J. tåg 1, vilka ännu ej hunnit lösa ny biljett, varför tåget stoppades. Härvid blev tåg 2604 bakifrån påkört av tågs G.D.J. 1 lok, som stått uppställt bakom 2604 på samma spår och skulle gå efter detta tåg för att utföra växling. Vid påkörningen erhöles några resande smärre kroppsskador och ett par fönsterutor i näst sista personvagnen splittrades.

Tärnsjö den 16/12.

Å linjen Tärnsjö—Kerstinbo påkörde tåg 7132 en vagn, som på grund av rådande stark vind kommit i drift från Tärnsjö under växling utan att detta observerats av stationens personal. Vagnen blev hängande på lokets främre del och luftpumpen på loket slets bort vid den kraftiga stöten.

Hagalund den 26/12.

Då lok till tåg Hgl 1 var på gång från utgående stallspåret mot mellanbangården, blev loket vid en korsning påkört bakifrån av ett växellok. Loken urspårade. Å loken uppstodo diverse skador, varjämte en rälsträng kröktes.

Umeå den 31/12.

Vid tågs 2761 ingående måste tåget stoppas på grund av att vagnar stodo i tågvägen. Då hastigheten var ringa, skedde ingen sammanstötning. Växlingen hade ej avslutats inom föreskriven tid utan fortsatt efter tågvägsinspektionen, varvid ett par vagnar, då de skulle kopplas till växlingssättet, fingo en knuff, så att de rullade ut i tågvägen.

*Orsakade av småfordon.*

Flen—Skebokvarn den 10/2.

Vid färd med motordressin gjordes ett uppehåll om c:a 2 min. för besiktning av en vägkorsning. Då dressinen stannat, upptäcktes ett från Skebokvarn kommande tåg, varför dressinen måste backa tillbaka till Flén. Tåget var extratåg 3007, som anordnats sedan dressinen avgått från Flén. Inga åtgärder hade vidtagits för underrättande av dressinföraren, och lokpersonalen å tåg 3007 hade ej heller givits varsamhetsorder.

Trångsviken—Ytterån den 11/3.

Tåg 2331 Y mötte en motordressin å linjen. Förarna observerade varandra i tid och stannade. Dressinen backade till Ytterån. Motordressinföraren hade avglömt tågets gång.

Klutmark—Slind den 24/7.

Vid tågs 6731 ankomst till bron över Skellefteälv observerades en motordressin på bron. Tåget och dressinen bringades till stopp, så att sammanstötning kunde undvikas. Lokpersonalen hade ej erhållit order om B-fordonet och motorföraren var ej underrättad om att extratåget anordnats.

Helenelund den 2/10.

Ett B-fordon, som framfördes å uppspåret Ulriksdal—Tureberg, mötte tåg 7115 c:a 50 m. söder om Helenelund. Tåg 7115 framfördes å högerspår Tureberg—Ulriksdal. Enkelspårsdrift hade anordnats efter B-fordonets avgång från Ulriksdal. Någon kollision uppstod ej, emedan B-fordonet vid tillfället i fråga stod stilla å linjen. Småfordonsföraren hade ej kännedom om enkelspårsdriften, men 7115 hade order att banpersonalen ej var underrättad.

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

Linköping C den 7/5.

När stationens truck med två släpvagnar framfördes å mellanplattformen, råkade sista släpvagnen stöta till postverkets transportvagn, så att denna ej kom att stå hinderfritt för det samtidigt passerande tåg 4005 utan fick en stöt av låget, varvid en del skador uppstodo å vagnen.

Långsele den 24/7.

En plattformsvagn stod ej hinderfritt för rälsbuss 2673; en låda å plattformsvagnen skrapade mot rälsbussen, som erhöi mindre skador.

Motala Verkstad den 8/10.

Tåg 4374 påkörde en plattformsvagn, som på grund av den hårda blåsten råkat i drift och rullat ned i spåret. Å loket uppstodo skador å sandrör, värmekabel och ledningen till hastighetsmätaren.

Södertälje S den 13/12.

Vid passerandet av stationen påkörde tåg 4046 en plattformsvagn, som vid överfarten råkat komma på sidan om brädbeläggningen och ej hann undan-scaffas. Plattformsvagnen blev fullständigt förstörd och gods skadat till ett värde av omkring 400 kr. Dessutom uppstodo smärre skador å loket, de elektriska ledningarna och en andra plattformsvagn.

*Orsakade av otillfredsställande lastning.*

Skorped den 19/1.

I tåg 4407 på ingående skadades loket av ett järnrör, som troligen fallit ned i spåret från någon skrotlastad vagn i ett föregående tåg. Loket återfördes till Mellansel för reparation.

Ålberga den 17/2.

I tåg 4005 hade lasten på en vagn pressat ut sidolämmarna, så att dessa förnade emot stationens plattform, varvid en del av lasten föll av. Vagnen fränkopplades.

Söndrum den 9/3.

Tåg 41 påkörde strax söder om stationen ett plåtfat. Enär lokets bromsledning skadats, backades tåget till stationen, där reservlok begärdes. Plåtfatet hade troligen fallit av en isoleringsvagn i tåg 5158.

Östavall—Alby den 10/3.

Tåg 24 stoppades vid bron över Ljungan, enär kontaktledningens utliggare nedrivits, förmodligen av någon i ett tidigare tåg gående vagn, vars last överskridit normalprofilen.

Luppjo den 30/3.

Då militärtåg 6657 passerade, hade lasten på en av vagnarna förskjutit sig så mycket, att en trampdressin, ehuru den placerats hinderfritt, drogs med och fullständigt ramponerades. Även räcket å Luppjo järnvägsbro skadades.

Getå den 14/4.

Tåg 4004 stoppades på grund av att lasten på en vagn förskjutit sig. Vagnens sidolämmar hade skadat plattformbyggnaden i Åby. Vagnen fränkopplades.

Lottefors—Arbrå den 11/5.

Tåg 4350 påkörde en plankan, som kastades undan av lokets gardjárn. Plankan synes ha fallit av från ett tidigare tåg.

Svartå—Hasselfors den 12/5.

Under tågs 4713 gång föll en sliper ned från en av vagnarna och slog av bromsledningen, varvid tåget stannade. Inga skador i övrigt å vare sig spår eller vagnar.

Härnösand—Älandsbro den 18/6.

En vagn i tåg 8452 urspårade på grund av att lasten förskjutit sig. Vagnen skadades ej. I spåret måste bl. a. c:a 100 sliprar utbytas.

Böketofta—Kågeröd den 22/6.

När tåg 7832 passerat Böketofta, föllo 3 st. plåtställningar av från en öppen vagn. Inga skador uppstodo.

Bastuträsk—Finnforsfallet den 28/6.

Tåg 8641 fastbromsades på linjen. Lasten på en vagn hade förskjutit sig, varvid troligen en plankan fallit ned mellan vagnarna och avbrutits, samt slagit mot handtaget till kopplingskranen och stängt bromsledningen till efterföljande vagn.

Stockholm S den 14/8.

Då extra militärtåg 10145 passerade stationen, hörde spärrvakten, att något föremål slog mot plattformstaket, varefter iaktogs att 4 stuprännor och delvis takrännan demolerats. Tågklararen i Älvsjö anmodades stoppa tåget.



Det utröntes, att en skakel var bräckt på ett hästfordon, som befordrades å en öppen vagn. Det inträffade måste således ha berott på, att nämnda fordon ej gått hinderklart för plattformstaket.

Fagerås—Kil den 12/9.

Tåg 1413 påkörde två massavedstockar, som fallit av från en vagn i tåg 7603. En del skador uppkommo å loket, varför lokbyte måste äga rum i Kil.

Vartofta—Falköping C den 13/9.

En vagn i tåg 4912 urspårade med främre hjulparet på grund av att en sliper från en framföregående vagn i tåget fallit ned i spåret. Detta skadades på en sträcka av c:a 700 m. och bl. a. måste 110 sliprar utbytas.

Nyåker den 20/9.

När tåg 4404 passerade, iakttog tågklararen en stark förskjutning av virkeslasten på en vagn i slutet av tåget. På grund av tät dimma uppfattades ej tågklararens stoppsignaler av lokpersonalen, varför tåget stoppades i Hörnsjö, där vagnen frånkopplades. Lasten hade slagit emot ledningsstolpar å linjen.

Ekträsk—Yttersjön den 26/9.

Under gång med tåg 4405 nedbromsades tåget, beroende på att en å tendern upplagd plog glidit och tippat under tåget samt avslagit grenröret till regleringsventilen på 3:e vagnen från loket. Efter avstängning av huvudledningen vid den skadade vagnen, infördes tåget med försiktighet till Yttersjön, där vagnen frånkopplades.

Hörnsjö—Nyåker den 23/10.

En vagn i tåg 8621 var lastad med en flygmaskin, vars propeller översköt lastprofilen, varvid tåget ej hinderfritt kunde passera Tallbergstunneln. Tåget backades till Hörnsjö, där vagnen frånkopplades.

Dagarn den 25/10.

Vid försignalen söder om Dagarn hade ett rör fallit ned i spåret från något tåg. Då tåg 4350 passerade, törnade röret emot främre handbromsaxeln på loket, varvid länken till bromsskruvsnets av.

Vassijaure—Riksgränsen den 28/10.

Då tåg 8828 passerade mellan snögallerierna 21 och 22, slog en presenning upp mot kontaktledningen, fastnade i en bärtråd och sönderrevs, så att en del av presenningen blev kvarhängande på kontaktledningen. Presenningens bindslen hade förlängts med vanliga snören, som brustit.

Huddinge—Tullinge den 2/11.

Tåg 136 kolliderade med en sliper, som från en vagn i tåg 7014 fallit ned i banan och blivit liggande tvärs över högra rälssträngen. Ingen skada uppstod.

Stöde—Nedansjö den 30/11.

Ett utskjutande föremål å någon vagn hade demolerat påstigningsmärket vid hållplatsen Västerlo. Masten var avslagen på två ställen.

*Orsakade av fel å materiel och anordningar.*

Graversfors—Simonstorp den 9/1.

Vid tågs 886 ankomst till Katrineholm upptäcktes en bräcka i lokets vänstra främre koppelhjulring. Brottet hade troligen uppstått å linjen Graversfors—Simonstorp, där föraren iakttagit stötar å lokets vänstra sida.

Järna—Hölö den 12/1.

I tågs 101 lok uppstod en kraftig stöt. Tåget stoppades och vid undersökning visade det sig, att hjulringen på det andra kopplade hjulet på lokets högra sida hade brustit. Hjulringsbrottet förorsakade en del andra skador på loket.

Mariefred den 18/1.

Tåg 334, ensam motorvagn, fortsatte förbi stationshuset och bort mot en vid spårets ändpunkt stående bangårdsvagn, som trycktes rätt över Munkhagsgatan och delvis in i ett på gatans andra sida beläget varumagasin. Motorvagnens främre del blev stående på gatan med den bakre delen kvar på spåret. Å motorvagnen uppkommo en del mindre underredsskador. Magasinsbyggnaden med inneliggande lager skadades. Troligen hade något fel uppstått på vagnens bromsanordning, som, enligt uppgift, provats på föreskrivet sätt. Strax före sammanstötningen hoppade en resande av tåget och ådrog sig därvid komplicerat benbrott på högra underbenet.

Rönnskär den 29/1.

Vid utgående med tåg 206 påkördes och ramponerades grindarna, som avgränsa fabriksområdet. Bomsignallyktan var trots rådande mörker ej tänd. Ingen skada på loket.

Håsjö—Kälarne den 6/2.

Vid tågs 4353 ankomst till Kälarne upptäcktes, att en axeltapp brustit å en med pappersmassa lastad Os-vagn. Vagnen hade icke urspåret, men på grund av den sneda ställning vagnen intog sedan axeltappen brustit, förstördes under den fortsatta färden till stationen — c:a 3 km. — en del rälskarvbultar och räлsspik samt en spårspärr inne på stationen.

Änn—Enafors den 18/2.

Tåg 2392 stannade på grund av att främre hjulaxeln å lokets tender brustit. Sedan hjulparet borttagits, kunde tåget fortsätta till Enafors. Ingen skada å spåret.

Pålsboda—Hallsberg den 20/2.

Tåg 4076 stannade å linjen på grund av att axelbrott uppstått å en vagn i tåget. Hjälptåg utsändes från Hallsberg, vilket införde den skadade vagnen dit. Ingen skada förorsakades å spåret.

Almedal den 23/2.

Strax invid infarten till Mölndals övre blev G.B.J. tåg B 559 Sävenäs rangerbangård—Mölndals övre avryckt, varvid 20 vagnar rullade tillbaka utför den starkt lutande bandelen mot Almedal. Vagnarna passerade Almedals station med en uppskattad hastighet av 70 å 80 km/tim och stannade först vid Kanoolds fabriker å linjen Almedal—Gubbero. I tanke att det var G.B.J. tåg B 32, som kom, hade tågväg för detta tågs genomfart lagts och bommarna fällts. Inga skador uppkommo.

Degerfors—Svartå den 4/3.

Under tågs 31 gång å linjen brast en hjulring på loket. Vid undersökning visade det sig, att hjulringen var lös och att ett stycke ur densamma brutits loss. Hjälpåtgång begärdes från Kristinehamn, varefter det skadade loket infördes till Svartå. Å spåret hade inga större skador uppkommit. Tåget blev genom missödet c:a 4 1/2 tim försenat.

Fjällåsen den 8/3.

Tåg 21 stoppades vid stationen för möte med malmtåg 122, som var försenat. Då bitrådet under uppehållet kände över lokets lager upptäcktes, att högra hjulet å mellersta drivaxeln krupit ut från tappen c:a 11 mm.

Källstorp—Svalöv den 18/3.

Tåg 37 stoppades av en banvakt 1 km. norr om Svalöv på grund av rälsbrott. Tåget kunde ej bringas att stanna förrän brottstället passerats. Ingen skada å lok och vagnar.

Åby den 15/4.

Å en banavdelningen tillhörig öppen vagn hade en sidolucka fallit ned, och vid passerandet av huven till persontunneln revs c:a 4 m. bort av dennas träbeklädnad.

Dagarn—Skinskatteberg den 23/4.

Banvallen antändes på 20 å 25 ställen genom gnistor från bromsblock i tåg 4393. Elden begränsades till SJ område.

Lakaträsk den 2/5.

Når tåg 93 gjorde uppehåll å stationen, upptäcktes att ett stycke av hjulringen var borta på lokets andra drivaxel. Loket avkopplades och fördes ensamt med nedsatt hastighet till Luleå. Inga andra skador på lok och spår.

Åkarp den 12/5.

Tåg 18 stoppades av föraren vid Åkarp, enår ledningstrycket plötsligt föll. Vid undersökning visade det sig, att vänstra bakre spiralfjädern på löphjulsboggins fjäderupphängning var borta. Antagligen har fjädern studsat och stängt kiken för bromsledningen på vagnen närmast lok, ty kiken var stängd och krökt. Även bälgen å vagnen var skadad.

Linghem—Gistad den 17/5.

Å en lastad vagn i tåg 4004 inträffade ett axelbrott på grund av varmgång. Brottet upptäcktes å linjen Gistad—Norsholm, där tåget stannade. En del skador uppstodo å banan samt på signalledningarna och växlarna vid passerandet av Gistad station.

Sällinge—Spannarboda den 21/5.

Eld uppstod på flera ställen å linjen, antagligen genom gnistor från bromsblock i tåg 4351. Torrt gräs avbrändes, dels inom och dels utom SJ område, på omkring 4.000 kvm. yta.

Rotebro den 29/5.

Då tåg 506 framförts omkring 200 m. från plattformen, stoppades tåget av tågbefälhavaren medelst nödbromsen. Ett skivhjul å en CC2-vagn hade brutit. Hjulbyte måste verkställas, innan vagnen kunde föras från platsen.

Nässjö den 29/5.

I tåg 4911 urspårade näst sista vagnen på grund av axelbrott. Genom händelsen blev spåret skadat på en sträcka av c:a 700 m. Hjälpståg från Nässjö införde den skadade vagnen till Gransängs grusgrop.

Ålberga—Stavsjö den 3/6.

På ett hjulpar å en vagn i tåg 101 hade bromsblocken icke lossat, utan förorsakat att gnistor uppstått med påföljd att banvallen antänts på flera ställen. Elden spred sig på grund av torkan och den kraftiga sydvästliga vinden till den intilliggande ungsbogen. Släckningsmanskap uppådades och på kvällen samma dag kunde elden anses begränsad. Ett område av omkring 50.000 kvm. hade då eldhärjats.

Björnsjö—Gottne den 11/6.

Då tåg 8621 närmade sig km. 747, kom en banvakt springande och visade stoppsignal. Ett sprängskott avlossades på ett avstånd av c:a 100 m. framför den plats, där tåget stannade. Inga skador uppstodo.

Sällinge—Frövi den 30/6.

På grund av s. k. tjuvbromsning i tåg 4355 uppstod eld på 16 olika ställen å linjen, varvid c:a 1.400 kvm. avbrändes, i huvudsak inom SJ område. Dessutom antändes en mängd sliprar i spåret, dock utan att anställa större skada.

Toretorp—Storvik den 3/8.

På grund av fjäderbrott å en vagn i tåg 4206 hade något föremål — troligen lagergaffeln — skadat väggkorsningar och rälskarvbult å linjen samt en spärväxel å Storviks bangård. Tåget kunde stoppas först i Järbo, där vagnen avkopplades.

Tväråbäck—Tvärålund den 16/8.

I tåg 4412 inträffade en kraftig explosion å loket under golvet på förarhyttens högra sida, varvid golvet revs upp och en del bräder kastades upp i taket och vållade skador på armaturen. Explosionen berodde antagligen på att från gasbehållaren utströmmande gas antänts av gnistor från asklådan.

Mariedam den 28/8.

En plåtläm föll ned från en vagn i tåg 4352 och släpade med ena änden i spåret från Karlsby station till c:a 450 m. norr om Mariedam, där den genom en stöt mot en sliper lossnade och föll av. Vid Mariedam skadades en växel-spärr, annars inga nämnvärda skador.

Kroksbo den 29/8.

Då rälsbusståg 771 framförts c:a 100 m. norr om Kroksbo hållplats, brast en hjulring å bussens bakre högra hjul i två delar. Smärre skador uppstodo å vagnsgolvet. Rälsbussen spårade ej ur, utan kunde införas å Kroksbo bangård för egen maskinkraft.

Åmsele—Skatan den 31/8.

Tåg 3817 fastbromsades genom att på en malmlastad tjänstevagn länkbultarna till en bärfjäder lossnat, så att vid vagnsändens sättning bromsledningen isärkopplades. Tåget framfördes med låg hastighet till Skatan, där vagnen fränkopplades.

Valla—Katrineholm den 4/10.

Under gång från Stolpstugans grusgrup till Katrineholm med arbetståg, bestående av 16 lastade grusvagnar av olika typer, uppstod brott å främre axeln på den närmast loket gående vagnen med påföljd, att framänden av vagnen föll ned på spåret och blev hängande i kopplet, så att gejderjärnen stundtals stötte mot sliprarna och skadade dessa jämte rälsspik och skarvbult. Efter c:a 300 m. gång lossnade den sönderbrutna axeln och kom in under vagnarna, varvid ytterligare två vagnar urspårade och två andra skadades. Tre vagnar blevo så illa skadade, att de måste skrotas. Två andra vagnar kunde repareras.

Katrineholm—Baggetorp den 19/10.

I närheten av Stettins lastplats brast en fjäderbult i en tjänstevagn, som framfördes i tåg 7005, med påföljd att vagnsfjädern gled ur sitt normalläge, varvid vagnskorgen nedtrycktes mot hjulet och lagergaffeln mot sliprarna. Härvid skadades en del sliprar, rälsskarvbultar, skyddsplank vid vägkorsningar och rälsförbindningar till ringverk. Vagnen framfördes hela sträckan till Baggetorp, utan att missödet upptäcktes av personalen.

Hundsjö—Degerselet den 7/11.

I tåg 8520 hade en backgående vingplog kopplats sist i tåget. Vid passerandet av bron över Råneälv hade stänganordningen på ena plogvingen lossnat, med påföljd att vingen törnade mot huvudregeln i brospannet, som fick en del skador. Broräcket vid bron över Norrbäcken borttrycktes och förstördes. På vingplogen skadades vingen m. m. Orsaken till det inträffade torde ha varit, att vingarna ej blivit ordentligt fastlåsta.

Bräcke—Dysjön den 16/11.

I tåg 2423 lossnade en boggivagns kardanaxel och föll ned i banan samt slog av bromsledningen på sista vagnen i tåget, så att detta fastbromsades. Vagnens bromsledning avstängdes, varpå tåget kunde fortsätta.

Nyhem den 23/11.

Vid tågs 91 ankomst observerades rök under en boggivagn. Vid undersökning upptäcktes, att en axeltapp brustit på grund av gammal bräcka. Vagnen fränkopplades. Inga skador på spår och växlar.

#### *Orsakade av främmande föremål å banan.*

Umeå—Vännäs den 11/3.

Tåg 2756 Y påkörde vid en vägkorsning en lastbil, som stannat med bakre delen på spåret. Rälsbussen kunde på grund av snöstorm och snö i spåret ej bringas till stopp på det korta avstånd, från vilket lastbilen upptäcktes. Mindre skador uppstodo på bussen.

Ottebol—Åmotfors den 11/6.

Tåg 1422 påkörde två kor, som kommit upp på banvallen. Banan går genom en bergskärning och korna kastades av loket mot bergväggen och därifrån åter mot första vagnen, vilken urspårade jämte efterföljande fyra vagnar. Ett par av vagnarna fortsatte ned för banslätten. Loket och sista vagnen blevo kvar på spåret. Ingen människa skadades, men däremot uppkommo stora skador å vagnarna. Spåret blev upprivet på en sträcka av c:a

80 m., där räler och sliprar måste utbytas. Först på eftermiddagen den 13/6 kunde platsen ånyo passeras med tåg.

Övergård—Sollefteå den 28/9.

Tågen 2068 och 2668, som utgjordes av rälsbussar, gingo på i säo § 102: 10 angivet avstånd efter varandra. Vid passerandet av tvenne vägkorsningar strax före infarten till Sollefteå måste föraren å den först gående bussen nedbringa hastigheten, enår personer befunno sig å banan. Föraren å den efterföljande bussen bromsade även in, men på grund av löv å banan och fuktig väderlek kunde bussen ej bringas till stopp, utan törnade lindrigt mot den framförvarande. Mindre skador uppstodo å bussarna samt å ett par cyklar på pakethållarna.

Torsåker den 11/10.

Tågs 411 lok törnade strax söder om bangården mot en domkraft, som lagts invid spåret, varvid lokets sandrör slets bort. Domkraften hade av ett arbetslag lämnats för nära intill spåret.

Söderfors den 28/11.

På grund av snöstorm föllo 15 mindre träd och 10 telefonstolpar över banan å linjen Söderfors—Orrskog. Röjningsarbetet hann icke avslutas före tåg 473, varför detta måste framföras med särskild försiktighet och blev omkring en timme försenat. I övrigt uppkommo inga tågförseningar och ingen skada uppstod å banan.

Vindeln—Tvärålund den 6/12.

Tåg 2731 Y påkörde en hästskjuts, varvid hästen dödades. Hästen kom in på banan c:a 15 m. framför rälsbussen, varför det var omöjligt bringa denna till stopp, innan kollisionen inträffade. Rälsbussen fick kylaren intryckt och kunde ej fortsätta utan backades in till Vindeln. Ingen människa skadades.

#### *Orsakade av naturföreteelser.*

Gripenberg—Frinnaryd den 20/4.

På en sträcka av 4 m. öster om banan inträffade ett ras å banken. För reparation av banan anordnades enkelspårsdrift fr. o. m. tåg 11 t. o. m. tåg 4001.

Jönköping—Bankeryd den 30/6.

Under ett häftigt åskväder med skyfallslänkande regn bortspolades balasten på två ställen på en sträcka av 5 resp. 7 m. längd. Tåg kunde ej framföras förbi nämnda platser, förrån banan provisoriskt reparerats, varför en del mindre tågförseningar uppkommo.

#### *Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.*

Sävsjö—Bodafors den 8/3.

Tåg 8 blev vid Röd, c:a 4 km. norr om Sävsjö, utsatt för stenkastning från tvenne ynglingar.

Stockholm C den 18/3.

Då tåg 135 på utgående passerade vägkorsningen vid Tegelbacken, kastades snöbollar och isbitar mot tåget. En glasruta i en C4-vagn krossades, varvid en resande dam erhöll mindre skärsår från kringflygande glasskärvor.

Möckeln—Älmhult den 16/4.

Å linjen Möckeln—Älmhult påkörde tåg 101 två å rälen placerade stenar. Ingen skada förorsakades.

Karlberg den 13/5.

Då tåg 1471 avgick från hållplatsen, kastades en sten mot tåget, varvid en fönsterruta krossades. Ingen resande skadades.

Knivsta—Bergsbrunna den 20/5.

Strax efter det att tåg 432 passerat Knivsta, kastade några pojkar sten mot tåget, varvid ett fönster i CDo-vagnen krossades.

Skinnskatteberg den 7/10.

En större sten befanns placerad på högra rälssträngen, då tåg 78 passerade c:a 2 1/2 km. norr om Skinnskatteberg. Ingen skada uppstod.

Rotebro den 2/11.

Vid tågs 7101 avgång hade ett tomt järnfat kommit under tåget och släpats med omkring 60 m., då bromsledningen bröts och tåget stannade. Fatet krossades. Sabotage anses föreligga.