



REDOGÖRELSE
för
VERKSAMHETEN
inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
VID STATENS JÄRNVÄGAR
UNDER ÅR 1941



Säkerhetstjänsten.

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

- att* upplägg för viss dag saknats.
- att* tågexpeditörerna ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
- att* anteckning om verkställd s. k. småstensinspektion (såo § 55:6, femte stycket) saknats.
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelse till underlydande driftplatspersonal ej gjorts.
- att* anteckning om delgivning av underrättelse till vägvakt ej gjorts.
- att* anteckning om uttagning av A-fordon i förekommande fall saknats.
- att* anteckning om vagnuttagning, som berört stationen ifråga, saknats.
- 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* föråldrade anvisningar använts.
- att* anteckningar varit ofullständiga eller saknats.
- att* datum ej antecknats.
- att* »O in i N» ej antecknats.
- att* utväxlad anmälan »Klart O till N» införts först efter tågets ankomst.
- att* vid återkallad anmälan »Klart O till N» ej iakttagits att samtliga kolumner skola strykas med röd skrift.
- 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, saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

- att* anteckning saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar rätt införts.
- att* anteckning om vagnuttagning i förekommande fall saknats;

beträffande plan för säkerhetstjänsten

- att* planen (eller motsvarande anteckningar å turlista) ej uppgjorts i enlighet med 1939 års anvisningar.
- att* planen hänfört sig till förra tidtabellsperioden.
- att* planen varit ofullständig och i vissa avseenden felaktig.

- att* bestämmelse saknats ang. vilka tjänstgöringsturer, som äro berättigade att innehå K 12-nyckel, och ang. kontrollen över bestämmelsernas efterlevnad (såo § 54: 3, tredje stycket),
- 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 såo § 56: 3 tidigast finge påbörjas, eller att nämnda tidpunkt fastställes generellt för samtliga berörda tågs ankomst och avgång, d. v. s. oavsett lämpligheten härutinnan med hänsyn till förhållandena vid varje särskilt tåg, eller att tidpunkten i fråga eljest bestämts på olämpligt sätt,
- att* bestämmelse saknats om vilka tjänstehavare, som äga befogenhet att föra telefonbok vid underrättelsestation och att lämna underrättelser ur boken ifråga;

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* såo ej varit vederbörligen kompletterad,
- att* tillägg till tidtabellsboken saknats eller ej varit inrättat,
- att* förteckning över K-nycklar saknats eller varit felaktig,
- att* stations tågvägsbeskrivning varit ofullständig,
- att* "Instruktion ang. nödurkoppling av kontaktledningen samt anvisningar rörande vissa kontaktledningsanordningar på bangård" (form 276) saknats,
- att* upphävd instruktion över säkerhetsanläggning förvarats tillsammans med gällande sådan;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* vid utväxlandet av tåganmälan tågs nummer ej uppgivits,
- att* tåg avsänts, utan att närmast framförgående tåg lämnat tåganmälningssträckan och dess gångtid å denna utgått och alltså utan att anmälan »O in i N» för det sistnämnda och »Klart O till N» för det avsända tåget utväxlats,
- att* anmälan "O in i N" ej avlåtits snarast möjligt,
- att* vederbörande ytterpersonal å station ej tecknat kvitto i för order, som beröra trafiksäkerheten, upplagd särskild orderjournal och att kontroll över dylik ordergivning ej utövats,
- att* antalet knalldosor å driftplats varit otillräckligt,
- att* tåg intagits enligt bestämmelserna i såo § 52, utan att förutsättningarna härför varit för handen,
- att* när ingen funnits i tjänstgöring å station med s. k. centralapparat, system Avos, infartssignaler ställts till kör, ehuru platsen ej skolat lämnas obehävd för tåg och anmälan »fri genomfört i NN» alltså ej skolat utväxlas, för att härigenom få vissa K-nycklar fastlåsta i ställverket,

- att* å avställda tomma godsvagnar omställningsanordningarna till tryckluftbromsten intagit läget »Last»,
- att* å lastade vagnar, som avställets för lossning, omställningshandtaget kvarstått i läget »Last» (str 254, avd. Bt, B 36 anm.),
- 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* K-nycklar förvarats å driftplatser, trots att användning för ifrågavarande typer ej funnits,
- att* utfärdade bestämmelser ang. K 12-nycklars förvaring, utlämning och kontrollen däröver jämlikt såo § 54: 3 åsidosatts,
- att* K 12-nyckel efter användning lämnats kvarsittande i växellåset i stället för att urtagas och inlämnas,
- att* huvudnyckel K 16 utlämnats till tågbefälhavare för växling vid obehävd driftplats å bandel, där § 100 ej tillämpas, utan att kvitto tagits eller utan att hinderanmälan utväxlats, då så skolat ske (såo § 93: 2),
- att* ringverk för vägkorsning ej avstängts, när så bort ske under tågs uppehåll å station;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

- att* tågbefälhavare ej hållit föreskriven utkik på tågexpeditören vid tågs avgång från driftplats,
- att* slutsignallykta ej varit tänd, då så bort vara fallet,
- att* slutsignallykta anbragts i en stolpkätting och därigenom befunnit sig i kraftig svängning mot vagnens sida,
- att* tågattiralj varit ofullständig,
- att* lossningsventil använts, när så ej bort ske,
- att* vid bromsprov å mellanstation kontroll av att sista tryckluftbromsade vagnen i tåget går till och lossar, ej verkställets,
- att* nödbromshandtaget i Cf-vagns konduktörskupé ej varit plomberat,
- att* vid avställning av vagnar å lastplats, där personal ej finnes, föreskrivna åtgärder till förhindrande av att vagnarna komma i drift ej vidtagits av tågbefälhavaren;

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

- att* infartssignals siktbarhet från lok ej varit fullt tillfredsställande,
- att* föreskriven plombering saknats å ställverk,
- att* viss inredning i ställverksrum ej varit lämpligt placerad,
- att* belysning å spårplan ej varit tillfredsställande,
- att* säkerhetsspår saknat stoppbock,
- att* grushög saknats framför stoppbock på säkerhetsspår,
- att* å fällbomsvindspel saknats skylt ang. vevhastigheten,
- att* i vågkur saknats instruktion för skötsel av vägen,
- att* åtgärder erfordrats till förhindrande av kollision på grund av otillräckligt spåravstånd och otillfredsställande sikt mellan lok, som uttagas å vändskiva samtidigt som lok är på gång å närmast intill vändskivan befintligt spår.

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

Granskning av ritningar har omfattat 193 ärenden och granskning av instruktioner 79 ärenden. Dessutom ha 66 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Tillämpning av föreskrifterna i såo § 100 i sin helhet har medgivits å bandelarna Hillared—Axelfors, Hestra—Gislaved och Ängelholm—Klippan (skr. 23/5, 4/8 och 17/10 41.).

Föreskrifterna ha däremot upphört att tillämpas å bandelen Boden C—Haparanda.

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Förutom vissa, redan tidigare gällande undantagsbestämmelser, för vilkas fortsatta tillämpning förnyat medgivande lämnats i och med i-kraftträdandet av 1941 års såo, ha bl. a. följande bestämmelser utfärdats.

Bibehållande av T-semaforer å platser med mer än en växel i huvudspåret.

Bibehållande t. v. av T-semafor har medgivits vid vissa i beslutet angivna, vid övertagna EJ belägna platser med mer än en växel i huvudspåret. (Skr. 17/10 41.)

Antalet vagnsaxlar vid vagnuttagnig.

Styrelsen har medgivit, att i anm. till såo § 32:1, föreskriven begränsning av axelantalet vid vagnuttagnig ej behöver iakttagas å linjerna Gällivare—Malmberget. (Skr. 22/11 41.)

Tågs intagande.

Om vid Frövi ändring från en oavkortad tågväg till en annan likaledes oavkortad tågväg måste vidtagas för

ankommande tåg så sent, att under rättelsen härom ej hinna 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.

Enahanda förfaringssätt skall jämväl tillämpas i fråga om spårändring för tåg, som antingen enligt tjänstetabellen eller på grund av särskild order skall ingå å avkortad tågväg, om spårändringen avser annan avkortad eller ock oavkortad tågväg. Förestående skall intagas i tidtabellsboken, del A. (Skr. 24/5 41.)

Om spårändring, vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej, vid Mjölby måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse därom ej hunnit lämnas lokpersonalen å en föregående station, skola, under förutsättning att spårledningarna fungera, det oaktat bestämmelserna i såo § 50:3 ej tillämpas. Föraren skall emellertid, så snart

spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till 30 km/tim så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas att stanna. (Skr. 13/10 41.)

En förutsättning för att spårändring enl. av styrelsen tidigare lämnat medgivande skall få vidtagas vid Göteborg C, Olskroken, Göteborg-Tingstad, Falköping C, Malmö C och Nässjö, utan att såo § 50:3 m. fl. behöva tillämpas, skall vara, att spårledningen fungerar. (Skr. 17/10 41.)

Samtidigt begagnande av olika tågvägar å driftplats.

Vid Kristinehamn får utan hinder av bestämmelserna i såo § 57 tåg från Sjöändan intagas å spår 8 samtidigt med att tåg till eller från Ölme eller Björneborg befinner sig i rörelse å spår 1—3, ehuru tågvägarna ej äro oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra, under i beslutet närmare angivna förutsättningar beträffande vissa växlers läge och låsning. (Skr. 29/11 41.)

Tåganmälan och anmälan »Fri genomfart i NN».

Med giltighet under tidtabell 141 har bestämts följande.¹

Vid Mullsjö må tåganmälan för tåg 4911 inskränkas till att omfatta endast anmälan »4911 in i Mullsjö». 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 »7564 in i Tibro». Klartanmälan för tåg 7564 skall till Skövde avlätas av Karlsborg.

Vid Mullsjö må bevakningen upphöra efter expedierandet av tåg 4912, utan att anmälan »4912 in i Falköping C» erhållits. Anmälan »Fri ge-

nomfart i Mullsjö» skall därvid givas följande formulering: »Då 4912 inkommit Falköping C, fri genomfart i Mullsjö». Falköping C skall anmäla »4912 in i Falköping C» till Jönköping C.

Vid Tibro må efter expedieringen av tåg 1359 anmälan »Fri genomfart i Tibro» avlätas endast till Skövde.

Karlsborg må omedelbart efter tågs 1359 avgång lämna Skövde villkorlig rättighet att avsända tåg 1360 (1362) genom anmälan enligt följande formulering: »Då 1359 inkommit Skövde och anmälan fri genomfart ingått från Tibro, klart 1360 (1362) till Karlsborg». (Skr. 29/5 41.)

Vid Floda må bevakningen upphöra fredagar samt sön- och helgdagar efter expedierandet av tåg 4702, utan att anmälan »4702 in i Alingsås» erhållits. Anmälan »Fri genomfart i Floda» skall därvid givas följande formulering: »Då 4702 inkommit Alingsås, fri genomfart i Floda». Alingsås skall nämnda dagar anmäla »4702 in i Alingsås» till Olskroken. (Skr. 24/5 41.)

Avgångssignal till tåg.

Från och med den 1 november 1941 och tills vidare har följande undantag från såo § 67:4 medgivits.

Vid Åkarp och Uppåkra må enligt trafikinspektörens bestämmande avgångssignal givas av tågexpeditör eller platsvakt till tåg, som haft trafikutbyte, i fråga om platsvakt dock endast när linjeblockeringen är i bruk. (Skr. 17/10 41.)

Avgångssignal till tåg, som stannat på grund av utebliven körsignal från utfartssignal.

Följande har medgivits för tåg från Varberg mot Åskloster och Tofsta.

Dylikt tåg, som efter erhållen av-

¹ Lydelsen av tåganmälningarna har här angivits enl. den fr. o. m. 1 nov. 1941 gällande Såo.

gångssignal vid Varberg, framförs till utfartssignal, som finnes uppsatt vid stationsgränsen, men där nödgats stanna på grund av från denna utbliven körsignal, må utan ny avgångssignal fortsätta, när utfartssignalen intager körställning. (Skr. 17/10 41.)

Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring».

Signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» skall ej givas vid Hallsbergs personbangård. Tidtabellsboken skall innehålla bestämmelse härom. (Skr. 8/11 41.)

Säkerhetsanordningar vid dubbel-spårbygget Järna—Katrineholm.

För arbeten vid dubbelspårbygget ha följande bestämmelser fastställts. Arbeta varvid körning med decauvillevagnar sker över huvudspåret anses vara A-arbete av sådan beskaffenhet, att det får utföras allenast under bandisposition.

Bergsprängning invid huvudspåret anses däremot endast i vissa fall behöva betecknas som A-arbete, enär den i rätt stor utsträckning kan utföras utan risk för tågs framförande. Å vissa platser kunna dock förhållandena vara sådana, att hinder för tåg kan uppstå i och med sprängningen, varför sprängskott å dylika platser ej får lossas annat än under tid för bandisposition. Å övriga platser, där dylik risk anses vara praktiskt taget utesluten, får dock skottlossning ej förekomma samtidigt med att tåg passerar. För övervakande att så ej sker skall å dessa arbetsplatser, liksom där mera riskfyllda sprängningar eller överkörning med decauvillevagnar äga rum, särskild bevakningsman beordras. Varje bevakningsman bör ha tillgång till telefon i förbindelse med gränstationerna

och vederbörlig underrättelsestation, och åligger det honom, i de fall arbetet utföres under bandisposition, att iakttaga säkerhetsordningens föreskrifter för sådant fall och att i fråga om övriga arbeten efterhöra tåglägenheten m. m. Å vederbörlig stationssträcka så kort tid som möjligt innan medgivande till sprängning lämnas. Sprängskott får ej lossas kortare tid än 15 minuter före tågs utgående från närmaste station. Vid sprängning skall alltid en man, utrustad med röd flagga, placera sig i järnvägsspåret på vardera sidan om sprängningsstället och så långt från detta, att stoppsignal kan givas mot A-, B- eller C-fordon i så god tid, att småfordonet hinner stanna på betryggande avstånd. Bevakningsman behöver ej vara tillstädes å arbetsplatsen annat än under arbetstiden.

Enär bevakningsman jämväl har att övervaka anordningarna vid själva sprängningsplatsen eller sprängningsplatserna i de fall han har att svara för två närbelägna dylika platser och alltså ej lämpligen kan uppehålla sig i sådan närhet av telefonställe, att han kan uppmärksamma ev. påringning från underrättelse- eller tåganmälningsstation för mottagande av meddelande om extratåg o. d., skall sådant telefonställe ej betraktas som fast postställe enligt bestämmelserna i såo § 82:9. (Skr. 8/3 41.)

Rörelser med järnvägsfordon å bansträckan Eskilstuna C—Eskilstuna S.

Rörelser med järnvägsfordon å bansträckan Eskilstuna C—Eskilstuna S få ske under form av växlingsrörelse, som regleras genom ställverket vid Eskilstuna C enligt de bestämmelser härom, som finnas intagna i »Instruktion för begagnande av växel- och signalsäkerhetsanläggningen vid Eskilstuna C» av den 10 december 1937. (Skr. 13/10 41.)

Ändring av ordningsföljden mellan tåg å bansträckan Göteborg C—resp. Olskroken—Almedal.

Styrelsens båda skrivelser den 2 maj 1936 (se redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för år 1936) ha upphävts och ersatts med följande.

Tågklararerna vid Göteborg C och Almedal må utan hinder av bestämmelserna i såo § 67:8 äga ändra ordningsföljden mellan i samma riktning gående tåg i den omfattning efterföljande tabell angiver.

Ordningsföljden får			
av tågklararerna vid	ändras å bansträckan	mellan tåg, av vilka	
		det ena går å bansträckan	det andra går å bansträckan
Göteborg C o. Almedal	Göteborg C resp. Olskroken—Almedal	Göteborg C resp. Olskroken—Mölnåls nedre	Göteborg C resp. Olskroken—Mölnåls övre

Härvid skall förfaras sålunda:

Tågklararerna å den station (C), varifrån ordningsföljden är avsedd att ändras, framställer till den andra gränstationen (D) följande fråga:

»Kan tåg 02 gå efter 04 till D?»

Finnes intet hinder härför, svarar tågklararerna vid D sålunda:

»Tåg 02 går efter 04 till D».

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd.

Finnes däremot hinder för ändringen, svarar tågklararerna vid D sålunda:

»Tåg 02 går efter 04 till D»

och angiver därjämte skälet härtill.

Frågan om ordningsföljden har härigenom förfallit, och tågen skola expedieras i den förut fastställda ordningsföljden.

Befälhavaren i ställverket vid Göteborg C skall vid manövrerandet av ställverksapparaterna tjänstgöra så-

som tågklarare ifråga om kontrollen av den fastställda tågföljden å sträckorna Olskroken—Gubbero—Almedal och Göteborg C—Gubbero—Almedal. (Skr. 17/10 41.)

Trafikering av bansträckan Olskroken—Lillhagen.

Med giltighet från och med tidpunkten för ibruktagandet av de i Olskrokens säkerhets- och signalanläggning ingående anordningarna å bansträckan Olskroken—Lillhagen, bl. a. automatisk linjeblockering, har följande bestämts.

Vid driftplatsen Göteborg-Tingstad skall tågexpeditör ej finnas, när ovannämnda anläggning är i bruk, emedan manövrering av säkerhets- och signalanordningarna därstädes i sådant fall sker från ställverket i Olskroken. Göteborg-Tingstad skall det oaktat i tjänstetidtabellerna upptagas som station utan att betecknas som obebaktad och skall å den grafiska tidtabellen markeras med heldraget streck.

När den automatiska linjeblockeringen är i bruk, skola följande undantag från såo gälla (hänvisningarna till såo avse de bestämmelser däri, från vilka avvikelse medgivits).

1. Då avgångssignal skall förekomma vid Göteborg-Tingstad, skall signalen givas av tågchefhavaren (såo § 67:4).

2. Signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» (såo §§ 50, 52, 73 och 74) skola ej givas vid Göteborg-Tingstad (jfr signalbeskrivningen) och bestämmelserna i såo § 74:1 A 1)—3) skola ej tillämpas därstädes. Beträffande spårändring för tåg vid Göteborg-Tingstad, då underrättelse ej kunnat lämnas tåget å en föregående station, skola samma bestämmelser gälla som för Olskroken enligt styrelsens skrivelse den 30 maj 1940 (se sid. 6 i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjän-

sten för år 1940). Jfr även styrelsens ovan under rubriken »Tågs intagande» återopade skrivelse den 17/10 1941 ang. spårändring vid vissa platser.

3. Möteskontroll från tågchefälhavaren och lokpersonalens sida skall ske, när mötesorder erhållits enligt såo § 36: 3 och 79 samt i de fall, som framgå av punkterna 4 och 6 b). I andra fall skall sådan möteskontroll ej äga rum vid Olskroken eller Göteborg-Tingstad samt för södergående tåg ej heller vid Lillhagen. Nämda kontroll är nämligen ersatt med de automatiska säkerhetsanordningarna i vad gäller tåganmälningssträckorna söder om Lillhagen. För norrgående tåg, som vid Göteborg-Tingstad eller Olskroken skall möta södergående tåg, skall Lillhagen enligt såo § 67: 8 utöva kontroll över att tåget ej till följd av försummelse från Olskrokens sida kommer att passera Lillhagen utan att mötet ägt rum.

4. Om till Lillhagen eller station norr därom förläggas möte, som skulle ha ägt rum i Göteborg-Tingstad eller Olskroken, skall verkställighetsordern i vanlig ordning delges tågchefälhavaren och lokpersonalen, vilka då skola utöva möteskontroll å den nya mötesstationen. Verkställighetsorder, som gäller ett från Göteborg-Tingstad norrut förlagt möte, skall ställas till Olskroken (samt eventuellt mellanliggande stationer). Har det tåg, för vilket sådan verkställighetsorder är avsedd, avgått från Olskroken utan att ha erhållit ordern, skall densamma från Olskroken telefoneras till Göteborg-Tingstad, där ordern skall mottagas av tågchefälhavaren personligen och av denne nedskrivas å form. S 8 med kopior, som mot kvitto skola överlämnas till lokpersonalen. Sedan så skett, skall tågchefälhavaren därom per telefon underrätta tågklararen i Olskroken, som först därefter får visa körsignal för tågets avgång från Göteborg-Tingstad.

Vid ändring i annat fall än ovan nämnts av möte från driftplats å sträckan Lillhagen—Olskroken till annan driftsplat å samma sträcka erfordras ej ordergivning till tågchefälhavaren och lokpersonalen å de berörda tågen, dock med i punkt 6 b) föreskrivet undantag.

5. Då tågchefälhavaren enligt punkt 4 underrättar tågklararen vid Olskroken om att order å form. S 8 kvitterats av lokpersonalen, skall orderns innehåll i sin helhet återgivas. Det orderexemplar, å vilket kvittot nedskrivits, skall bifogas tågrapporten.

Å tåg, där föraren även är tågchefälhavare, åligga honom de skyldigheter, som enligt punkt 4 påvila tågchefälhavaren: verkställighetsordern skall mot kvitto delges biträdet, om sådant finnes.

6. Ifråga om befrielse från bevakning för tåg vid Lillhagen och säkerhetsåtgärder därvid skall gälla följande.

a. Lillhagen får ej lämnas obebakad för tåg, som enligt tidtabellen har möte i Göteborg-Tingstad och ej heller eljest för norrgående tåg, som å bansträckan närmast norr om Lillhagen utgör första tåg efter ett södergående tåg, vars tidtabellsenliga ankomsttid till Lillhagen infaller inom en timme före det norrgående tågets tidtabellsenliga avgångstid därifrån.

Om Lillhagen enligt tidtabellen är obebakad för ett norrgående tåg, som å tåganmälningssträckan närmast norr om Göteborg-Tingstad skall utgå närmast efter ett södergående tåg (alltså då tidsintervallen i Lillhagen mellan tågen enligt deras tidtabeller är mer än en timme), skall vid sådan försening av det ifrågasvarande södergående tåget, att detta kan beräknas ankomma till Lillhagen mindre än en timme före det norrgående tågets tidtabellsenliga avgångstid därifrån, tågledaren enligt såo § 79 utfärda order till det norr-

gående tåget om mötet med det försenade tåget i Olskroken, vilken order skall delges tågchefälhavaren och lokpersonalen i vanlig ordning å form. S 9 (jfr punkt 3). Utgår det norrgående tåget från Göteborg C, skall delgivningen om möjligt ske där.

b. Möte får i regel ej genom särskild order förläggas till Göteborg-Tingstad, då Lillhagen är obebakad för det norrgående tåget. Måste så i undantagsfall ske, t. ex. om det norrgående tåget blivit kvarstående i Göteborg-Tingstad på grund av lokskada e. d., skall förläggordern ställas till tågklararen, Olskroken, vilken har att till det norrgående tågets tågchefälhavare telefonera kvarhållningsorder enligt form. S 9. Denna order skall av nämnde tågchefälhavare nedskrivas med kopior, som mot kvitto skola överlämnas till lokpersonalen. Sedan så skett, skall tågklararen i Olskroken per telefon underrättas därom. Först därefter får verkställighetsorder utfärdas av nämnde tågklarare. I fråga om här berörd ordergivning gäller vad i punkt 5 bestämts angående order å form. S 8.

c. När Lillhagen är obebakad, får anmälan "0 in i Olskroken" för södergående tåg, som skall föra slutsignaler, ej avlätas förrän tåget inkommit dit och slutsignal å dessamma iakttagits. Om vid möte enligt b) det norrgående tågets tågchefälhavare telefonerat underrättelse till tågklararen i Olskroken, att det södergående tåget vid ankomsten till Göteborg-Tingstad medfört slutsignal, må dock omedelbart därefter anmälas "0 in i Olskroken" för sistnämnda tåg och körsignal visas för det norrgående tågets gång från Göteborg-Tingstad.

Bestämmelserna i punkterna 1—5 samt 6 b) och c) skola intagas i tidtabellsboken.

I Göteborg-Tingstad skall vara uppsatt en från ställverket i Olskroken manövrerbar tjutare för tillkallande av tågpersonal. Genom trafikinspektörens försorg bör därstädes vid den för tågpersonalen avsedda telefonen form. S 8 och S 9 hållas tillgängliga. (Skr. 7/2 41.)

Tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård.

Med hänsyn till bangårdsförhållandena samt växel- och signalsäkerhetsanläggningens funktion har styrelsen bestämt, att tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård skall betraktas såsom rörelse inom ett stationsområde.

I anledning härav skola tågmöten vid Frändtorp och Sävenäs rangerbangård icke angivas i tjänstetidtabellerna.

Kontroll å tågrörelsen mellan Frändtorp och Sävenäs rangerbangård skall utövas av tågklararna vid Frändtorp och Olskroken, vilka efter överenskommelse jämväl äga ändra ordningsföljden mellan här ifrågasvarande tåg. Tågpersonalens kontroll över tågföljden bortfaller. (Skr. 17/10 41.)

Tågrörelsen å bansträckan Boden C—Boden S.

Tågklararen vid Boden C har medgivits rätt

dels att anordna och inställa extratåg samt bandispositioner å bansträckan Boden C—Boden S.

dels att ändra ordningsföljden mellan tåg (såväl i samma som i motsatt riktning), vilka antingen endast gå å sträckan Boden C—Boden S eller av vilka det ena går å nämnda sträcka och det andra å sträckan Boden C—Hednoret eller söder därom. (Skr. 14/3 41.)

Särskilda föreskrifter beträffande ständigt obehållna driftplatser.

Enär vevapparaterna vid militär-mötesplatserna Buddbyn, Hundsjö, Degerselet, Bjurå, Avafors, Hata-träsk, Sägbacken, Råktjärn, Östra Flakaträsk, Bodträsk, Lapträsk, Kärrbäck, Karlhuvaara, Lomkärr och Bäverbäck ej äro försedda med K 16-lås, skola K 15-nycklarna till tåg-vägslåsen i stället användas som huvudnycklar.

Då platsen är obehållnad för tåg dygnet runt, skall K 15-nyckel för vederbörande plats förvaras å endera eller å båda de närmaste å ömse sidor om platsen belägna bevakade stationerna. Nyckeln skall förses med bricka märkt »huvudnyckel för NN». (Skr. 16/8 41.)

Intill dess blockförbindelse anordnats till Aborrtjärns grusgrop har bestämts följande.

När huvudnyckel K 16 för den ständigt obehållna driftplatsen Aborrtjärns grusgrop utlämnats vid bandisposition för uttagning av lok och vagnar till nämnda driftplats, må hinderanmälan återkallas, utan att nyckeln återlämnats till en av de angränsande stationerna under förutsättning, att tillsyningsmannen anmält, att lok och vagnar äro avställda innanför befintlig spårspärr och lathörande föreskrifter i säkerhetsordningens § 93 i övrigt äro uppfyllda samt anmälan åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad».

Så snart lämpligen kan ske, skall huvudnyckeln återställas till den station, varifrån den utlämnats. Intill dess så skett, är tillsyningsmannen ansvarig för att huvudnyckeln icke obehörigen begagnas. (Skr. 17/7 41.)

Ständigt obehållna signalplats vid rörlig bro.

Signalplatsen vid rörliga bron vid sjön Kratten å linjen Västanfors—

Snyten får vara ständigt obehållnad även under seglationstid. Svängbron må öppnas för fartyg, när tåg med udda nummer passerat huvudsignalen söder om bron eller när tåg med jämnt nummer befinner sig å tåganmälningssträckan närmast söder om Västanfors på väg mot denna station och tiden enligt brovaktens bedömning är tillräcklig, så att bron åter kan vara klar för järnvägstrafik å den i »Instruktion för brovakter» föreskrivna tiden före tågets väntade ankomst. Hinderanmälan behöver ej utväxlas, när bron öppnas. (Skr. 8/11 41.)

Särskilda undantagsbestämmelser beträffande rälsbussar.

Å bandelarna Bollnäs—Orsa och Vansbro—Särna har medgivits tillämpning tills vidare av de för rälsbuss med eller utan släpvagn gällande undantagsbestämmelserna enligt styrelsens skrivelse den 3/12 1936 (se sid. 6 i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för år 1936), dock ej däri angivet undantag från såo § 67. (Skr. 29/7 resp. 7/8 41.)

Särskilda undantagsbestämmelser för Falköping C filthörande spårområden.

Enär vid Falköping C stationsgränserna i säkerhetshänseende äro belägna vid de längst bort befintliga huvudsignaler, som manövreras från stationens ställverk, i följd varav rörelser med järnvägsfordon mellan Falköpings C och Berga kalkbruk, Tomten samt Falköping S kunna ske under form av växlingsrörelser, har styrelsen föreskrivit följande.

Sträckbevakning och inspektion genom banpersonalen skall beträffande spårområdena utanför huvudsignalerna 5 h resp. 65 v ske i samma ordning och omfattning som hittills, och för nämnda spårområden behöves tågvägsinspektion enligt såo § 55

ej ske i vidare mån, än som är möjligt genom anordningarna i ställverket.

Spåret å nyssberörda spårområden skall vid tillämpning av såo §§ 25, 68:5 och 6, 83 och 84 betraktas såsom tillhörande linjen.

Förare av småfordon skola uppmärksamgöras på, att för utförande av dylikt fordon å ovanberörda spårområden skall erfordras medgivande varje gång av tågklareraren i Falköping C. (Skr. 17/10 41.)

Särskilda undantagsbestämmelser från 1941 års såo för av SJ övertagna bandelar, som tillhöra VI distriktet.

Styrelsen har medgivit, att nedan angivna undantagsbestämmelser till den fr. o. m. 1/11 41 gällande såo vid statens järnvägar få gälla från och med nämnda dag och tills vidare. De undantagsbestämmelser, som enligt nedanstående skola gälla för spåriga bandelar, skola tillämpas utöver vad som stadgats i tillägg B till såo.

Vid 25 trafiksektionens normal-spåriga bandelar.

Övre lyktan i semafor må, då endast översta vingen är ställd i 45° vinkel uppåt, visa blinkande grönt sken (ny anm. 2 efter anm. 1 i § 6 I A 1).

T-semafor må finnas vid driftplats med mera än en växel i huvudspåret (§ 6 I A 1, anm. 1).

Försignal må vara anbragt till höger om spåret (§ 6 I B 1).

Befintliga påstigningsmärken må bibehållas (§ 6 III 4).

Vid driftplats, där infartssignal är placerad innanför yttersta växeln, må hjälpsignalmedlet anbringas omedelbart utanför nämnda växel (§ 8:1 c).

Vid 26 trafiksektionen.

Semafor med blinkande grönt sken — såväl ett som två sken — må bibehållas (§ 6 I A 1).

Befintliga skivsignaler — infartssignaler — vid Kalmar C och Kalmar V må bibehållas (§ 6 I A 1).

Försignal må vara anbragt till höger om spåret (§ 6 I B 1).

Befintliga påstigningsmärken må bibehållas (§ 6 III 4).

Vid 25 trafiksektionen, bandelen Limmared—Falkenberg, och vid 27 trafiksektionen.

Befintliga skivsignaler — infartssignaler — må bibehållas (§ 6 I A 1).

T-semafor må finnas vid driftplats med mera än en växel i huvudspåret (§ 6 I A 1, anm. 1).

Ljuset i lykta till skivförsignal må vara fast (§ 6 I B 1).

Å bansignaltavla behöver reflektorprisma ej vara anbragt (§ 6 II B 6 och 7).

Befintliga påstigningsmärken må bibehållas (§ 6 III 4).

Befintliga lystringsmärken må bibehållas (§ 6 III 5).

Orienteringsmärke vid driftplats utan huvudsignal (§ 15:9 a) och vid driftplats utan försignal till infartssignal (§ 15:9 b) användes endast där trafikinspektören efter samråd med baningenjören och maskiningenjören så anser nödvändigt. Vid bedömandet härav skall erforderlig hänsyn tagas till förekommande följtågstrafik (§ 101:7).

Driftplats, som skall vara obehållnad för tåg, må vara utrustad på hitillsvarande sätt (§§ 86—96). Härigenom betingade särskilda bestämmelser skola utfärdas av trafikinspektören efter samråd med baningenjören (signalingenjören) och maskiningenjören.

Vederbörande trafikinspektör har att utfärda i anslutning till ovanstående erforderliga ändringar och hänvisningar i berörda paragrafer i nya

såo vid statens järnvägar (t. ex. §§ 8—10) respektive — för smalspåriga bandelar — även i tillägg B därtill.

Så snart erforderliga anordningar m. m. i och för tillämpandet av bestämmelserna i 1941 års såo vid statens järnvägar jämte tillägg B därtill hunnit vidtagas, skola ovan angivna undantagsbestämmelser upphöra att gälla och alltså upphävas. (Skr. 25/9 41.)

5. Tolkningar av såo föreskrifter.

Av överinspektören för säkerhetstjänsten har under året lämnats ett antal skriftliga tolkningsuttalanden. De av dessa, som fortfarande äga giltighet och äro av större betydelse, ha intagits eller komma att intagas i »Meddelande från överinspektören för säkerhetstjänsten vid SJ».

6. Särtryck och andra föreskrifter samt formulär.

Särtryck nr 2, »Säkerhetsordning vid statens järnvägar», har utkommit i ny, fr. o. m. den 1 november 1941 gällande upplaga. En kortfattad framställning av de i sak väsentligaste nyheterna i denna upplaga av såo har utgivits.

Ny upplaga av särtryck nr 166. »Bestämmelser angående hjälpberedskap», gällande fr. o. m. den 1 oktober 1941, har fastställts.

I skrivelse den 21/11 1941 har bestämts följande. Med hänsyn till hjälpvagnarnas otillfredsställande bromsutröstning skola hemstationerna för hjälpvagnar å form. nr 358 H »Åtgärder vid järnvägsolycka» göra anteckning om att för erhållande av erforderlig bromskraft, när vid uttryckning ej endast ambulansvagn medföres, med tryckluftbroms försedda andra vagnar om möjligt skola tillkopplas i den omfattning, som erfordras för att möjliggöra den stör-

sta hastighet, som å ifrågakommande bansträcka är tillåten. Härvid skall beaktas, att större antal bromsvagnar erfordras, om hjälptåget skall framföras av D-lok än om annat lok skall användas.

Från såo (bil. 1 i 1934 års upplaga) ha till str 49 (bil. 3) överflyttats bestämmelser angående effekter (tågattiralj), som skola finnas i någon av de i tåg medförda vagnarna eller medföras av konduktörspersonal och bromsare, varjämte bestämmelserna ändrats.

»Föreskrifter ang. framförande av överföringsvagnar för fordon av annan spårvidd på smalspårig bandel» ha fastställts.

Form. nr 60 A, »Kontrakt ang. arrende av SJ tillhörigt område», och form. nr 60 C, »Skrivelse ang. upplåtelse av SJ mark», ha utgivits i nya upplagor, varvid formulären bl. a. kompletterats med bestämmelser rörande uthyrning av område vid elektrifierat spår.

Benämningarna å form. nr 276 M och 307 F ha ändrats till resp. »Telefonbok för banpersonal» och »Telefonbok för station».

Form. nr 363 A, »Överlämningsbok», jämte därtill hörande anvisningar har nytryckts med vissa smärre ändringar.

Nytt form. nr 381 N (S 3), grundat på kortsystem, har fastställts.

I anslutning till nya såo ha, förutom form, nr 381 N (S 3), dels alla övriga tidigare gällande S-formulär och dels form. nr 393 N 1, »Anmälan angående avslutad bandisposition», nytryckts, varjämte de enligt såo nytillkomna formulären nr 359 C, »Tåg-anmälningsbok för tågbefälhavare enligt såo § 100», och nr 381 Y (S 14), »Mötesändring enl. såo § 100: 7», utkommit. Dessutom har omtryckning skett av de till form. nr 223 A, »Anteckningsbok för A- och B-fordonsförare», hörande anvisningarna och av det vid malmbanan gällande form. nr 359 H, »Anvisningar

för tågföljdsbokens användande», samt av anslaget »Hinder å bansträckan», form. nr 381 J.

I samband med omtryckning ha dessutom följande formulär ändrats, nämligen 358 H, 359 A, 361, 361 C och 670 H.

Ett nytt anslag, form. nr 381 M 1, »Obs! Lastspårsavskiljarnyckel är utlämnad. Strömmen är påsläppt», har fastställts.

Tidigare gällande form. nr 361 P, »Utdrag ur säkerhetsordningen, § 82», har slopats.

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

Nr 125 ang. form. nr 60 A och C.

Nr 136 ang. ändring av benämningen å form. nr 276 M och 307 F.

Nr 353 ang. ny upplaga av särtryck nr 2.

Nr 359 ang. nytryckning av form. nr 363 A, »Överlämningsbok», jämte därtill hörande anvisningar.

Nr 423 ang. placering i tåg av vagnar, lastade med lättantändligt gods.

Nr 452 ang. form. S 3.

Nr 458 ang. målning av semafo-

rer, huvudsignaltavlor, slutsignallyktor m. m.

Nr 459 ang. vagnar med slag i hjul.

Nr 530 ang. förbud mot insättande av småbärriga utländska godsvagnar i snabbgående godståg.

Nr 533 ang. ändring av signalmedel m. m.

Nr 548 ang. reservkoppel, som ej kunna upphängas.

Nr 590 ang. erforderlig bromskraft i tåg.

Nr 611 ang. bromsplattor i hjul.

Nr 629 ang. elektriska slutsignallyktor, system Nife.

Nr 639 ang. ny upplaga av särtryck nr 166.

Nr 666 ang. vagnar, å vilka antändning skett genom tjuvbromsning.

Nr 697 ang. provisoriska bestämmelser i anslutning till tidtabellsböckerna m. m. på grund av 1941 års såo.

Nr 714 ang. ändringar i särtryck nr 27.

Nr 719 ang. S-formulären och andra i såo nämnda formulär m. m.

Nr 727 ang. provisoriska undantag från 1941 års såo.

Nr 830 ang. slutsignallyktor å tåg.

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.

Bastuträsk den 10/1.

Tåg 4353 ingick på spår 2 i stället för spår 3, varvid det sammanstötte med två kollastade vagnar. Loket och en vagn skadades obetydligt. Tågklararen hade, oaktat han hade vetskap om att förreglingen var ur bruk för ändringsarbeten på växel- och säkerhetsanläggningen, ej förvissat sig om, att tågvägen var klar och betryggad.

Långsele den 16/2.

Tåg 4370 sammanstötte på ingående å stationen med ett växlingssätt. En växel i tågvägen var fellagd. Avsevärda skador uppstodo å lok, vagnar och kontaktledning. Infartssignalen hade till följd av signalvaktens glömska ej återställts till stopp efter tidigare inkommet tåg 4352.

Ljusdal den 24/3.

Då tåg 4205 var på utgång från stationen, intog en växel felaktigt läge, med påföljd att tåget kolliderade med ett växlingssätt. En del skador uppstodo å lok och vagnar. Bristfällig tågvägsinspektion.

Ballingslöv den 3/4.

Sedan tåg 5754 intagits å spår 2 och stannat vid hinderpålen till norra slutväxeln, gav tågklararen körsignal och avgångssignal till det mötande tåget 4355 utan att inspektera genomfartstågvägen, med påföljd att tåget kolliderade med de två sista vagnarna i tåg 5754, vilka ej stodo hinderfritt i södra änden av bangården. Därvid lösrycktes den sista vagnen och släpades med i ballasten 75 meter, tills tåget stannade. Den andra vagnen urspårade med ena hjulparet strax norr om växelkorsningen. Båda tågspåren samt huvudspåret mot Hässleholm blevo blockerade. Vid olyckstillfället var all ytterbelysning tänd, och vädret var klart. På grund av kurva var dock sikten mindre god. Tågs 4355 lok och ett D-lok, som overksam medfördes i detta tåg, skadades och blevo tjänsteodugliga, varjämte en O-vagn blev lindrigt och en annan svårt skadad. Ballasten vid högra sidan av spåret upplöjdes på en sträcka av 75 meter. En elektrisk stolpe skadades.

Ljusdal den 29/4.

Tåg 8326 ingick å fel tågväg, varvid ett vagnssätt påkördes. Mindre skador uppstodo å tågloket och en vagn. Bristfällig tågvägsinspektion.

Ängelholm C den 3/6.

Då tåg 2023, som utgick från norra delen av spår 1, var på väg ut genom förbindelsespåret mellan spåren 1 och 2, törnade loket emot sista vagnen i tåg 1895, som stod uppställt å södra delen av spår 1. Detta tåg hade backats så långt mot norr, att det icke stod hinderfritt för tåg genom förbindelsespåret. Utfartstågvägen för tåg 2023 från spår 2 hade lagts av tågklararen och utfartssignalen hade intagit körställning, men tågklararen hade därvid icke tänkt på att växlarna i förbindelsespåret mellan spåren 1 och 2 icke ingå i denna tågväg, varför han, då han såg utfartssignalen visa kör, gav avgångssignal till tåget. Strax efter det att tåget satt sig i rörelse, observerade han, att tåg 1895 icke stod hinderfritt, varför han omedelbart visade stoppsignal, men på grund av det korta avståndet hann föraren icke stoppa tåget, förrän kollisionen inträffat. Ingen människa skadades. Å loket och den påkörda vagnen uppstodo en del skador.

Karungi den 4/6.

Tåg 4460 intogs på fel spår och sammanstötte med där stående vagnar. Såväl loket som vagnarna skadades avsevärt. Försummad tågvägsinspektion.

Örebro C den 12/7.

Tåg 4359 på utgående sammanstötte med å angränsande spår ej hinderfritt uppställda vagnar. Bristfällig tågvägsinspektion. Obetydliga skador uppstodo å en G-vagn samt loket.

Karungi den 10/9.

Tåg 8520 påkörde vid utgående från stationen tre vagnar, som tidigare växlats till kajspåret men varken fastbromsats eller förstängts och därför rullat

ut i tågvägen. De påkörda vagnarna urspårade. Endast mindre skador uppstodo på lok och vagnar. En fjärde vagn hade rullat ut på linjen. Den påträffades och återfördes av tåg 2725, som fått vso för att i Karungi möta tåg 8520, sedan detta drabbats av nyssnämnda kollision. Försummad tågvägsinspektion och uraktlåtenhet att förstänga de på kajspåret stående vagnarna voro orsak till missödena.

Växjö den 11/9.

Efter erhållen avgångssignal gick tåg 302 in på sidospår och sammanstötte med där stående vagnar. Endast obetydliga skador uppstodo. Felaktigt lagd tågväg och underlåten tågvägsinspektion.

Älvsby den 30/9.

Tåg 4454 intogs i enlighet med tidtabellen på spår 3, på vilket emellertid tomma grusvagnar befunno sig. Genom bromsning nedbringades hastigheten, men kollision kunde ej undvikas. Sex av de påkörda vagnarna skadades, därav en så svårt att den måste nedskrotas. Loket erhöll mindre skador. Bristfällig tågvägsinspektion.

Älmhult den 7/10.

Tåg 8008, som intogs å ordinarie tågspår medelst signal till växlingsrörelse, påkörde å spåret stående vagnar, med påföljd att sju vagnar urspårade och demolerades. Loket blev tjänsteodugligt. Vid tillfället rådde stark dimma. Ingen person skadades. Ofullständig tågvägsinspektion.

Umeå den 20/10.

Tåg 6749 intogs å stationen enl. säo § 52. När infartssignalen passerats, upptäckte föraren vagnar i tågvägens främre del och tillsatte omedelbart bromsarna. Avståndet var emellertid för kort, och vagnarna påkördes. En vagn urspårade. Mindre skador uppstodo på lok och en vagn.

Strålnäs den 11/11.

Tåg 106 påkörde vid infart å spår 2 det å samma spår stående lokalgodståget 7356. Två personer skadades lindrigt. Tågs 106 lok skadades obetydligt och några glastrutor i tågets två främsta vagnar krossades. Däremot uppstodo ansevnliga skador på en del av tågs 7356 vagnar. Tågklararen hade visat körsignal till tågets ordinarie tågväg, oaktat denna ej var klar.

Åslunga den 30/11.

Tåg 2404 ingick för rätt signalbild å fel tågspår på grund av att en växel låg fel. Tåget törnade emot en å spåret stående G-vagn, vilken urspårade med ett hjulpar. Loket skadades lindrigt, men å vagnarna uppstodo ej några skador. Tågklararen hade underlåtit att omlägga ovannämnda växel efter tåg 2403 samt att utföra tågvägsinspektion för tåg 2404.

Bastuträsk den 8/12.

Tåg 4466, som var genomfartståg, sammanstötte med tåg 6766, som stod uppställt i tågvägen. En resande erhöi en lättare kontusion. Lok och tre vagnar skadades. Tågklararen hade ej ställt huvudsignalen till stopp efter det tåg 6766 intagits.

Långsele den 10/12.

Tåg 6056 intogs för rätt signalbild å fel spår och kolliderade med ett växlingssätt. Mindre skador uppstodo å tågloket. Bristfällig tågvägsinspektion.

Snyten den 13/12.

Tåg 4422 intogs å huvudtågväg och påkörde där stående tåg 7330. Tågs 4422 lok jämte i tåg 7330 sist gående vagnar skadades. Felaktig tågväg hade lagts av tågklararen. Snöyra försvårade sikten, men på grund av tågs 4422 låga hastighet uppstod inga skador å detta tågs vagnar. Sedan utbyte av lok skett, kunde tåg 4422 fortsätta.

Påarp den 18/12.

Tåg 7972, som stod å spår 1, skulle å stationen förbigås av tåg 2304. Det sistnämnda tåget intogs emellertid även det å spår 1, varigenom tåg 7972 blev påkört bakifrån. Genom missödet blev tågs 2304 lok tjänsteodugligt och tågs 7972 två sista vagnar skadade.

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

Anneberg—Kungsbacka den 6/1.

På grund av lokskada stannade tåg 1523 å linjen. Från Kungsbacka rekvierat hjälplok kolliderade vid framkomsten med tåget, varvid icke obetydliga skador uppstodo å de båda loken, en personvagn samt godsfinan — som spårade ur med det bakre hjulparet. Hjälplok utsändes från Göteborg, och den skadade materielen infördes till Kungsbacka. Ingen människa skadades allvarligt. Å banan uppstodo inga skador. Anledningen till kollisionen var, dels att erforderlig skyddssignalering genom utläggning av knalldosor icke verkställdes, dels att order om hjälplokets gång ej meddelats skriftligt utan endast muntligt, varvid missuppfattning uppkommit om var det förölyskade tåget befann sig.

Bollnäs—Söräng den 23/2.

Rälsbusståg 2602, som framfördes på 300-meterssträcka efter rälsbusståg 2616, påkörde sistnämnda tåg, som hade stannat på grund av motorfel. Ett tiotal personer skadades, dock ingen allvarligt. De båda rälsbussarna skadades avsevärt. Isbark och snö på rälen hindrade effektiv bromsning av tåg 2602.

Arvidsjaur den 4/5.

Rälsbusståg 1038, som framfördes som följtåg efter tåg 10224, påkörde detta, då det stannat utanför infartssignalen. På grund av den starka stigningen hade tågs 10224 lok ej förmått draga in tåget, när körsignal visats, varför det fastbromsats och lokbiträdet sänt bakåt för stoppsignalering med knalldosor mot den efterföljande rälsbussen. Stoppsignaleringen medhånds dock ej, utan rälsbussen sammanstötte med tågs 10224 sista vagn. Sikten var dålig på grund av S-kurva, varför tåg 10224 ej syntes men väl huvudsignalen, som stod i körställning, när rälsbusståget kom. En person skadades lindrigt.

Hoting den 30/5.

På utgång från stationen sammanstötte rälsbusståg 2692 med en vagn, vilken av privat lastningsmanskap olovligt utförts i tågvägen, sedan tågvägs-

inspektion verkställdes av tågklararen. En resande erhöi vid sammanstötningen en lindrig käkskada. Rälsbussen och vagnen erhöi en del skador.

Braås den 25/7.

Följtåg 382 påkörde bakifrån tåg 354, som stannat framför infartssignalen i stoppställning. Rälsbussens framparti trycktes in, och samtliga personer skadades, dock ingen allvarligt.

Emmaboda den 10/11.

Tåg 503, som framfördes av tvåbemannat lok, körde förbi infartssignalen i stoppställning och sammanstötte med tåg 6951. Endast mindre skador uppstodo.

Braås—Brittatorp den 3/12.

Tåg 6521 medförde så stor vagnvikt från Braås, att stigningen upp till Sevedstorp icke kunde forceras. Halva tåget avkopplades och fastbromsades därför vid stigningens början, varefter resten skulle framföras till Brittatorp. Icke heller denna del förmådde loket draga upp för stigningen, varför ytterligare 9 vagnar avkopplades, varvid tvenne bromsar drogos åt och bemannades. Dessa vagnar kommo dock i drift och sammanstötte med de nedanför stigningen avkopplade vagnarna. Flera vagnar urspårade och skadades. Olyckshändelsen förorsakades av att de sist avkopplade vagnarna icke förstängts på betryggande sätt.

Bastuträsk—Kusfors den 9/12.

Ett hjälplok, som utsänts från Kusfors för att införa rälsbusståg 2739, som fått motorstopp och stannat på linjen, påkörde rälsbussen och ramponerade densamma. Två knalldosor hade utlagts på c:a 660 m avstånd från rälsbussen, men explosionen av dem hade ej uppfattats av lokpersonalen. Dessutom hade rälsbussens position uppgivits fel och hjälplokets bromsar ej fungerat tillfredsställande.

Almedal—Mölnåls övre den 12/12.

Enär tåg 5167 stannat i en kraftig stigning, beordrades muntligen föraren å tåg 5202 att med detta tågs lok avhämta tåg 5167. Då föraren för sent upptäckte det stillastående tåget, blev bromsvägen för kort, och loket kolliderade med tåget, varvid en hel del skador å de båda loken uppkommo. Knalldosor hade icke utlagts som skydd för tåg 5167.

Orsakade av försummelse vid växling.

Hässelholm den 10/1.

På väg från lobbangården till tågs 2309 tågsätt vid södra änden av personbangården råkade tågloket sammanstötta med 10 lastade vagnar, som avkopplats från ett tåg och nu stodo fastbromsade. Skador uppstodo å loket och å en godsvagn. Det inträffade berodde dels på att ställverksvakten icke förvissat sig om att spåret var fritt från vagnar och dels på att föraren icke kunde bringa loket till stopp, sedan biträdet ropat åt honom att göra så.

Ångelholm C den 2/2.

Vid växlingsrörelse med lok från tåg 2051 påkördes och skadades avsevärt en DF- och en C-vagn. Orsaken till det inträffade var, att föraren icke nedbromsat loket i tid.

Hälsingborg F den 22/2.

Vid växling å godsbangården sammanstötte ett växlingslok, dragande 4 vagnar, med tågs 2078 vagnsätt. Skador uppkommo å loket, en F- och en Co-vagn, varjämte F-vagnen urspårade. Ingen person skadades. Orsaken till det inträffade var, att vid tiden för missödet och närmast före fallit våt snö, varför rälerna voro sliriga och dålig bromsverkan erhöles, varjämte samtliga sandrör å loket voro tilltäppta. Föraren hade i hastigheten bromsat för fullt, varigenom fastlåsning av hjulen skett.

Nässjö den 24/6.

Tågs 104 lok (litt. D) kördes till lokstallet för komplettering av smörjning och tillsyn av motorlager. Sedan dessa arbeten avslutats, skulle loket köras av vändskivan. Härvid låg denna emellertid till fel spår, varigenom två å detta spår stående vagnar påkördes och den ena urspårade. Vagnarna skadades men ej loket. Föraren hade vid tillfället underlåtit att förvissa sig om, huruvida hinder för lokets framförande förelåg, samt vid framförandet haft sin plats i lokets bakre hytt i farriktningen trots däremot utfärdad särskilt förbud.

Vännäs den 8/7.

Tåg 4353 blev på utgående påkört av ett växlingslok. Tågloket urspårade. Endast mindre skador uppstodo på loken. Tågklararen hade uraktlåtit tillse, att tågvägen var klar och växlingsledaren att växlingsrörelsen kunde utföras utan fara.

Hälnäs den 19/8.

Under växlingsrörelse utanför yttersta växeln med tågs 4354 tågsätt sammanstötte med detta ett banavdelningens vagnsätt, som var på ingående efter en bandisposition. Båda loken och två vagnar ramponerades. Tågklararen hade underlåtit anordna stoppsignal till skydd för den disponerade sträckan.

Helgum den 30/8.

Tåg 8222 hade inkommit till stationen och skulle där förbigås av tåg 6056. Efter det tåg 6056, som skulle passera stationen, erhållit avgångssignal vid infartstågvägens början, sattes tågs 8222 lok i rörelse för växling, kom ut i tågvägen för tåg 6056 och kolliderade med detta. Båda loken skadades avsevärt. Växlingsrörelsen hade skett utan tågklararens medgivande.

Norrköping C den 2/10.

Tågs 4004 lok påkörde ett växlingslok, varvid båda loken skadades.

Åstorp den 1/11.

Under växling med främre delen av tågs 5657 tågsätt påkördes andra vagnar tillhörande samma tågsätt. Vid sammanstötningen urspårade en vagn med främre hjulparet och trängde något in i gaveln på en annan vagn. Båda vagnarna skadades. Orsaken till det inträffade var, att föraren förlorat signalgivaren ur sikte utan att vidtaga därav påkallad, föreskriven åtgärd.

Kattarp den 30/11.

Under det tåg 2064 drogs fram följde lok från tåg 2034 efter, varvid det senare loket på grund av dålig bromsverkan råkade törna mot det framförvarande tåget. Härvid uppkommo en del skador, bl. a. sönderslagna fönster-rutor. Ingen resande skadades. Föraren å det ensamma loket hade icke efterkommit i särtryck 254 Bt A 18 given föreskrift beträffande provning av broms efter hytthyte.

Bräcke den 20/12.

Vid ingående på stationen påkörde tåg 10124 en vagn, som urspårat å ett sidospår och ej stod hinderfritt, vilket ej observerats av växlingspersonalen. En del skador uppstodo på lok och vagnar i tåget.

Orsakade av outredd anledning.

Ånge den 3/5.

Tåg 4452 ingick på fel spår och kolliderade med tåg 4205, vilket stod färdigt för avgång. Lindrigare skador uppstodo å båda loken samt å sex vagnar. Orsaken till missödet var att en växel låg i minusläge, ehuru den enligt läget på ställverkets hävstänger var förreglad i plusläge. Vid besiktningen av växeln efter det att sammanstötningen ägt rum, befanns linjhulets bygel vara bräckt, vilken skada troligen uppkommit genom tidigare uppkörning av växeln.

B. Kollisioner med småfordon.

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Axelvold den 7/2.

Extratåg 10211 påkörde inom Axelvolds stationsområde strax invid södra infartssignalen en med stängselstolpar lastad tralla, som blev något skadad. Underrättelsestationen hade uraktlåtit att lämna personalen å tåget under rättelse å form. S 10 om. att sträckvakten ej underrättats om tågets gång. Txp i Axelvold hade ej vidtagit de åtgärder, som erfordrades, då han lämnat tillstånd att på tågspår uttaga A-fordonet, samt ej vederbörligen inspekterat tågvägen.

Mosås den 31/3.

Tåg 645 påkörde vid infart å stationen en trampdressin, som ej stod hinderfritt.

Koler—Storsund den 18/5.

Tåg 6554 sammanstötte med en såsom B-fordon gående motordressin. Ingen person ådrog sig nämnvärda skador. Dressinen spolierades helt, och smärre skador uppkommo på loket. Tågklararen i Koler hade underlåtit kvarhålla tåget, till dess dressinen ankommit till driftplatsen, trots att framställning därom gjorts av dressinens förare.

Ragunda den 17/6.

Tåg 8221 påkörde vid stationen en motordressin, vilken avsevärt skadades. Tågklararen hade beräknat, att dressinen skulle avgå före tågets ankomst, och sedan ej iakttagit densamma, innan körsignal visades med infartssignalen.

Stavre den 18/6.

Tåg 5925 påkörde i södra änden av bangården en motortralla. Småfordonsföraren hade hos tågklararen begärt, att tåget skulle kvarhållas, till dess småfordonet ankommit till driftplatsen. Tågklararen hade senare avglömt detta och givit avgångssignal till tåget. Motortrallan spolierades. Ingen person skadades.

Järneträsk—Korsträsk den 18/7.

Tåg 8522 kolliderade med ett B-fordon, bestående av en motordressin, beroende på att tågklararen i Järneträsk avglömt tidigare till småfordonsföraren medgivet kvarhållande av tåget. Tågklararen hade ej gjort föreskriven anteckning i tågtidjournalen och ej heller genom skriftlig order å form. S 11 underrättat personalen å tåget om kvarhållandet. Motordressinen ramponerades och mindre skador uppstodo på loket. Ingen person skadades.

Fiskeby—Norrköping C den 28/9.

Tåg 880 påkörde en med räler lastad trehjulig. Enkelspårdrift hade anordnats Kimstad—Fiskeby i stället för Fiskeby—Norrköping C, på grund av att begäran per telefon om enkelspårdrift missuppfattats av tågklararen och ej repeterats av denne.

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

Jokkmokk—Piatis den 27/2.

Tåg 8528, som var 3 timmar försenat, upphann och påkörde en dressin, som fördes av en banvakt. Vid kollisionen, som på grund av snöyra ej uppmärksammades av lokpersonalen, sköts dressinen framför tåget, till dess den urspårade och jämte banvakten kastades upp på lokets plog, där banvakten och dressinen blevo hängande, till dess tåget ankom till Jokkmokk. Banvakten undkom med lärbensbrott och en del andra skador. Dressinen blev fullständigt demolerad. Banpersonalen var vederbörligen underrättad om tågets gång.

Järlåsa—Vittinge den 9/3.

En dressin påkördes av försenade tåg 21, varigenom den blev fullständigt spolerad. Dressinföraren, en banvakt, hade efterhört tågläget å underrättelsestationen, innan färden påbörjades, men ett missförstånd hade därvid tydligen uppstått, i det att tågen nr 23 och 21 förväxlats. Banvakten lyckades kasta sig åt sidan och undkom utan skador.

Norra Vram—Åstorp den 10/3.

Omedelbart söder om Åstorps bangård kolliderade tåg 5693 med en motordressin, som kom i riktning mot tåget. På grund av kurva kunde blott en ringa del av framföriggande bansträcka överblickas. Ingen person blev skadad. Loket erhöill blott mindre skador, under det att dressinen blev svårt ramponerad. Till underrättelsestationen hade anmällts B-fordonsfärd å bansträckan Billesholms gruva—Ängelholm. Orsaken till missödet var troligen, att det vid telefonsamtalet mellan småfordonsföraren och underrättelsestationen förekommit hörfel eller bristfällig kollationering beträffande extratågets tidtabellstider.

Ope—Östersund C den 13/3.

Strax väster om omformarstationen i Östersund påkörde tåg 2342, som var i rätt tid, en motortralla. Vid efterhörandet av tågläget i Brunflo hade småfordonsföraren av misstag efterfrågat tågs 5928 läge i stället för tågs 2342 och fått till svar, att tåget var omkring 25 min. försenat. Ingen person skadades. Endast mindre skador uppstodo å trallan.

Björneborg—Strömlorp den 28/5.

Extratåg 7669 kolliderade med en ledningsavdelningen tillhörig motordressin, som användes för transport av materiel och verktyg till en arbetsplats å linjen. Dressinen blev svårt ramponerad. Dressinföraren hade uraktlåtit att före färdens anträdande inhämta upplysning om anordnade tåg m. m.

Dalgränsen—Häslbo den 4/6.

Extratåg 4452 påkörde en mötande motordressin. Dressinföraren dödades. Han hade vid anmälan av B-fordonsfärden till underrättelsestationen frågat, huruvida ett visst annat tåg vore anordnat ifrågavarande dag, men vid nekande svar härå anhållit om uppgiftslämnarens signatur och därefter avslutat samtalet, varför den sistnämnde varit av den uppfattningen, att dressinföraren kände till tågläget i övrigt.

Bispgården—Ragunda den 5/6.

En motordressin påkördes av tåg 4450. En av de två personer, som färdades på dressinen, erhöill mindre skador. Dressinen blev spolerad. En del mindre skador uppstodo på loket. Tågklararen i Ragunda hade mottagit meddelande om färden med småfordonet men hade ej omnämnt, att tåg 4450 var anordnat.

Mosås—Örebro S den 10/7.

Tåg 7295 påkörde strax norr om Adolfsbergs hållplats en banmästardressin, vilken fullständigt ramponerades. Fordonsföraren hade glömt den kort förut genom tidtabellsändring ändrade tiden för tåget.

Gävle—Ockelbo den 25/7.

Extratåg 6286 påkörde en motortralla, som framfördes såsom B-fordon. Småfordonsföraren hade icke erhöillit underrättelse om extratågets gång. Trallan sönderkördes. Ingen person skadades.

Ekträsk—Yttersjön den 28/7.

Extratåg 4463 påkörde och skadade ett B-fordon. B-fordonsföraren hade icke erhöillit meddelande om att tåget var anordnat.

Finnerödja—Gårdsjö den 30/7.

Tåg 7514 påkörde å linjen en banavdelningen tillhörig motortralla, vilken framfördes som B-fordon Finnerödja—Gårdsjö efter tåg 1305. B-fordonsföraren, en banarbetare, hade glömt tåg 7514. Ehuru B-fordonsföraren på ca 600 m. avstånd observerade tåget och visade stoppsignal, kunde tåget ej bringas att stanna i tid, varför motortrallan påkördes och ramponerades. Inga skador å lok eller spår.

Karsbäcken—Kusfors den 30/7.

Tåg 4461 sammanstötte med ett A-fordon, bestående av en elektrifieringen tillhörig motortralla. Trallan skadades och ett antal isolatorer, varmed trallan var lastad, förstördes. Tågklararen hade missuppfattat tiden för hindrets varaktighet och då anmälan om A-fordonets undanförande uteblev samt småfordonsföraren ej kunde anträffas, avsänt tåget 25 min efter den tidpunkt, då han trott att småfordonsfärden skulle ha varit avslutad.

Jörn—Kusfors den 8/8.

Tåg 8602 påkörde en elektrifieringen tillhörig motortralla, som ramponerades. Ingen människa skadades. Tågklararen å underrättelsestationen hade underlåtit att lämna småfordonsföraren uppgift om tågs 8602 försening.

Fjällåsen—Lappberg den 19/8.

Tåg 66, bestående av ensamt lok, kolliderade med en såsom B-fordon framförd motordressin. Anordnandet av tåg 66 hade varken antecknats i under rättelsestationens telefonbok eller meddelats småfordonsföraren. Ingen människa skadades. Dressinen skadades avsevärt, loket däremot endast obetydligt.

Lappträsk—Vilvattnet den 6/9.

Tåg 8521 påkörde en såsom B-fordon framförd motordressin. Småfordonsföraren hade ej upplysts om att tåget var försenat.

Jörn—Lidlund den 11/9.

Tåg 6058 påkörde en motortralla, som utförts på linjen utan att kännedom om tågläget först inhämtats.

Storvik—Åshammar den 12/9.

En större motordressin mötte ca 400 m från Åshammar station tåg 4451. Motorföraren hade anmält B-fordonsfärd Storvik—Åshammar men ej erhållit underrättelse om att tåg 4451 var anordnat. Tåget backades till Åshammar.

Hällnäs—Yttersjön den 13/9.

Tåg 6055 påkörde och skadade ett B-fordon, en elektrifieringen tillhörig motortralla. Småfordonsföraren hade ej upplysts om tågets försening.

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

Enstaberga—Nyköping C den 8/1.

Tåg 7002 påkörde en trehjuling dressin, vilken kvarlämnats å spåret.

Enstaberga—Jönåker den 25/2.

Tåg 8 påkörde en trehjuling, som delvis ramponerades. Småfordonsföraren hann ej som beräknat undanföra trehjulingen från spåret. Inga lokskador.

Varberg den 14/6.

Tåg 843 påkörde å bangården en trampdressin, lastad med svetsningsaggregat, varvid såväl dressin som aggregat blevo skadade. Reparatörpersonalen, som begagnade dressinen, hade uraktlåtit att före tågets ankomst avlyfta dressinen från spåret.

Hälsingborg C den 16/6.

Tåg 2301 påkörde utanför ställverket en på spåret stående dressin, som kvarglömts av småfordonsföraren.

Sandared den 5/7.

Vid avgången från stationen påkörde tåg 506 i västra änden av bangården en trehjuling, som kvarlämnats å spåret. Några skador å tåget uppkommo ej.

Fångsjöbacken den 5/8.

Tåg 4451 påkörde vid stationen en på spåret kvarglömd trampdressin.

Norrvrå—Vagnhärad den 22/8.

Tåg 7001 påkörde en motortralla, som skadades. Småfordonsföraren hade beräknat hinna till Norrvrå för möte med tåget.

Haparanda—Mattila den 14/9.

Vid inspektion av banan påträffades en banvakt liggande död vid banvallen. Hans dressin låg även vid samma sida av banan. Troligen hade banvakten vid försök att undanskafts dressinen träffats av ett passerande lok, utan att detta observerats av lokpersonalen.

Brännberg—Degerbäcken den 13/10.

Rälsbusståg 2716 påkörde ett C-fordon, som ej i tid förts tillräckligt långt från spåret. Endast mindre skador uppstodo på rälsbussen.

Erikslund—Ånge den 27/10.

Tåg 6122 upphann en banvakt, som färdades å trampdressin. Då signal gavs från loket, stannade han och drog dressinen av spåret, men vid försök att bärga något föremål, som han haft med sig på dressinen, erhöill han av loket en stöt i huvudet och blev liggande utanför spåret. Han avled senare av skadorna.

Holmsveden—Röstbo den 24/11.

Tåg 419 påkörde en trampdressin. Föraren erhöill lindrigare skador.

Hökmora—Krylbo den 17/12.

Tåg 4454 påkörde en trampdressin. Småfordonsföraren blev överraskad av tåget och hann ej lyfta dressinen tillräckligt långt från spåret.

Bastuträsk—Kusfors den 24/12.

Extratåg 4457 påkörde en elektrifieringen tillhörig motortralla, som förstördes. På grund av kylan hade trallan slirat, varför fordonsföraren ej ansett sig hinna till Kusfors som beräknat utan i stället ämnat lyfta trallan ur spår vid en närbelägen banvaktsstuga, vilket dock ej medhanns.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.

Norrköping C den 21/1.

Vid vägkorsningen intill ställverk 3 sammanstötte tåg 116 med en lastbil. Bommarna voro ur bruk, och särskild bevakning var anordnad. Vägvakten hade sin uppmärksamhet i riktning motsatt den, varifrån bilen kom, och han observerade bilen för sent för att kunna stoppa densamma.

Boden C—Bodens södra den 4/2.

Ett ensamt backgående lok, som framfördes under bandisposition, sammanstötte med en lastbil, som körde in på banan vid en vägkorsning. Lokets buffertar trängde in i förarhytten, varvid bilföraren jämte en annan person skadades. Inga skador uppstodo på loket. Vägbombarna voro ej fällda.

Ekträsk den 23/4.

Vid tågs 6767 avgång påkördes en lastbil, som stod uppställd för lastning mellan lastkajspåret och tågspåret. Bilen förstördes, och fotsteget på loket rycktes loss. Ingen människa kom till skada. Mörker rådde och lyktorna på bilen voro släckta, varför bilen ej i tid kunde upptäckas och tåget bringas till stopp.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Persberg den 15/1.

Tåg 7725 påkörde under utgång från stationen en spårspärr, varvid lokets alla hjulpar urspårade. Bristfällig tågvägsinspektion.

Brunsborg den 16/1.

Loket till tåg 10511 urspårade med de två främre hjulparen, beroende på att en spårspärr och en växel i utfartstågvägen icke varit rätt lagda. Materialskadorna å lok och bana voro relativt små. Ingen människa skadades. Bristfällig tågvägsinspektion.

Långsele den 3/3.

Rälsbusståg 2473 urspårade på utgång från stationen på grund av att en medväxel var fellagd. Ingen skada uppstod. Tågvägsinspektören hade icke förväntat sig om att utfartstågvägen varit klar och betryggad.

Charlottenberg den 17/6.

Vid avgång från stationen urspårade första vagnen i tåg 1421 på grund av att en växel låg fel. En del mindre skador uppkommo å vagnen liksom å lokets bromsledning. Försummad tågvägsinspektion.

Lesjöfors den 20/9.

Vid tågs 7725 avgång låg en växel i utfartstågvägen fel, så att tåget ingick å kajspåret, där det sammanstötte med å spåret stående vagnar. I tåget urspårade loket och en vagn och å kajspåret tre vagnar. Såväl loket som en del vagnar erhöilo avsevärda skador. Spåret blev upprivet på en sträcka av ca 30 m. Inga människor skadades. Försummad tågvägsinspektion.

Persberg den 30/9.

Då tåg 7733 efter erhållen avgångssignal satte sig i rörelse, urspårade två vagnar i tågets mitt i en växel. Växeln hade sannolikt tidigare blivit uppkörd, då tåget förut backats över densamma. Bristfällig tågvägsinspektion.

Munkedal den 4/11.

Tåg 1629 Y, bestående av rälsbuss med släpvagn, urspårade vid utgående från stationen i en fellagd växel, rälsbussen med främre boggin och släpvagnen med båda hjulparen. Inga skador uppkommo. Bristfällig tågvägsinspektion.

Vikingstad den 27/11.

Vid tågs 7355 avgång gick tåget in på ett stickspår och påkörde där en stoppbock, varvid loket urspårade. Missödet förorsakades av att tågklararen glömt lägga om en växel till uppspåret, vilket spår tåget på grund av enkel-spårdrift skulle använda.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Bergträsk den 18/1.

Vid tågs 4403 ankomst visade infartssignalen stoppsignal. Tåget kunde stoppas först omkring 15 m innanför infartsväxeln. Då loket passerat växeln, omlades denna, varigenom tvenne O-vagnar urspårade. Som förklaring till missödet har anförts, att försignal saknades och att orienteringsmärket ej kunde iakttas på grund av ångbildning, då stark kyla rådde vid tillfället, —40°, varav även orsakades frostbildning på bromsblock och räler med minskad friktion vid bromsningen.

Norrhög den 24/5.

Två vagnar i tåg 4422 urspårade i infartsväxeln på grund av att en växel i tågvägen omlades, innan tåget passerat densamma. Säkerhetsspärren hade satts ur funktion av stationspersonalen. Två spår skadades till en längd av ca 100 m.

Hednoret den 23/7.

Rälsbusståg 2717 urspårade genom att en växel omlades samtidigt som rälsbussen passerade densamma. Ingen människa skadades. Å rälsbussen uppstodo en del skador.

Fors den 14/12.

Vid tågs 22 ingående å stationen urspårade såväl loket som samtliga i tåget gående vagnar. Loket välte och sköts, liggande på tvären, framför tågsättet ca 150 m. Vid urspåringen skadades en resande och lokbiträdet, dock ingen av dem allvarligt. Svåra skador uppstodo såväl å vagnar och loket som å bangården. Urspåringen orsakades av för stor hastighet genom ingångsväxeln.

Hällnäs den 26/12.

Rälsbusståg 2743 urspårade vid avgången med främre hjulparet i en växel. Tågvägen hade ej klargjorts efter intagandet av mötande tåg 4350. Rälsbussföraren har uppgivit, att han fått avgångssignal, vilket dock stationspersonalen förnekade.

Orsakade av fel eller skador å banan eller bristfällig materiel.

Stenstorp—Valtorp den 3/1.

I tåg 4856 urspårade näst sista vagnen på grund av axelbrott. Sedan hjälptåg anlänt från Falköping, fortsatte tåget 1 tim 45 min försenat. Den skadade vagnen infördes till Valtorp. Genom det inträffade försenades tåg 27 över 2 tim. Ingen nämnvärd skada uppstod å banan.

Bräcke—Grötingen den 7/1.

I tåg 4353 urspårade en lastad vagn på grund av axelbrott, som vållats av varmgång. Endast mindre skador uppstodo å spåret.

Krylbo den 16/1.

Vid tågs 4224 infart urspårade en vagn, emedan en hjulring lossnat. Skador uppstodo på vagnens fjädrar och boxar samt på en växeltunga.

Lingbo den 16/1.

I tåg 21 urspårade strax söder om Lingbo en BCo-vagn, 3:e vagnen från loket räknat. Tåget stannade ca 1,500 m utanför södra växeln, där vagnen

stjälpte utför banvallen och blev liggande på sidan över en väg. Orsaken till urspåringen var, att en hjulring brustit. En del skador uppstodo å spåret samt kraft- och belysningsledningarna. Ingen av de resande, som befunno sig i vagnen, blev svårare skadad.

Baltak—Tidaholm den 4/2.

Främre hjulparet på loket i tåg 1376 urspårade, troligen på grund av tjälknölar på banan. Inga skador uppstodo.

Gransjö—Ljuså den 12/2.

En lastad malmvagn i tåg 85 urspårade med främre hjulparet på grund av axelbrott. En banvakt lyckades på ett parallellt löpande spår hinna upp tåget, som stoppades före norra infartsväxeln till det s. k. malmspåret vid Boden C. Växlarna i Ljuså och Holmfors samt en del sliprar skadades.

Nuortikon den 20/2.

En lastad malmvagn i tåg 101 urspårade med ena hjulparet på grund av axelbrott. Urspåringen observerades, då tåget stoppades framför infartssignalen för ordergivning. Endast obetydliga skador på spåret.

Fliseryd—Skorpetorp den 20/2.

Föraren å motorvagnståg 207 observerade ett ljussken, som tycktes komma från motorvagnen, varför han stannade tåget. Vid undersökning visade det sig, att en axellapp brustit å bakre hjulparet. Ljusskenet hade uppstått vid motorupphängningsbalkens beröring med tappändan. Hjälplok begärdes. Efter utbyte av det skadade hjulparet kunde vagnen återgå till Oskarshamn.

Lamhult—Lidnäs den 21/2.

I tåg 4409 urspårade en lastad godsvagn på grund av att en hjulring brustit. 150—200 sliprar skadades i spåret. På grund av svårigheter att införa vagnen till station uppkommo betydande tågförseningar.

Ånge den 23/2.

Vid tågs 4355 ingående å stationen urspårade sista vagnen på grund av att ett hjul på ena axeln förskjutit sig inåt. Endast ringa skada uppstod å spåret.

Gistad—Linghem den 3/3.

En täckt godsvagn, som gick sist i tåg 115, urspårade med första hjulparet, troligen på grund av fjäderbrott. Vagnen, som fortsatte med nämnda hjulpar på sliprarna, stjälpte vid passerandet av ingångsväxlarna till Linghem och släpade med ca 200 m, innan tåget stannade. En del skador uppstodo å spår- och växelmaterial, varjämte vagnen och dess last skadades.

Ulriksfors, Volgsjöfors—Vojmån den 7/3.

Under tågs 10224 gång från kolbryggan i Ulriksfors urspårade ledarhjulen å loket. Sedan loket bringats på spår, fortsatte tåget med nedsatt hastighet. När tåget befann sig på linjen Volgsjöfors—Vojmån, urspårade ledarhjulen ånyo. Hjälplok framförde tåget till Storuman. Orsaken till urspåringen torde ha varit, att axelns återställningsanordning ej fungerat.

Falkenberg—Lisbro den 7—8/3.

På grund av varmgång och axelbrott urspårade en vagn i tåg 5151 i norra infartsväxeln i Falkenberg. En del skador uppkommo å banan.

Juån—Östavall den 20/3.

I tåg 4215 urspårade en vagn med ett hjulpar på grund av att en hjulring lossnat. En del smärre skador uppstodo å spåret.

Södertälje S den 28/3.

När tåg 4006 passerade, brast en hjulaxel å en vagn, med påföljd att vagnen urspårade.

Svanshals—Väderstad den 14/4.

Tåg 853, som bestod av Ka-lok, 2 C-, 1 CF- och 4 G-vagnar, urspårade helt och hållet, varvid lokets tender och en vagn stjälpte. Orsaken till urspåringen torde ha varit tjällosning, banans beskaffenhet och lokets stela gång med snörbandsrörelser.

Påarp den 26/4.

Vid växling med tåg 7971 urspårade en kollastad vagn i en växel. Orsaken till urspåringen var troligen, att växeltungan ej slöt ordentligt intill sin stödräl. Växlarna hade inspekterats samma dag utan anmärkning. En del skador uppstodo.

Skogaby—Veinge den 27/4.

I tåg 5706 urspårade två vagnar till följd av att en hjulring å den ena vagnen gått loss och en axeltapp å den andra brustit. Hjälplok med redskapsvagn utgick omedelbart till olycksplatsen. Högst betydande skador uppstodo, särskilt å banan, där spåret på en sträcka av ca 3,000 m ramponerades mer eller mindre.

Anundsjö—Skorped den 28/4.

I tåg 4353 urspårade 4:e vagnen från loket till följd av axelbrott och släpades med omkring 650 m, varefter tåget bromsades genom att luftslangen slets av. En hel del sliprar skadades, varjämte rälsspiken utpressades på en sträcka av 45 m.

Bollstabruk—Nyland den 12/6.

I tåg 2666 urspårade en godsvagn, som gick sist i tåget. Vagnen erhöi avsevärda skador och spåret upprevs på en sträcka av 770 m, varför bl. a. en hel del sliprar måste utbytas. Hjälplok från Långsele införde den skadade vagnen till Nyland. Urspåringen torde ha förorsakats av bristfälligheter å vagnen.

Uppsala norra den 16/6.

På grund av axelbrott å en Co-vagn i tåg 437 urspårade sista hjulparet i den främst gående boggitrallan å nämnda vagn. Av märken i sliprarna att döma hade axelbrottet inträffat ca 3 km norr om Uppsala norra, men det upptäcktes ej förrän tåget stoppades å Uppsala norra bangård.

Enånger—Njutånger den 18/6.

En i tåg 57 gående Co-vagn urspårade på grund av axelbrott. Urspåringen observerades av tågbefälhavaren, vilken stoppade tåget med nödbromsen. Hjälplok rekvirerades från Hudiksvall.

Nattavara den 19/6.

Vid tågs 83 ankomst observerades ett axelbrott på en malmvagn, vars ena hjulpar urspårat. Brottet syntes ha skett omkring 4 km norr om stationen. Mindre skador uppstodo på spår och växlar.

Bestorp—Bjärka-Säby den 25/6.

I tåg 4602 urspårade loket och alla godsvagnarna på grund av att spåret genom skyfallslignande regn blivit genomskuret på en sträcka av ca 4 m längd och till ett djup av ca 40 cm. Strax innan tåget kommit fram till det underminerade stället, upptäckte biträdet felet och underrättade föraren härom, varvid denne genast verkställde nödbromsning och därigenom nedbringade hastigheten. Ingen person blev skadad vid urspårningen.

Abisko—Stordalen den 2/7.

I tåg 8796 urspårade en lastad tjänstevagn på grund av axelbrott. Tåget bringades till stopp utanför ingångsväxeln i Abisko. En del skador uppkommo på spårmateriellen, varjämte fjäderbrott uppstod på den vagn, som gick närmast tjänstevagnen.

Källered—Mölnboda den 3/7.

I tåg 5152 urspårade sista vagnen på grund av axelbrott, som vållats av varmgång. Å spåret uppkommo ganska avsevärda skador på en sträcka av ca 900 m. En hel del sliprar måste utbytas och spåret helt ompikas. Hjälp-tåg anlände från Göteborg och införde den skadade vagnen till Mölnboda nedre. Efter 7 timmar kunde tåg åter framföras över olycksplatsen.

Fliseryd—Grönskog den 5/7.

I tåg 314 (motorvagnståg) urspårade främre hjulparet på den medförda släpvagnen. Inga nämnvärda skador uppstodo. Anledningen till urspårningen var troligen en svacka i spåret.

Gransjö—Sandträsk den 17/7.

I tåg 103 urspårade på grund av axelbrott en lastad malmvagn. En del skador uppstodo på spåret.

Huddinge—Tullinge den 25/7.

En lastad godsvagn i tåg 4430 urspårade med sista hjulparet, sannolikt på grund av varmgång med åtföljande axelbrott. Vagnen släpade med 520 m, innan tåget kunde stanna. Missödet förorsakade skador å vissa skarv- och jordförbindningar, varjämte en del sliprar måste utbytas. Hjälp-tåg utgick och inhämtade den skadade och 3 andra vagnar till Tumba.

Hohultslätt—Älgshultsby den 30/7.

Tågs 9934 lok urspårade med sista hjulparet. Missödet förorsakade smärre skador å spåret. Anledningen till olyckshändelsen var styvhet i balansrörelsen å loket.

Sägbäcken den 31/7.

Tåg 6622, framfört av backgående lok, urspårade med loket och närmast gående vagn, troligen till följd av felaktig skenförhöjning i en växel. Mindre skador uppstodo på loket, vagnen och spåret.

Hogstorp—Munkedal den 8/8.

I tåg 7708 urspårade sista vagnen, en grusvagn, på grund av axelbrott efter varmgång och lossrycktes från tågsättet. Spåret revs upp på en kortare sträcka, och en del sliprar och annan materiel måste utbytas. Ett par tåg måste inställas och ersättas med landsvägsbussar.

Hörnsjö den 2/9.

Vid tågs 8603 infart på en sidotågväg urspårade en tegellastad O-vagn, troligen beroende på att vagnen kommit i svajning efter passerandet av växelkorsningen och pressat ut rälén.

Järna—Mölnboda den 6/9.

En lastad vagn i gruståg 4407 urspårade på grund av axelbrott och släpade med ca 700 m, innan tåget kunde stanna. På grund av missödet måste en hel del sliprar, rälsspik och rälsskarvbultar utbytas, varjämte 4 vagnar skadades, dock icke avsevärt.

Juån—Mellansjö den 2/10.

En vagn i gruståg 9662 urspårade på grund av axelbrott. Olyckan observerades vid tågets ankomst till Juån. Hjälp-tåg utsändes från Ånge. En del skador uppstodo å banan samt å en plattform vid Juån.

Långviksmon—Trehörningsjö den 3/10.

I gruståg 9746 urspårade en lastad vagn på grund av axelbrott. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Tomteboda den 8/10.

Under tågs 4008 ingång å stationen urspårade tre G-vagnar, sannolikt beroende på att en växel tidigare uppkörts. Skador uppstodo å såväl vagnarna som banan.

Borås C—Sandared den 9/10.

Då tåg 512 befann sig strax utanför infartssignalen till Sandared, urspårade andra hjulparet å lokets A-boggi på grund av hjulringsbrott. Tåget stoppades så fort sig göra lät. Förutom en del smärre skador å loket uppstodo inga materiella skador. Hjälp-tåg anlände från Göteborg och drog in det skadade loket till Sandared.

Hussjöby—Härnösand den 11/10.

I gruståg 4246 urspårade 10 lastade vagnar och blevo liggande på och utmed banvallen. Orsaken till urspårningen var axelbrott på en vagn. Den brustna axeln, som med krita var påskriven »slopade», visade att gammalt brott förefunnits. Vagnarna skadades svårt.

Rosersberg den 15/10.

Sista vagnen i tåg 4203 urspårade i korsningen mellan två spår i södra änden av bangården. Härvid skadades en växel, varjämte huvudspåret upprevs på en sträcka av ca 200 m. Den urspårade vagnen blev jämte lasten helt förstörd.

Murjek—Näsberg den 30/10.

I tåg 6852 urspårade en lastad O-vagn på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång. En del skador uppstodo på vagnen och spåret.

Bergfors—Torneträsk den 31/10.

Då tåg 6 var på ingång å Torneträsk station, upptäcktes att en lastad malmvagn urspårat på grund av axelbrott. Mindre skador hade uppstått på de närmaste vagnarna samt på spårmaterielen.

Rensjön den 3/11.

Vid tågs 24 infart å platsen urspårade på grund av att en hjulring på en vagn, den 23:e från loket, lossnat. En del skador förorsakades på spårmaterielen.

Barsle—Stensele den 10/11.

Rälsbusståg 2923 urspårade på grund av att hjulen i A-änden lossnat från sin axel och glidit in på densamma samt kommit innanför rälerna. Ingen resande kom till skada.

Uttran den 23/11.

I norra änden av bangården ca 400 m från stationshuset urspårade tåg 4008 på grund av axelbrott, som vållats av varmgång. 16 vagnar urspårade och blevo mer eller mindre ramponerade. Å vagnarna befintligt gods förstördes delvis. Skadorna å banan voro betydande.

Mantorp—Vikingstad den 25/11.

I tåg 4001 urspårade 11 vagnar, troligen på grund av axeltappbrott å en av vagnarna.

Arrie den 1/12.

Vid tågs 7862 ingående å stationen urspårade de tre sista vagnarna i tåget. Å sista vagnen saknades den ena av de främre buffertplattorna, varom vagnen åsatts anslag. Antagligen hade bufferthalsen vid passerandet av växelkurvan vid ingåendet å stationen glidit förbi framförgående vagns buffert och sedan, när tåget kommit in på rakspår, verkat som hävstång och bant vagnarna ur spår.

Övergård den 3/12.

I tåg 6514 urspårade en vagn med det främre hjulparet vid passerandet av en växel. Orsaken till urspåringen torde ha varit, att ett stag till bromsanordningen å vagnen lossnat och släpat på marken till sagda växel, där detsamma ryckts loss och fallit ned på spåret. Ingen större skada uppstod på vagnen eller spåret.

Akkavare—Ravenjaur den 5/12.

I tåg 6607 urspårade en lastad vagn på grund av axelbrott. Därvid skadades även tre efterföljande vagnar samt spåret.

Brattsbacka den 13/12.

I tåg 4353 urspårade en lastad O-vagn på grund av axelbrott. Endast mindre skador uppstodo på vagnen.

Håsjö—Ragunda den 19/12.

I tåg 4350 urspårade två lastade vagnar på grund av axelbrott å en O-vagn. Den brustna axeln med hjulen skilde sig från vagnen och hamnade vid sidan av spåret. Hjälpståg från Långsele och Ånge beordrades till platsen. En del skador uppstodo å spåret.

Koler—Storsund den 30/12.

I tåg 6058 urspårade två lastade vagnar på grund av axelbrott på en av de urspårade vagnarna. Spåret skadades endast obetydligt. Vagnarna erhöilo diverse skador. En vagn stjälpde.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Tomteboda den 18/2.

Då tåg 7238 avgick, urspårade sex vagnar i korsningen mellan två spår. I samband med tidigare skjutsning av vagnar hade en bromssko utlagts, och denna kvarlämnades efter växlingens avslutande, varför den vid tågets avgång fördes framför vagnshjulen till nämnda korsning, där den fastnade och åstadkom urspårning.

Svalöv den 4/3.

Under växling å bangården med tågs 7831 lok urspårade detta med de två främre hjulparen. Hastigheten var omkring 10 km/tim. Loket drog 10 vagnar. Någon nämnvärd skada å lok eller spår uppstod ej vid urspåringen. Troligen hade en växel vid backning intagit felaktigt läge, blivit uppkörd och stannat i halvläge vid därpå företagen framdragnings. Något fel å växel eller spårvidd fanns ej.

Malmö C den 7/3.

När vagnarna till tåg 1708 skulle backas till banhallen, var kopplet mellan två vagnsgrupper icke pålagt med påföljd att, då rörelsen skulle avsakas i banhallen, de två sista vagnarna, en F och en BCo, fortsatte mot änden av spåret, som slutar med en stoppbock med framförliggande grushög. F-vagnen fortsatte genom och delvis över grushögen, sönderbröt stoppbocken och trängde med $\frac{2}{3}$ m av vagnskorgen genom den 2.4 m från stoppbocken befintliga stampattformens tegelvägg, som raserades mitt för det ifrågavarande spåret. Stoppbocken blev helt spolerad. Å F-vagnen skadades plattformsräcket samt främre delen av vagnens underrede. Ingen person skadades. Växlingsledaren hade ej iakttagit, att de två vagnarna icke voro sammankopplade med de övriga.

Ångelholm C den 31/3.

Då tågs 5153 lok var på väg ut från lokstallet, upplades en spårspärr, då loket kommit på ca 6 m avstånd från densamma, varför loket ej hann inbromsas utan körde på spårspärren och urspårade med första hjulparet. Tågklararen hade uraktlåtitt att giva behörig signal med befintlig tjutare.

Uppsala C den 21/4.

Tågs 427 lok skulle som vanligt från spår 7 avhämta där uppställda vagnar. Loket blev ej tillräckligt hastigt nedbromsat, med påföljd att törnen mot vagnarna blev så kraftig, att en F-vagn hoppade ur spår med ett hjulpar. På grund av stöten mot personvagnarna fingo en del resande, som redan tagit plats i vagnarna, stötter. Med undantag av en dam, som sade sig ha fått en stöt i ryggen, blev ingen skadad. Vid tillfället rådde fuktig väderlek. Två buffertspindlar kröktes. Å en BCo-vagn trycktes dessutom en plattform sönder och kröktes tryckluftledningen.

Stockholm C den 22/5.

Vid överföring av tågs 136 vagnsätt från personplattformen till uppställningsbangård E påkörde växlingssättet SNJ motorvagn Cfo nr 3, som urspårade med ena boggin samt yttersta hjulparet å andra boggin. Motorvagnen stod ej hinderfritt. Såväl å växelloket som å motorvagnen uppstodo skador, å det förstnämnda dock endast obetydliga.

Kungälv's Ytterby den 20/6.

Vid växling av tågs 1583 lok till tågsättet gick loket så hårt mot det stillastående tågsättet, att en F-vagn urspårade och såväl denna som en C-vagn skadades.

Hölö den 18/10.

Tåg 7002, som stod å spår 2, skulle backas in till kajen. Då en växel intog felaktigt läge, backades det i stället mot de å spår 1 stående grusvagnarna till tåg 7374, varvid 7 vagnar skadades och 1 vagn urspårade.

Orsakade av olämplig lastning.

Skällsäter—Tängelanda den 7/5.

I tåg 101 urspårade en intill loket kopplad vagn, lastad med lokved, och den första personvagnen, varvid vedvagnen välte åt sidan på banvallen och personvagnen blev stående tvärs över spåret. Vedvagnens överbyggnad ramponerades fullständigt, och å personvagnen uppkommo diverse mindre skador. Vedlämparen erhöi en del mindre blessyrer, men i övrigt skadades inga personer. Urspåringen torde ha föranletts av felaktig placering av veden å den lätta vagnen.

Holmsveden—Lingbo den 21/5.

I tåg 4425 urspårade en G-vagn på grund av att en massabal glidit av en framförgående vagn. Balen hade därvid slitit av bromsledningen mellan vagnarna. Obetydliga skador uppstodo å spåret.

Dingelvik den 11/12.

I tåg 8961 försköt sig lasten å en vagn, som var lastad med taklämningar, så att vagnen måste kvarlämnas å stationen. Då vagnen sedan skulle införas å sidospår, välte den. Tågen 8961 och 106 försenades till följd av missödet.

Orsakade av kollision med landsvägsfordon.

Himle—Varberg den 27/10.

Då tåg 1472 nalkades en vägkorsning, körde en lastbil upp på banan och kolliderade med tåget. Bilen släpades med ca 150 m och blev fullständigt förstörd. Chauffören dödades. Loket urspårade med främre hjulparet och fick därjämte bromssystemet skadat. Å spåret uppstod endast obetydlig skada.

Orsakade av outredd anledning.

Tväråbäck—Vännäs den 20/1.

Vid påskjutning av extratåg 4412 urspårade den sist gående vagnen. Tåget befanns därjämte ha delat sig i fem delar, utan att några skador kunde upp-

täckas på kopplen. Skador uppkommo på pålokets tender, de tre sist gående vagnarna samt två hästvagnar inne i tåget. Anledningen till olyckshändelsen har ej med säkerhet kunnat konstateras, men det har ansetts sannolikt, att vagnarna råkat i pendling mellan de två loken, i så fall då någon brytpunkt passerats, och att därvid självavkoppling ägt rum och även luftledningen isärkopplats.

Vännäs den 30/1.

Vid tågs 4353 ingående på stationen observerade föraren en sänkning i tryckluftledningen, varför tåget omedelbart stoppades. Vid undersökning visade det sig, att det bakre hjulparet på 4:e vagnen från loket urspårat. Orsaken har ej kunnat utrönas. Avsevärda skador uppstodo på spåröverbyggnaden.

Frinnaryd den 20/2.

Vid tågs 7356 ingång å stationen urspårade främre hjulparet å en lastad godsvagn. Vagnen var placerad i mitten av tåget. Troligen hade hjulparet krängt ur i en korsning vid bromsningen. Smärre skador uppstodo å den urspårade vagnen och å buffertarna å intillgående vagn.

Galtåsen—Ulricehamn den 27/2.

Då tåg 708 nalkades Ulricehamn, urspårade av obekant anledning lokets första hjulpar. Tåget, vars hastighet uppgick till ca 55 km/tim, stoppades. Sedan loket lyfts på spåret, kunde tåget med nedsatt hastighet framgå till Borås. Loket skadades ej.

Oskarshamn—Skorpetorp den 2/3.

I tåg 201, som framfördes av backgående lok, urspårade det i rörelseriktningen främsta hjulparet. Loket hade icke kunnat vändas före avgången från Oskarshamn.

Kalmar C den 5/3.

Då tåg 267 var på ingående urspårade en vagn i korsningen mellan två spår, varvid smärre skador uppkommo å vagnen.

Tjörnarp den 18/3.

Då tåg 7801 kommit 3 m förbi infartsväxeln, urspårade främsta hjulparet å 2:a vagnen från loket, en med kalk lastad öppen vagn. Vagnens båda främre lagergafflar i farriktningen hade brutits och släpade på marken. Främre hjulaxeln hade genom brottet i lagergafflarna gått loss från dessa och rullade eller släpade ungefär mitt under vagnen. Brottyterna å de brutna lagergafflarna utvisade friskt brott. Något fel å växel eller spår förefanns ej. Anledningen till missödet har icke kunnat utrönas.

Hallsberg—Östansjö den 27/5.

I tåg 7504 urspårade de sex sista vagnarna, varvid tre vagnar vräktas omkull och blockerade såväl person- som godstågsspåret. Hjälpvagn rekvirerades från Hallsberg. Vid olyckshändelsen uppstodo avsevärda skador å vagnarna, varjämte banan blev uppriven på en sträcka av ca 500 m och en ledningsstolpe bröts.

Degermyr—Vännäs den 21/6.

I tåg 4350 urspårade fyra av de fem sista vagnarna. Inga större skador uppkommo på vagnarna, men släprarna skadades på en sträcka av 2,500 m.

Gräveby—Lindbacka den 24/10.

I tåg 7322 urspårade av okänd anledning en med stenkol lastad tjänstevagn. Vagnen gick bredvid spår ca 700 m, innan urspårningen upptäcktes och tåget bringades till stopp.

Älvsby den 11/11.

I tåg 4351 urspårade vid tågets utgående från stationen den sista vagnen. Denna släpades med ca 100 m och stannade tvärs över spåret, som blockerades omkring 9 timmar.

Brittatorp den 13/12.

Vid tågs 352 ingående å platsen gick loket in på spår 1, medan efterföljande vagnar gingo på spår 2. Loket spårade ur och välte, varjämte tågsättets tvenne vagnar spårade ur. Rätt avsevärda skador uppstodo å materielen. Ingen resande skadades.

Ånge den 20/12.

Tåg 4351 intogs över det nya förbindelse-spåret. Vid ankomsten till den inre infartssignalen, som visade stopp, kunde tåget ej bringas att stanna utan gick in på det omkring 50 m innanför semaforen befintliga skyddsspåret, där loket och 4 vagnar urspårade. Ett par vagnar skadades avsevärt.

Floda—Stenkullen den 21/12.

Lokpersonalen å tåg 4385 observerade, att gnistor slog ut från en vagn i mitten av tåget, varför delta stoppades. Av undersökning framgick, att främre hjulparet på en O-vagn, lastad med massaved, urspårat i förbindelseväxeln mellan ned- och uppspåret, sedan tåget passerat Floda, och gått på sliprarna ca 2 km. varvid främre hjulparet slitits loss ur lagergafflarna. Hjälp-tåg från Göteborg införde den skadade vagnen till Lerum. Ett 80-tal sliprar hade skadats, så att de måste bytas.

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

Luleå—Notviken den 13/1.

Vid tågs 85 ankomst till Svartöns övre bangård upptäcktes axelbrott på en malmvagn. Förutom axelbrottet uppstodo inga nämnvärda skador.

Svartön den 29/1.

Vid tågs 105 ankomst observerades ett axelbrott på en malmvagn. Den brustna axeltappen jämte lagerbox återfanns 3 km söder om Gullträsk station. Förutom axelbrottet uppstodo icke några skador.

Diö—Möckeln den 19/2.

Å loket i tåg 1703 brast en hjulring. Tåget infördes till Möckeln med låg hastighet. Innan tåget hunnit stoppas, hade brottet förorsakat nedböjningar å rälen, som därför måste utbytas.

Järvsö—Lörstrand den 10/4.

Tåg 4453 stoppades vid infartsväxeln till Lörstrand på grund av anmälan från linjen om varmgång i tåget. Vid undersökning befanns, att boxar, fjädrar m. m. å en lastad vagn voro skadade, så att vagnen måste avkopplas å stationen. Ingen skada å spåret.

Högsjö—Kilsmo den 1/6.

I tåg 4042 brast på grund av varmgång en axellapp å en med järnrör lastad O-vagn, vilken gick som 3:e vagn från slutet av tåget. Sedan de tre sista vagnarna avkopplats, fortsatte tåget. Hjälp-tåg utsändes från Katrineholm för att införa de kvarlämnade vagnarna. Skadorna å spåret voro obetydliga.

Järna den 6/6.

När tåg 4004 inkommit på bangården, uppstod axeltappbrott på en vagn.

Gällivare—Harrträsk den 7/7.

I tåg 85 observerade lokpersonalen, att axelbrott inträffat på en lastad malmvagn. Endast obetydliga skador uppstodo på spåret.

Norsholm den 28/9.

I tåg 4004 observerades varmgång å en vagn. Tåget infördes med nedsatt hastighet till stationen, där vagnen fränkopplades. Vid vagnens lyftning visade det sig att axellappen var bräckt.

Bankeryd—Jönköping C den 1/10.

I tåg 4911 inträffade axelbrott på grund av varmgång å den sista vagnen i tåget. Detta observerades ej av lokpersonalen, utan vagnen släpades med fram till Jönköpings C. I spåret hade åtskilliga skador uppstått, dock ej svårare än att efterföljande tåg kunde passera sträckan med nedsatt hastighet.

Gistad—Norsholm den 2/10.

I tåg 4450 upptäcktes varmgång i en vagn. Tåget stoppades i Norsholm, där vagnen fränkopplades. Vid lyftning av vagnen upptäcktes bräcka i den varmgångna axeltappen.

Murjek—Näsberg den 30/10.

I tåg 6852 uppstod axelbrott på en lastad O-vagn. Vagnen urspårade ej utan hängde i kopplet omkring 6 km in till Murjek station. Endast obetydliga skador uppstodo på spåret.

Holmfors—Ljuså den 3/11.

Vid tågs 99 ankomst till Svartön upptäcktes axelbrott på mittaxeln på en lastad malmvagn. Inga andra skador uppstodo på vagnen eller spårmaterielen.

Bergfors—Torneträsk den 20/11.

Tåg 4 stoppades, emedan axelbrott upptäckts på mittaxeln under en lastad malmvagn. Inga skador uppstodo på spåret.

F. Eld i tåg.

Töva den 3/1.

Vid tågs 8102 ankomst till stationen hade eld utbrutit i en med torvströ lastad vagn, den 2:a från loket. Elden släcktes. Ingen skada uppstod å vagnen eller presenningarna.

Långsjön—Åsträsk den 9/1.

I tåg 10323 uppkom eld i en träkolslastad vagn, den 7:e från loket. Tåget stoppades vid Skorvbäckens vattenkastare, där elden släcktes. En del bräder uppbrändes delvis, men vagnen kunde dock fortsätta till destinationsorten.

Sorsele—Svergoträsk den 10/1.

I tåg 6567, bestående av 5 vagnar lastade med träkol, uppstod eld i den 3:e vagnen från loket. Då stark bläst rådde kunde elden ej släckas. Tre vagnar brunno upp. Lokets gnistsläckaranordningar voro felfria.

Holmby den 11/1.

Eld upptäcktes i en med brännertorv lastad vagn, som gick som 3:e vagn från loket. Vagnen inväxlades å sidospår och begöts med vatten. Den blev oskadad, men däremot brandskadades en del av lasten och en presenning.

Tväråbäck—Tvärålund den 11/1.

I tåg 4406 utbröt eld i en hövagn, den 3:e från loket. Tåget infördes till Twärålund, där elden släcktes. Lasten förstördes fullständigt. Inga skador uppstodo på vagnen. Lokets gnistsläckaranordningar voro utan anmärkning.

Vindeln den 1/2.

Vid tågs 8523 ankomst uppmärksammades eld i en träkolslastad vagn. Brandkåren på platsen alarmerades och släckte elden. Inga felaktigheter kunde iakttagas på lokets gnistsläckaranordningar.

Ulricehamn den 3/2.

Vid tågs 9931 ankomst upptäcktes att eld utbrutit invid bromskuren i en med vaddbalar lastad vagn. Elden dämpades, varefter presenningen avtogs och tre brinnande balar avlastades. Strax före tågets avgång befanns, att det brann i ytterligare en bal, som ävenledes lossades.

Häggensås—Munkflohögen den 6/2.

Strax för tågs 5905 ankomst till Hoting uppstod eld i en L-vagn, lastad med träkol. Elden släcktes, och vagnen kunde fortsätta till Östersund. Ingen skada uppstod.

Yttermalung—Östra Utsjö den 16/2.

Tåget stoppades å linjen, enär eld utbrutit i en träkolsvagn. Sedan eldhärden avlägsnats, fortsatte tåget till Yttermalung, där vagnen avkopplades.

Gunnarn den 21/2.

Vid tågs 8611 ankomst brann det i en träkolslastad vagn, den 6:e från loket. Inga skador uppstodo på vagnen, men en presenning blev något skadad. Intet fel iakttogs på lokets gnistsläckaranordningar.

Tandö den 27/2.

Strax innan tåg 7732 ankommit till platsen, utbröt eld i en med torvströ lastad vagn. Vagnen avkopplades i Tandö och elden släcktes.

Resele den 1/3.

Vid tågs 6531 ankomst till platsen upptäcktes, att eld utbrutit i en med träkol lastad vagn. Elden släcktes. Endast obetydlig skada uppstod.

Degersleet den 20/3.

I tåg 4460 uppstod eld i en hölastad O-vagn, den 3:e från loket. Vagnen avkopplades å platsen. Lasten och två presenningar brunno upp.

Tallhed den 23/3.

Tåg 10128 stoppades på grund av att eld utbrutit i vagnsbotten på en i tåget medförd sovvagn. Under tågets uppehåll i Orsa hade värmesystemet under vagnen upptinats med tillhjälp av brinnande trassel, vilket tydligen förorsakat eldens uppkomst. Tåget kunde fortsätta, sedan elden släckts.

Håberget—Vemdalen den 24/3.

I tåg 8410 upptäckte lokpersonalen, att eld utbrutit i en hölastad vagn, 4:e vagnen från loket, varför tåget stoppades och vagnen avkopplades. Tåget fortsatte därefter till Vemdalen, där manskap uppbadades till brandplatsen för att släcka elden. Vagnen skadades ej.

Åsträsk den 3/4.

Vid tågs 4354 ankomst upptäcktes eld i en torvströlastad vagn, den 3:e från loket. Elden släcktes till synes men återuppblossade, varför lasten lossades. Ingen skada uppstod på vagnen, men presenningarna förstördes. Vid senare undersökningar varseblevs, att 4 skruvar saknades i rökskåpets botten på loket.

Björnänge den 9/4.

När rälsbusståg 3428 ankom till platsen, upptäcktes att eld uppstått i motorn. Elden släcktes omedelbart med skumspruta. Inga skador uppstodo å bussen eller motorn.

Bornåssjön och Öjvallberget den 9/4.

Vid tågs 7731 ankomst till Bornåssjön observerades, att eld utbrutit i en träkolsvagn. Vagnen fränkopplades, och elden släcktes. Under tågets ingående till Öjvallberget utbröt eld i ytterligare en träkolsvagn, som avkopplades för eldens släckning. Vagnarna voro kopplade närmast loket.

Lesjöfors—Rämmen den 9/4.

Under tågs 5301 ingående till Rämmen observerades, att eld utbrutit i en närmast loket gående träkolsvagn. Elden släcktes med vatten från lokets tender, och vagnen kvarlämnades i Rämmen. Vid gång mot Lesjöfors observerades eld i ytterligare en träkolsvagn. Elden släcktes med vatten från vattenkastaren i Lesjöfors, där vagnen kvarlämnades.

Tallhed den 11/4.

Vid tågs 7661 ankomst till platsen upptäcktes, att eld uppstått i 3:e vagnen från loket. Försök gjordes att släcka elden med snö, men största delen av lasten förstördes. Vagnen skadades ej.

Arvidsjaur—Jörn den 12/4.

I tåg 3625 antändes tre med träkol lastade vagnar.

Dorotea—Rörström den 13/4.

I tåg 10224 upptäckte lokpersonalen, att eld utbrutit i en vagn. Elden, som snabbt släcktes, hade uppkommit genom att bränder nedfallit från en å vagnen placerad kokvagn och antänt vagnsgolvet. Endast mindre skador på vagnen.

Nybro—Örsjö den 17/4.

Strax utanför Örsjö observerades, att eld utbrutit i en halmlastad vagn i tåg 9962. Tåget stoppades utanför växeln vid Örsjö, dit vagnen inväxlades. Brandkårl tillkallades och släckte elden. Vagnen skadades ej. En presenning förstördes, och en presenning på en intillgående vagn skadades.

Lesjöfors och Långban den 20/4.

Tåg 5301 stoppades vid Lesjöfors på grund av att eld utbrutit i en närmast loket gående träkolsvagn. Vagnen växldes till vattentornet, där elden släcktes. Vid Långban stoppades tåget ånyo, nu emedan det fattat eld i den 9:e vagnen från loket, även den lastad med träkol. Å denna vagn, som avkopplades, skadades förutom lasten också överbyggnaden.

Trångsviken—Ytterån den 21/4.

Tåg 5901 stoppades å linjen, enär lokpersonalen upptäckt, att eld uppstått i en svavellastad vagn. Elden kunde snabbt släckas, och inga synbara skador uppstodo på vagnen eller lasten.

Kvänberget den 22/4.

I tåg 8508 uppkom eld i en L-vagn, den 11:e från loket.

Resele—Tängstamon den 24/4.

Lokpersonalen å tåg 6531 märkte, att eld utbrutit i en med träkol lastad vagn, den 6:e från loket. Omedelbart efter tågets ankomst till Resele infördes vagnen på ett sidospår, där elden släcktes. Vagnens trävirke samt de presenningar, varmed vagnen var täckt, skadades.

Vindeln den 26/4.

När tåg 4463 ankom, observerades eld i en träkolslastad vagn. Vagnen undanväxlades, och släckning ombesörjdes av stationspersonalen. Intet fel förefanns på lokets gnistsläckaranordningar.

Bottnaryd—Sanderyd den 27/4.

Tåg 703 stoppades, enär gnistor antänt taket å en C-vagn. Sedan elden släckts, fortsatte tåget ca 10 min försenat. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Betåsen—Gåreleselet den 29/4.

Föraren å tåg 8453 upptäckte, att eld utbrutit i två med träkol lastade vagnar. Tåget stoppades och elden släcktes, sedan kolen utrivits. Endast ringa skada uppstod å vagnarna.

Van—Vansbro den 29/4.

Lokpersonalen å tåg 5339 observerade, att eld uppkommit i den närmast loket gående vagnen, som var lastad med träkol. Vid ankomsten till Vansbro visade det sig, att antändning skett även i 3:e och 5:e vagnen från loket räknat. Bränderna släcktes å stationen.

Dalsjöfors—Rångedala den 30/4.

Strax efter tågs 9932 avgång från Rångedala observerades, att eld uppstått i en torvströvagn. Tåget stoppades, och elden släcktes.

Lesjöfors den 1/5.

Tåg 5313 stoppades å stationen, enär eld utbrutit i en närmast loket gående träkolsvagn. Elden släcktes vid vattentornet, och vagnen kvarlämnades.

Emmaboda den 2/5.

Då tåg 426 ankom till stationen, förmärktes, att eld utbrutit i en BCo-vagn. Någon gnista från loket hade kommit in vid genomföringen i taket för värmegrytans skorsten. Elden släcktes med handspruta.

Tväråbäck—Vännäs den 4/5.

I tåg 4457 upptäcktes eld i 2:a vagnen från loket, lastad med militärgods. Tåget stoppades omedelbart, och elden släcktes. Endast obetydliga skador uppkommo. Intet fel å lokets gnistsläckaranordning.

Hansjö den 7/5.

Omedelbart före tågs 8407 ankomst upptäckte lokpersonalen, att eld utbrutit i två närmast loket gående med slipersved lastade vagnar. Vagnarna frånväxlades vid lastplatsen och Orsa brandkår, som tillkallats, släckte elden.

Moholm den 10/5.

Tåg 10354 stoppades å stationen, emedan eld upptäckts i en lastbil, som var lastad å en O-vagn. Elden, som syntes ha uppkommit i gengaskolen, släcktes av stationspersonalen. Bilens förarhytt blev spolerad. Vagnen erhöi inga skador.

Storstupet—Tallhed den 11/5.

I tåg 8405 upptäckte lokpersonalen, att eld uppstått i 3:e och 4:e vagnen från loket räknat. Tåget stoppades, och tågpersonalen kunde släcka elden i den sistnämnda vagnen, varemot den andra infördes till Tallhed, där tillkallad brandkår släckte elden. Vagnarna voro lastade med s. k. torrskogsvirke, avsett till lokved.

Vännäs den 17/5.

Strax före tågs 8661 avgång utbröt eld omkring kaminröret i taket å en CF-vagns resgodsavdelning. Ingen nämnvärd skada anställdes.

Limmared den 21/5.

Ca 10 min efter tågs 507 ankomst till stationen observerades, att eld utbrutit i taket vid främre gaveln å en Co-vagn. Gnistor från loket torde ha fastnat i trävirket och antänt. Elden släcktes med vatten.

Yttersjön den 22/5.

I tåg 4355 uppkom eld i tre träkolslastade vagnar. Elden släcktes, innan nämnvärd skada uppstått.

Neva och Herrhult den 31/5.

I tåg 5313 hade eld uppstått i en O-vagn, varför densamma avkopplades i Neva för eldens släckning. Vid Herrhult observerades eld i en L-vagn. Vagnen fränkopplades och elden släcktes under vattenkastaren.

Alvesta den 5/6.

Vid tågs 4001 ankomst förmärktes eld i en G-vagn. Vagnen fränkopplades omedelbart och växlad till pumphuset för vattenbegjutning. Skadorna å golvet voro rätt avsevärda. Elden hade troligen uppstått genom s. k. tjuvbromsning, varigenom gnistor trängt upp genom golvet och antänt träull o. d.

Tidan den 5/6.

När tåg 4385 passerade stationen, observerades eld i en vagn i slutet av tåget. Vagnen, som var lastad med stora pappersrullar, fränkopplades. Branden släcktes med brandsprutor, sedan lasten lossats. Godsvagnens träbotten skadades. Elden torde ha uppstått genom att presenningen kommit i beröring med kontaktledningen.

Tväråbäck—Vännäs den 9/6.

I tåg 4460 utbröt eld i 2:a vagnen från loket, lastad med kokvagnar, torvströ och halm. Elden släcktes, och tåget infördes till Tväråbäck, där omväxling av tåget skedde, så att de öppna vagnarna placerades sist i tåget. Inga felaktigheter iakttoges på lokets gnistsläckaranordningar.

Edsbyn den 10/6.

Eld hade uppstått i vagnen närmast loket i tåg 8402. Vagnen, som var lastad med gengaskol, avkopplades och elden släcktes av ortens brandkår.

Mölnlycke den 13/6.

Under tågs 7675 uppehåll å stationen upptäcktes, att brandrök trängde fram från en G-vagn, lastad med träkolsstybb. Vagnen undanväxlades, och elden släcktes av tillkallad brandkår. Inga skador uppkommo å vagnen.

Perstorp—Västra Torup den 14/6.

I tåg 7971 utbröt eld i en vagn lastad med torvströ. Tåget måste stanna för att få vagnen avkopplad. Brandkåren tillkallades och utförde släckningsarbetet. Efter ungefär 2 timmar kunde tåget fortsätta. Då risk för rälerna kunde befaras till följd av hettan, tillsattes bevakning. Tåghastigheten över platsen nedsattes till 20 km/tim, vilken hastighetsnedsättning sedan fick gälla till den 16/6. Något fel å rälerna upptäcktes dock ej.

Nässjö den 20/6.

En O-vagn i tåg 4450 blev under uppehållet brandskadad. Lasten, som bestod av diskbänkar av rostfritt stål, emballerade i spjällådor samt omvårdade med papper och wellpapp, skadades till stor del. Tre presenningar uppbrändes. Såsom orsak till händelsen har uppgivits gnistor från HNJ tågs 62 vedeldade lok, som strax före eldens utbrott utförde växling å annat spår mitt för tåg 4450.

Degermyr den 21/6.

I tåg 8613 hade eld utbrutit i en träkolslastad vagn, den 3:e från loket. Kolen utrevs och släcktes av mottagaren. Ingen nämnvärd skada uppstod på vagnen. Inga fel ha kunnat upptäckas på lokets gnistsläckaranordningar.

Brännland—Vännäs den 22/6.

Då tåg 3712 passerade Brattby hållplats, upptäcktes eld i bälgen till närmast loket gående sovvagn. Tåget stoppades, och elden släcktes. Endast mindre skador uppstodo på bälgen.

Kälvattnet—Mellansel den 23/6.

I tåg 4355, som framfördes av elektriskt lok, uppkom eld i en träkolsvagn, den 15:e från loket. Tåget stoppades, varefter främre delen av tåget med den brinnande vagnen sist infördes till Kälvattnet. Då vagnen var helt övertänd och nödiga redskap saknades, kunde intet göras för att rädda vagnen.

Älvsby den 24/6.

Vid tågs 4450 ankomst observerades rök ur en vagn. Brandkår biträdde vid släckningsarbetet, varigenom det mesta av godset räddades. Elden torde ha uppkommit genom att gnistor från bromsblock antänt vagnsgolvet.

Strömsnäs den 27/6.

Vid rälsbusstågs 2669 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i närheten av bussens gengasaggregat. Elden släcktes med tillgängliga syresprutor. Skadorna blevo rätt omfattande, och bussen måste föras från platsen med hjälp av lok.

Jörn—Storträsk den 1/7.

I tåg 6609 uppkom eld i en träkolslastad vagn, den 4:e från loket. Vid framkomsten till Jörn brann det i 4 vagnar. Vagnarna kördes direkt under vattenkastaren, varjämte brandkår rekvirerades. Två vagnar skadades avsevärt och två mindre. Intet fel på lokets gnistsläckaranordning. Intyg angående kolens utrivning var tecknat för samtliga vagnar.

Övertorneå den 2/7.

I tåg 6572 antändes en med gamla sliprar lastad vagn, den 3:e från loket. Innan elden hunnit släckas, antändes ytterligare tvenne med sliprar lastade vagnar. Vagnsgolven förstördes delvis och några lämmar måste riktas.

Vegeholm den 12/7.

Då tåg 5662 närmade sig stationen, upptäcktes, att eld uppstått i en med halm lastad vagn. Tåget stannades, och vagnen inväxlades på ett sidospår, där elden släcktes. Vagnen förstördes så gott som fullständigt, men i övrigt uppstod ingen skada på spår eller anläggningar. Elden hade tydligen uppkommit genom överslag från den elektriska kontaktledningen redan strax söder om Kattarp, där en lös presenning av papp genomdragen av fina ståltrådar kommit i kontakt med ledningen.

Dockmyr den 15/7.

När tåg 4351 var på ingång till platsen, stoppades det till följd av att eld utbrutit i en träkolslastad vagn. Elden släcktes. Endast obetydlig skada uppstod.

Forsmo—Österås den 17/7.

En med sliprar lastad vagn i tåg 8453 hade fattat eld, troligen genom gnistor från loket. Vagnen infördes till Österås för eldens släckning. Nästan hela lasten gick till spillo, varjämte en del skador uppstodo på vagnen.

Kristinehamn—Sjöändan den 17/7.

Enär lokpersonalen å tåg 9407 observerade, att det fattat eld i två med sliprar lastade vagnar, stoppades tåget. Elden släcktes av lokpersonalen.

Laholm den 18/7.

I tåg 1950 antändes två halmlastade vagnar vid gång över bangården. När tåget kommit omkring 1 km förbi stationen, observerade föraren branden, varför han stoppade tåget och backade det tillbaka till stationen, där släckning påbörjades. När elden så begränsats, att växling kunde ske, avkopplades de brinnande vagnarna och insattes på ett lastspår, där släckningen fortsattes. Vagnarnas stolpar och golv blevo illa åtgångna, men någon skada å hjul och järnkonstruktion uppstod ej. Vagnarna voro täckta med pappresenningar (genomdragna av fina ståltrådar), som blåst sönder och kommit i beröring med kontaktledningen.

Krylbo den 19/7.

Sedan tåg 4352 inkommit, befanns eld ha uppstått i en ammunitionslastad vagn. Härigenom bragtes denna och intill stående vagnar att explodera. Omfattande förödelse uppstod å bangården och stationsbyggnader m. m. Bl. a. brann snälltåg 23 upp fullständigt och kontaktledningarna blevo strömlösa under en längre tid.

Väröbacka—Åskloster den 21/7.

Genom gnistor från bromsblocken uppkom eld i en brädlastad vagn i tåg 5157. Vagnen infördes till Åskloster, där elden i lasten och vagnsgolvet släcktes av stationspersonalen.

Bräcke—Ånge den 22/7.

I tåg 4352 hade eld utbrutit i några med halm lastade vagnar. Tåget stoppades och fyra vagnar fränkopplades. Dessa gingo till spillo. Elden hade uppstått till följd av överslag från kontaktledningen. Lasterna voro täckta med papper, vilket genom regn blivit uppblött och blåst upp mot ledningen.

Södertälje S den 24/7.

Vid tågs 4046 ankomst hade eld uppkommit i en vagn, lastad med cement i säckar. Elden, som förorsakats av s. k. tjuvbromsning, hade skadat lasten och presenningen. Omedelbart efter tågets ankomst släcktes elden, varefter vagnen avkopplades för omstuvning av lasten. Fyra golvplankor voro genombrända.

Långsele—Sollefteå den 25/7.

I en i tåg 8452 närmast loket gående vagn, lastad med gamla sliprar, uppstod eld. Större delen av lasten bärgades. Vagnen skadades obetydligt.

Hyllstofta—Perstorp den 28/7.

I tåg 5663 observerades eld i en med bräder lastad öppen vagn. Tåget stoppades och elden släcktes. Skada uppstod å en presenning.

Bastuträsk—Karsbäcken den 30/7.

I tåg 4463 observerades, att eld utbrutit i den vagn, som gick närmast loket. Enär elden varseblevs på ett tidigt stadium och snart kunde släckas, uppstodo inga nämnvärda skador.

Blattnicksele—Kvarnbränna den 31/7.

I tåg 9735 uppkom eld i den 2:a vagnen från loket. Under tågets införande till Blattnicksele antändes ytterligare tre vagnar, samtliga lastade med kaserade sliprar. Elden släcktes i Blattnicksele. Inga skador på vagnarna.

Lagmansholm den 31/7.

Då tåg 4041 passerade stationen, upptäckte vägvakten därstädes, att eld utbrutit i en vagn, varför tåget stoppades. Den antända vagnen var lastad med gengaskol. På grund av eldens omfattning måste brandkår från Vårgårda tillkallas. Större delen av lasten och vagnens trävirke brann upp, och därjämte skadades vagnens järnkonstruktion av hettan. En del tågför-senningar uppstodo på grund av missödet. Eldens uppkomst har ej kunnat utrönas.

Kungsbacka den 10/8.

Tåg 5156, som icke hade tidtabellsenligt uppehåll å stationen, stoppades av föraren, enär på grund av varmgång eld uppstått i en lagerbox å en av de sista vagnarna i tåget. Elden släcktes medelst vattenbegjutning, och vagnen, som var lastad med explosivt gods, undanföordes å sidospår.

Falkenberg—Lisbro den 21/8.

Då tåg 5155 befann sig ca 800 m söder om Lisbro, upptäckte lokpersonalen rök från en vagn. Tåget stoppades och vid undersökning konstaterades varmgång i en med explosivt gods lastad vagn. Sedan elden i lagerboxen släckts, framfördes tåget med nedsatt hastighet till Falkenberg, där vagnen avställdes.

Rogsta—Via den 23/8.

Eld utbröt i en cellulosalastad vagn i tåg 8263. Lasten förstördes, och vagnsbotten uppträndes.

Mora den 1/9.

Då tåg 5316 var på ingående mot stationen, observerades att eld utbrutit i en torvströlastad vagn, som gick sist i tåget. Vagnen växlad omedelbart till vattenkastaren, där elden släcktes.

Dädesjö—Näsbykulla den 6/9.

Eld upptäcktes i en vedlastad vagn i tåg 9953. Vagnen infördes till Dädesjö, där elden släcktes.

Vika—Vimo den 15/9.

I tåg 5316 uppkom eld i den närmast loket gående vagnen, som var lastad med torvströ. Tåget stoppades, men då möjlighet att släcka elden icke fanns, lossades lasten vid sidan av banan, vilket med hänsyn till markens beskaffenhet kunde ske utan risk. Sedan bevakning ordnats genom banavdelningens försorg, fortsatte tåget. Några skador å vagnen hade icke uppstått.

Hovmantorp—Äryd den 20/9.

I tåg 6980 observerades, att eld uppstått i 6:e vagnen från loket, en vedlast. Elden kunde icke släckas å linjen, varför endast de sex främsta vagnarna infördes till Äryd, där tillkallad brandkår utförde släckningen.

Växjö den 22/9.

I tåg 9966 brann en med gengaskol lastad vagn, då tåget ankom till Växjö. Brandkåren tillkallades och släckte elden. Större delen av lasten förstördes.

Aspeå den 25/9.

När tåg 4355 passerade platsen, stoppades tåget på grund av att eld förmärktes i en träkolslastad vagn. Vagnen avkopplades, och elden släcktes genom stationspersonalens försorg.

Degermyr—Vännäs den 27/9.

I rälsbusståg 2735 uppstod eld i golvet och trävirket intill aggregatet på rälsbussen. Elden släcktes i Hörsjö, där ny buss insattes. En spricka hade uppstått i generatortorn, så att luft inkom, varigenom temperaturen i generatortorn blev för hög och vållade antändningen.

Väring den 28/9.

Tåg 4717 stannade utanför södra änden av bangården på grund av axelbrott å en vagn, orsakat av varmgång. Vagnen fattade eld, och hela vagnskorgen uppbrändes. Den brinnande vagnen drogs in på bangården och avställdes hinderfritt.

Mellansel—Själövad den 3/10.

Vid gång med extra rälsbusståg 146 uppstod eld i trävirket intill gengasaggregatet. Sedan en bräda brutits upp, släcktes elden medelst i bussen befintlig eldsläckningsapparat samt med vatten. Elden syntes ha uppkommit därigenom, att askluckan varit felaktig.

Storuman den 5/10.

I tåg 3627 observerades eld i en träkolslastad vagn. Vagnen backades under vattenkastaren vid lokstallet och genomdränktes med vatten. Ingen skada på last eller vagn.

Gnosjö—Hillerstorp den 9/10.

I tåg 503 uppstod eld i en med fisk lastad G-vagn. Gnisthatten å loket hade lossnat, och därigenom uppkommet gnistregn förorsakade elden, vilken släcktes av järnvägspersonalen i Hillerstorp.

Långsele—Sollefteå den 24/10.

I rälsbusståg 2669 uppstod eld i trävirket intill generatortorn i rälsbussens B-ände. Bussen fylldes av rök, varför de resande måste utrymma densamma. Elden släcktes, innan några nämnvärda skador uppkommit.

Vattjom den 28/10.

Vid tågs 6126 ankomst till stationen observerades, att eld utbrutit i en med fodercellulosa lastad vagn. Hela lasten och tre presenningar blevo förstörda.

Ryr den 29/10.

Vid tågs 9921 ankomst till platsen upptäcktes eld i en vedlast. Med vatten från lokets tender och genom omlastning kunde elden begränsas.

Ästräsk den 29/10.

Vid tågs 4351 ankomst befanns en träkolslastad vagn — den närmast elektrolaket gående — vara helt övertänd. Vagnen, som ej var täckt med presenning, avkopplades och inväxlades på kajspåret, där den sedan jämte lasten helt förstördes genom elden. Kontaktledningen och rälerna skadades.

Dädesjö den 8/11.

I tåg 9975 hade eld uppkommit i en vagnslast lokved. Vagnen avkopplades, och elden släcktes av järnvägspersonalen.

Lane—Uddevalla den 8/11.

Lokpersonalen å tåg 8982 observerade rök från en av de närmast loket gående vagnarna, varför tåget stoppades i Lane. Härvid visade det sig, att eld uppstått i lasten, som bestod av lumpbalar. Elden, som torde ha uppkommit genom gnistor från loket, kunde snabbt släckas.

Gissebäck—Nässjö den 14/11.

I tåg 9952 utbröt eld i en vedlastad vagn, den 7:e från loket. De sju främsta vagnarna avkopplades och infördes till Nässjö, där tillkallad brandkår släckte elden.

Juån—Mellansjö den 15/11.

I tåg 4453 utbröt eld i den närmast loket gående, träkolslastade vagnen. Tåget backades till Juån, där elden släcktes.

Antasstugan—Kvarnbränna den 2/12.

I rälsbusståg 2925 uppstod eld genom att generatortorn blivit överhettad på grund av en spricka i generatorschaktet. Elden släcktes i Kvarnbränna, dit bussen infördes medelst bentyll.

Betåsen den 2/12.

Då tåg 6503 passerade platsen, upptäcktes eld i den med träkol lastade vagnen närmast loket. Tåget stoppades och backades in på bangården, där den brinnande vagnen fränkopplades. En del av lasten lossades på bangården. Vagnskorgen förstördes delvis.

Kälarne den 29/12.

Tåg 10124 stoppades, när eld uppstått i en vagn i slutet av tåget. Orsaken visade sig vara varmgång i en köksvagn, vilken avkopplades.

G. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion.

Mellansel den 5/1.

Tåg 2909 uppkörde vid avgång den växel, som leder från spår 2 till Örnsköldsvik.

Östersund C den 24/1.

När tåg 23 befann sig på ingång till stationen, observerade föraren, att ett lok befann sig i tågvägen. Hastigheten nedbringades, och loket undanfördes hinderfritt för tåget. Efter tågvägsinspektion hade växling företagits i tågvägen utan tågklararens medgivande.

Grönåsen den 25/1.

Tåg 4354 uppkörde på utgående från platsen en medväxel i bangårdens norra ände. Bristfällig tågvägsinspektion.

Ramsjö och Norrhög—Mellansjö den 6/2.

Då tåg 92 passerade Ramsjö bangård, förnade lokets fotsteg mot en bredvid spåret liggande stapel telegraftråd, varvid en rulle tråd blev hängande på lokets fotsteg. Tåget måste stoppas för rullens bortskaffande. Å linjen Norrhög—Mellansjö hördes plötsligt en stark smäll å loket, åtföljd av kraftiga stötar. Vid undersökning befanns, att ena koppelstängen gått av, sannolikt beroende av nämnda påkörning vid Ramsjö. Tågvägsinspektören i Ramsjö hade icke förvässat sig om att tågvägen för tåg 92 var klar och betryggad.

Åstorp den 8/2.

Tåg 2403 körde vid avgång in på ett fabrikkspår, på grund av att en växel intog felaktigt läge. Då tåget därefter backades, påkördes en spårspärr, som blivit omlagd från ställverket. Ingen skada uppstod vare sig å spår eller materiel. Tåget försenades ca 10 min. Tågklararen hade dels underlåtit verkställa vederbörlig tågvägsinspektion och dels av oförstånd omlagt en växel.

Karlstad C den 25/2.

Tåg 1438 uppkörde vid avgång en växel, varvid en del skador uppstodo å densamma. Tågklararen hade lagt växeln för utfart från spår 2 i stället för spår 1 och föraren observerade ej den felaktiga signalbilden.

Trehörningsjö den 8/3.

Tåg 4457, som skulle intagas å spår 2, intogs i stället på spår 3 mot tåg 8622. Det kunde dock bringas till stopp, innan någon kollision inträffade. Bristfällig tågvägsinspektion.

Degermyr den 16/3.

Vid tågs 4350 ingång på platsen stötte loket mot en sidolucka till en träkolsvagn, som stod uppställd på lastspåret intill. Under tiden mellan tågvägsinspektionen och tågets intagande hade sidoluckan av arbetare, sysselsatta med lastning av träkol, öppnats och stötlats rakt ut mot ifrågavarande tågspår. På grund av mörkret och skuggan från vagnarna iaktogs ej luckan vare sig av lokpersonalen eller tågklararen. Loket erhöll mindre skador.

Hälsingborg C den 21/3.

Vid tågs 1234 infart å stationen intog en växel felaktigt läge, ehuru densamma var förreglad och körsignal med rätt signalbild — en vinge — gavs med infartssignalen. Föraren observerade växlens oriktiga läge och stoppade tåget. Lokets två främsta hjulpar gingo dock över växeln, varför tåget måste backas för att, sedan växeln blivit omlagd, ingå å rätt spår. Vid undersökningen visade det sig, att förreglingsanordningen till växeln ifråga var delvis sönderbräckt ävensom att en bult i själva låsinrättningen var borta. Bultens frångäro gjorde, att förreglingsveven i ställverket kunde omläggas

för växlens förregling i normalläge, oaktat växeln intog omlagt läge, och infartssignalen alltså ställas till kör med växeln i felaktigt läge. Växeln hade den 19 mars blivit uppkörd, och skadan å förreglingsanordningen hade troligen uppstått vid detta tillfälle, enär växeln då hade varit förreglad. Anmälan om att växeln uppkörts, hade ej gjorts.

Ekträsk den 22/3.

Tåg 4351 intogs på ett spår, där ett annat tåg stod, utan att order därom lämnats. I den starka snöyran upptäcktes det stillastående tåget så sent, att nödbromsning måste företagas. Tåget kunde stoppas omkring 50 m framför det andra tåget.

Ljusdal den 24/3.

Rälsbusståg 2527 urspårade vid utgående från stationen på grund av att en växel låg fel. Ingen resande skadades. Å rälsbussen uppstodo inga skador. Bristfällig tågvägsinspektion.

Tomteboda den 24/3.

När SWB tåg 383 avgick, lågo två växlar i felaktiga lägen, med påföljd att den ena av växlarna uppkördes och tåget ingick å det invid tågspåret till Sundbyberg befintliga stickspåret. Ingen skada uppstod.

Katrineholm den 29/3.

Vid tågs 4050 ankomst var tågvägen felaktigt lagd till spår 3 i stället för till spår 2. Föraren å tågs 4073 tåglok, vilket stod uppställt å den felaktigt lagda tågvägen, backade loket in mot spår 3, varvid en växel uppkördes. En annan växel uppkördes av tåg 4050.

Kristinehamn den 4/4.

Vid tågs 1422 ankomst till stationen stod infartssignalen till stopp. Efter det signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, visades körsignal. Då tåget kom fram till infartsväxlarna, observerade föraren, att växlarna lågo till spår 2, där tåg 1435 stod, varför tåget stoppades. Sedan växlarna omlagts, infördes tåget på stationen. Försummad tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Kvidinge den 14/4.

Tåg 2303 uppkörde vid avgång utfartsväxeln, som ej omlagts efter intagandet av mötande tåg 2304.

Hovsta den 1/5.

Tåg 606 uppkörde vid utfart en växel, som ej omlagts efter möte med tåg 709. Den elektriska spärren skadades.

Östersund C den 17/5.

Efter erhållen avgångssignal stoppades tåg 10224 av föraren vid bangårdens västra ände, enär det upptäckts, att de två yttersta växlarna i tågvägen intogo felaktiga lägen.

Högbränna den 19/5.

Vid tågs 92 avgång uppkördes norra utfartsväxeln. Bristande tågvägsinspektion.

Frövi den 29/5.

Tåg 4352 uppkörde vid utfart en växel, som intog felaktigt läge. Ofullständig inspektion av växelsällarna i ställverket.

Hennan den 9/6.

Tåg 411 intogs å stationen mot där stående tåg 8201, dock utan att sammanstötta med sistnämnda tåg. Tåg 411 skulle på grund av ändrad tågföljd ha intagits å sidospår, vilket förbisetts av tågklararen.

Storfors den 16/6.

Under tågs 1651 utgående från stationen lade tågklararen om södra växeln till gång från spår 2 i tro att tåget redan passerat denna växel. Så var dock ej fallet, varför växeln uppkördes.

Varberg den 23/6.

Vid tågs 1458 avgång från stationen låg tågvägen fel, så att lok och ett par vagnar kommo ut på linjen Varberg—Borås, innan föraren hann stoppa tåget. Händelsen orsakad av bristande uppmärksamhet från tågklararens sida vid ställverkets manövrering.

Trehörningsjö den 29/6.

Rälsbusståg 2735, som å stationen skulle möta tåg 4466, hade intagits å spår 1. Därefter intogs tåg 4466 enligt säo § 52, varvid emellertid infartsväxeln låg till spår 1 i stället för spår 2. Tåget kunde dock stoppas ca 200 m framför tåg 2735. Då växelförreglingen var ur bruk på grund av ändringsarbeten, hade tågvägsinspektion bort äga rum som om förregling ej funnits. Så hade emellertid ej skett.

Gottne den 4/8.

Vid tågs 2221 avgång från platsen uppkördes utfartsväxeln. Tågvägen hade klargjorts för mötande tåg 92, vilket möte emellertid förlagts till Melansel. Av förbiseende underlät tågklararen att klargöra utfartstågvägen för tåg 2221.

Kvidinge den 6/8.

Tåg 2306 skulle intagas å spår 1 med tillämpning av säo § 52. Härvid förbisågs emellertid, att infartsväxeln ej omlagts efter det å spår 2 stående tåget 7972. Tåg 2306 stoppades på betryggande avstånd från detta, backades åter ut och infördes på spår 1. Ingen försening uppstod. Ofullständig tågvägsinspektion.

Hednoret den 13/8.

Tåg 21 intogs å spår 2 mot där stående tåg 2716 men kunde stoppas utan att någon kollision inträffade. Tågklararen hade uraktlåtit verkställa tågvägsinspektion.

Östersund C den 13/8.

Tåg 2391 stoppades av föraren vid infarten till stationen på grund av att en växel i tågvägen intog felaktigt läge, vilket tågvägsinspektören ej iakttagit.

Falkenberg den 17/8.

Tåg 10122 uppkörde vid avgång från stationen en växel, som var fellagd. Tågklararen hade icke förvissat sig om växelns läge.

Krylbo den 23/8.

Tåg 6256 uppkörde vid avgång en medväxel, som intog felaktigt läge. Bristfällig tågvägsinspektion.

Gällö den 26/8.

Tåg 8101 uppkörde vid utfart yttersta växeln i tågvägen. En del mindre skador uppstodo å växeln, som ej omlagts efter mötande tåg 2342.

Norrhög den 12/9.

Tåg 4424 uppkörde en växel, varvid skador uppstodo å förreglingshjulet och växeln, vilken ej blivit omlagd efter mötande tåg 8201.

Hällnäs den 17/9.

Tåg 4351 uppkörde vid avgång en förreglad växel. Tågklararen hade glömt att lägga om växeln efter tågmöte.

Jörn den 18/9.

Tåg 93 intogs på stationen mot ett i tågvägen uppställt lok. Tåget kunde bringas till stopp, så att kollision undveks. Bristande tågvägsinspektion.

Lindome den 18/9.

Vid tågs 1455 avgång från stationen uppkördes en växel i södra änden av bangården. Försummad tågvägsinspektion.

Höör den 21/9.

Tåg 1693 uppkörde på utgående från stationen en fellagd, förreglad växel, som skadades obetydligt. Tåget avgick från spår 2, för vilket spår körsignal med utfartssignalen ej kunde visas. Föraren hade underrättats härom. Tågklararen hade av misstag omlagt växeln från ställverket.

Katrineholm den 26/9.

Tåg 4046, som skulle intagas å spår 2, ingick å spår 3 mot där uppställda vagnar. Tåget bragtes emellertid till stopp på ett avstånd av mer än 100 m från vagnarna. Klargörande och inspektion av tågvägen för tåget hade glömts.

Hovsta den 16/10.

Efter möte mellan tågen 701 och 7252 blev en växel i bangårdens södra ände uppkörd vid tågs 701 avgång. Tågklararen hade glömt lägga om växeln efter tågs 7252 ankomst. Ett stag till den elektriska spärren kröktes.

Ramlösa den 27/10.

Extra lokalgodståg 7944, som skulle avgå till Ramlösabrunn, stoppades på grund av att utfartssignalen felaktigt visade körsignal med två vingar (utfart till Raus). Tågklararen hade själv lagt rätt tågväg, men ställverkssvakten hade sedan utan order klargjort annan tågväg.

Ånge den 28/10.

Då tåg 9093 var på ingång till stationen, stoppades detsamma av föraren, emedan en C-vagn stod i tågvägen. Tågvägsinspektören hade icke förvissat sig om att tågvägen var klar och betryggad.

Hagalund den 2/11.

Sedan tåg 506 framförts under enkelspårsdrift å sträckan Tomtebodå—Hagalund, expedierades det å fel spår mellan Hagalund och Ulriksdal.

Krylbo den 2/11.

Tåg 4367, som enligt för tåget gällande tjänstetidtabell skulle ingå å spår 5, var avsett att intagas å spår 4, emedan det ordinarie tågspåret var upptaget av vagnar. Tågvägsklargöraren, som erhållit order om spårändringen, förbisåg att lägga två växlar i rätta lägen, varigenom tågvägen i stället för till spår 4 blev lagd till spår 3. Tågvägsinspektion verkställdes, varvid tågvägsinspektören emellertid ej fullgjorde sin skyldighet beträffande de fellagda växlarna. Tåget ingick därför å spår 3 mot där uppställda tågs SDJ 2 tågsätt men stoppades före ankomsten till detta.

Långsele den 8/11.

Tåg 2666 intogs å stationen mot vagnar, utan att föraren erhållit order därom. Bristande tågvägsinspektion.

Sjöändan den 8/11.

Sedan tåg 1651 avgått, ställde tågklareraren infartssignalen i norra änden till stopp och lade om växeln i samma ände för utfart från spår 2 för tåg 1656, som stod å nämnda spår. Tågklareraren hade emellertid avglömt rälsbusståg 1677, som framfördes som följtåg till 1651 och som redan passerat huvudsignalen, då densamma ställdes till stopp. Tåget gick därför in på spår 2, vilket föraren dock observerade, varför han bringade rälsbussen till stopp. Sedan tåget inväxlats på spår 1, kunde tåg 1656 avgå.

Kramfors den 18/11.

På utgång från stationen uppkörde tåg 6160 en fellagd växel. Tågklareraren hade ej förvissat sig om, att utfartsvägen var klar.

Stockholm N den 18/11.

Då tåg 7170 passerade stationen, stötte loket till en skottkärra, som en banvakt placerat ej hinderfritt i förhållande till tåget. Å loket avlogs vänstra nedre fotsteget.

Kilsmo den 25/11.

Tåg 132 uppkörde vid avgång från stationen utfartsväxeln mot Högsjö. Tåget skulle å stationen möta tåg 4075, för vilket infartstågvägen klargjorts sedan tåg 132 inkommit. Efter det order om mötets förläggande till Högsjö givits tågpersonalen å tåg 132, gavs avgångssignal till tåget utan att tågs 4075 infartstågväg upplöstes. Då lokets lyktor voro avskärnade på grund av mörkläggning, kunde lokpersonalen ej i tillräckligt god tid iakttaga ifrågavarande växels felaktiga läge.

Björnlunda den 28/11.

Efter möte med tåg 4075 erhöill tåg 138 av förbiseende avgångssignal, innan utfartsväxeln var omlagd för detsamma.

Frövi den 3/12.

Vid tågs TGOJ 352 avgång påkördes en spårspärr. Tåget avgick från spår 5, som endast undantagsvis användes som tågspår. Biträdande växlaren hade i ren distraktion pålagt spärren, sedan tågloket tillkopplats.

Ånge den 4/12.

Tåg 6126 intogs å stationen mot vagnar utan att föraren underrättats.

Mellansjö den 6/12.

En växel i utfartstågvägen uppkördes av tåg 24. Tågklareraren hade glömt lägga om växeln efter mötande tåg.

Stjärnhov den 10/12.

Tåg 123 uppkörde vid avgång från stationen en växel, som omlags för tågs 4434 infart. Dessa tåg skulle tidtabellsenligt mötas å stationen, men denna dag förlades mötet till Sparreholm.

Taxinge Näsby den 12/12.

Efter möte mellan tågen 302 och 301 förbisåg tågklareraren att lägga om växeln för utfart för tåg 301. Avgångssignal gavs till tåget och växeln uppkördes.

Krylbo den 18/12.

Tåg 4350 uppkörde vid avgång en medväxel. Bristfällig tågvägsinspektion.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Karlstad Ö den 20/1.

Tåg 1408 intogs å spår 1 samtidigt som tåg 10506 var på utgående från samma spår. Föraren å det förstnämnda tåget upptäckte missförhållandet och hann bringa tåget till stopp ca 100 m från det framförgående tåget. Tågklareraren hade glömt att ställa infartssignalen till stopp efter tåg 10506.

Nässjö den 26/1.

Tåg 843 avsändes från Nässjö, innan närmast föregående tåg inkommit till nästa tåganmälningsstation, Grimstorp. Försummelse från tågklarerarens sida. Omformarstationen uppringdes med begäran om nödurkoppling av kontaktledningen. Genom missödet blev tåg 843 en timme försenat. Å bärnlinan på linjesektionen uppstodo brännskador.

Höör den 3/2.

Tåg 109 intogs å spår 3 i stället för det i tidtabellen föreskrivna spår 1. Tågklareraren hade ställt infartssignalen till kör utan att avvakta signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring». Tåget krängde betydligt i växelkurvan men ingen resande skadades. En fönsterruta krossades i en toalett.

Bastuträsk—Finnforsfallet den 10/3.

Rälsbusståg 131 avsändes från Bastuträsk mot Finnforsfallet och tåg 8642 från Finnforsfallet mot Bastuträsk, utan att klartanmälan för någoderat tåget utväxlats. Genom banvakten i Röjnoret stoppades rälsbussen och beordrades att återgå till Bastuträsk, varigenom kollision undveks. Tåg 131 utgjorde extratåg och hade anordnats som följtåg efter rälsbusståg 121. Ordern om tågs 131 gång hade dock ej kommit Finnforsfallet tillhanda.

Degermyr den 27/5.

Tåg 4350 avsändes, oaktat kvarhållande begärts hos tågklararen för inväntande av ett B-fordon. Föraren på tåg 4350 observerade emellertid dressinen, sedan tåget kommit ca 300 m utanför stationen, och kunde då bringa det till stopp, så att kollision avvärdades.

Alby den 12/6.

Tåg 8201 avsändes från stationen utan att närmast föregående tåg 4423 inkommit till nästa tåganmälningstation. Östavall. Tågklararen hade glömt att utväxla tåganmälan för tåg 8201.

Olskroken den 15/7.

Tåg 1090 avgick från stationen efter från konduktörspersonalen erhållen avgångssignal medelst A-signal, ehuru såväl huvud- som dvärgsignaler intogo stoppställning. Då föraren icke stoppade tåget framför någon av stoppsignalerna, ämnade tågklararen, som tjänstgjorde i ställverket, hindra tågets fortsatta gång genom att bryta strömmen. Just som han skulle vidtaga åtgärder härför, inkom emellertid framföregående tåg till Frändtorp, varför åtgärderna blevo obehövliga.

Asträsk den 24/7.

Tåg 4451 avsändes, oaktat kvarhållande begärts för inväntande av ett B-fordon. Tåget kunde bringas till stopp, så att kollision undveks. Tågklararen hade underlåtit giva tågpersonalen order om kvarhållandet.

Mattmar—Trångsviken den 26/8.

Tåg 2391 avsändes från Mattmar, innan anmälan »8121 in i Trångsviken» och »klart 2391 till Trångsviken» erhållits. Tåget stoppades i Mällby och fortsatte, sedan tåganmälan utväxlats med Trångsviken. Tågexpeditören i Mattmar trodde sig ha utväxlat tåganmälan i vederbörlig ordning.

Växjö—Äryd den 10/9.

Tågen 6971 och 6940, vilka skulle mötas i Växjö, utsändes samtidigt å bansträckan Växjö—Äryd. Tåg 6940 var extratåg, och order om mötet med detta tåg hade delgivits lokpersonalen å tåg 6971 men ej överlämnats vid personalbyte å sistnämnda tågs lok. Tåg 6940 stoppades vid Bille av vägvakten där, sedan denne därtill anmodats av tågledaren, och tåget backades åter till Äryd.

Tvärålund den 12/9.

Tillbud till kollision mellan tåg 4451 och ett B-fordon uppkom genom att tågklararen underlåtit giva tågpersonalen order om kvarhållande, tills B-fordonet inkommit. Tåget hann bringas till stopp.

Fjällåsen den 13/9.

Tåg 94 avsändes av tågklararen utan att avvakta anmälan »72 in i Kalixfors». Tåg 94 stoppades före utfarten från Fjällåsen.

Billeberga—Teckomatorp den 15/10.

Tåg 5565 stoppades å linjen av arbetsbiträdet å förut gående tåg 8873, vilken meddelade, att sistnämnda tåg stannat å linjen ca 700 m därifrån till följd av lokskada. Tågklararen i Teckomatorp hade anmält tåg in för 8873 och lämnat klart för tåg 5565 utan att förvissa sig om, att tåg 8873 verkligen inkommit.

Ånge den 19/10.

Tåg 2424 avsändes från Ånge utan att »4456 in i Dysjön» och »klart 2424 till Dysjön» erhållits.

Degermyr—Hörnsjö den 10/12.

Tåg 92 avsändes från Hörnsjö, trots att tåg 4450 ännu befann sig på tåganmälningsträckan och tågklararen ej erhållit klart för tåg 92. Sedan tågklararen erinrat sig, att anmälan »4450 in i Degermyr» ej erhållits, verkställdes nödutlösning av den elektriska strömmen. Därunder erhöles ifrågasvarande anmälan från Degermyr.

Ope den 12/12.

När tåg 5926 skulle passera Ope, stoppade tågklararen tåget med handsignallyktans röda sken från stationsplattformen. Driftplatsen var normalt obebaktad för tåget, men denna dag hade möte anordnats där i stället för i Östersund med tåg 2393, utan att lokpersonalen å tåg 5926 underrättats därom å en framförliggande station. Tågklararen i Ope hade undertecknat och avsänt verkställighetsorder utan att taga reda på tågläget och utan att vare sig ställa infartssignalerna till stopp eller utlägga knalldosor i tågvägen. Tåg 5926 kunde bringas till stopp, sedan stationsgränsen passerats, och backades därefter tillbaka till stationen.

Arrie—Fosieby den 15/12.

Tågklararen i Arrie avsände tåg 1964 utan att ha mottagit anmälan »O in i Fosieby» för närmast föregående tåg 7862 och »klart 1964 till Fosieby». Tåg 1964 stoppades på anmodan av tågklararen i Arrie medelst infartssignalen till den obebaktade driftplatsen Lockarp. Tåg 7862 befann sig vid detta tillfälle inne å platsen.

Påarp den 17/12.

Tågen 2302 och 7971 skulle enligt tidtabellen mötas å stationen. Tågklararen gav avgångssignal till tåg 2302, trots att möteståget ej inkommit och ej heller order om ändrat möte delgivits tågpersonalen. Föraren gav härvid signalen »Har mötande tåg inkommit?», vilket påminde tågklararen om att verkställighetsorder skulle lämnas för framgång till Mörarp, dit mötet flyttats. En missuppfattning beträffande tågbefälhavarens signal »klart för avgång» syntes ha uppkommit.

Myrheden den 22/12.

Tåg 2423, som tidtabellsenligt möter tåg 8522 å stationen, avsändes av tågklararen och avgick, utan att tågpersonalen delgivits order om att ifrågasvarande möte förlagts till Storträsk. Tåg 2423 erhöles sedan verkställighetsorder i Träskholm.

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

Tierp den 20/1.

Tåg 414 passerade infartssignalen, ehuru denna visade stopp och försignalen orienterat lokpersonalen härom. Bommarna voro ej fällda. Tåget stoppades av tågklararen ca 250 m från tågs 7111 lok.

Olskroken den 31/1.

Tåg Sgn 19 körde förbi den till stopp stående infartssignalen, beroende på att lokbiträdet på ett otydligt sätt repeterat signalerna till föraren. Tåget bringades till stopp ca 50 m bortom infartssignalen. Någon risk för olycka förefanns ej.

Träskholm den 17/2.

Tåg 91, som hade fast uppehåll å platsen, passerade denna trots stoppsignaler och utan att avgångssignal erhöles från tågklararen.

Hasslarp den 26/2.

Då tåg 7283 var på ingående, inbromsades tåget så kraftigt, att det sönderrycktes, varvid en vagn skadades.

Ängelholm C den 4/3.

Tåg 5152 kunde ej bringas till stopp före ankomsten till infartssignalen utan framgick omkring 100 m förbi denna. Ingen skada uppstod.

Håmojåkk den 17/4.

På grund av skada å tågs 109 lok beordrades lokbyte mellan tåg 109 och 70. Under omväxlingen av loken skulle det skadade loket gå mot tågs 70 tågsätt, som stod utanför infartssignalen, men på grund av banans starka lutning mot tågsättets plats och isbildning på bromsblocken kunde loket ej bromsas in utan stötte mot tågsättet. Härvid uppstodo en del skador på såväl loket som de tre främsta vagnarna.

Voxna den 28/4.

Tåg 6479 framfördes förbi infartssignalen i stoppställning och stannade 100 m innanför yttersta växeln. Växlarna lågo till ett spår, där växling pågick. Tåget stoppades, innan växlingssättet nåddes.

Bodens södra—Hednoret den 7/5.

Tåg 94 måste nödbromsas på bron över Lule älv för att undvika att påköra tvänne arbetare, som voro sysselsatta med nitningsarbeten. Bevakning var anordnad för arbetet i fråga, och arbetarna hade varnats för tåget, men de stannade kvar i det längsta.

Frändtorp den 18/7.

Då tåg 1046 framkom till infartssignal nr 205 v, visade signalen stopp, enär tåg 4404 ej inkommit till Partille. På grund av bristande uppmärksamhet från förarens sida stoppades ej tåget utan passerade nämnda signal. I samma ögonblick som ställverkspersonalen tänkte ombestyrta spänningslöshet för att få tåget stoppat, inkom tåg 4404 till Partille, varför tåg 1046 fick fortsätta.

Hälsingborg F den 15/8.

Vid tågs 9601 ankomst påkördes stoppbommen å spår 3, varvid plankan bräcktes. Omkring 100 m före bommen hade föraren gjort en losstöt, och vid den bromsning, som sedan verkställdes, fick han ej den beräknade bromskraften. Inga skador uppstodo å loket eller vagnarna.

Mölnlycke den 20/8.

Tåg 519 körde förbi infartssignalen i stoppställning och stannade först inne på bangårdsområdet ca 50 m innanför infartsväxeln efter stoppsignal av en stationskarl. Tåg 514, som samtidigt var på ingående å samma spår, stoppades av tågklararen med signalflaggan på ett avstånd av ca 100 m från tåg 519.

Järneträsk den 27/8.

Vid möte mellan tåg 6557 och 4454 intogs det sistnämnda mot en på spår 2 stående tom O-vagn. Vagnen knuffades till, och för att undvika uppkörning av växeln lades denna om, så att den ledde från spår 2 till spår 1. Vagnen kunde ej hejdas utan rullade till Älvsby.

Hälsingborg F den 31/10.

Föraren å tåg 9601 införde tåget med nedbringad hastighet men kunde dock ej bringa det till stopp före ankomsten till en stoppbock, varför loket törnade mot denna. Lokets sandrör, som utan anmärkning provats vid Ängelholm C, voro vid olyckstillfället delvis tilltäppta, varför sandningen blev obetydlig.

Södertälje S den 4/11.

Då avgångssignal gavs för tåg 293, satte sig tåg 173 i rörelse, trots att utfartssignalen för tåget visade stopp. Biträdet å tåg 173 uppfattade avgångssignalen som gällande för detta tåg. Tåget stoppades genast medelst signalredskap. Utfartssignalen skymdes av plattformstak.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Borås C den 18/2.

Då tåg 808 var på utgång från stationen, fördes tågs 504 lok, utan att signal därtill givits, ut i tågvägen. Lokpersonalen såväl å tåg 808 som å nämnda lok observerade faran. Loket stoppades och undanfördes hinderfritt. Framåt-signal till annat växlingssätt hade fattats att gälla loket i fråga.

Ängelholm C den 3/4.

Loket från tåg 7984 skulle föras från spår 4 till lokstallet. När loket kommit hinderfritt in på spår 5, lades skiljeväxeln mellan de två spåren om för ett växlingsloks gång till tågsättet på spår 4. Tågloket hade dock ej hunnit passera den spårspärr, som är förbunden med den ifrågavarande växeln, varför spårspärren påkördes av loket. Härvid skadades lokets snöplogar och kröktes en del stag till spärren. Växelläggaren hade vid tillfället glömt att den ifrågavarande växeln och spårspärren voro förbundna med varandra.

Boden C—Boden S den 29/9.

Påskjutningsloket till tåg 6551, som blivit efter tåget, påkörde detta, då tåget plötsligt nödgats stanna på grund av att bommarna för vägövergången vid Lundagård icke voro fällda. Endast mindre skador uppstodo på lok och vagnar.

Triabo den 3/10.

Vid tågs 9952 ankomst till platsen iakttog tågklararen, att ett hjulpar å andra vagnen från loket släpade. Vid undersökning fanns en kraftig ekpåle instucken i ena hjulet. Vagnen hade framförts på detta sätt från Åseda, där den tillkopplades tåget.

Krylbo den 27/11.

Tågs 77 vagnsätt började växlas från spår 1 till spår 3, då samtidigt tåg 4418 var på ingående till spår 4. Vagnsättet bringades till stopp omkring 2 m före hinderpåles plats mellan tågs 4418 tågväg och det spår, varå växlingen pågick.

Orsakade av småfordon.

Nässundet den 10/10.

Då extratåg 7783, bestående av ensamt lok, var på utgående från stationen, observerade föraren ett B-fordon på ingående, varför tåget stoppades. B-fordonsföraren å sin sida hade i tid upptäckt loket och stannat småfordonet, varför någon kollision icke inträffade. B-fordonets färd var anmäld i föreskriven ordning. Tågklareraren i Storfors, som var underrättelsestation, hade ej underrättat småfordonsföraren enl. såo § 34:3 och ej heller ombesörjt varsamhetsorder till tåget.

Klippan—Ljunghbyhed den 27/10.

Under färd med B-fordon inträffade ett tillbud till kollision med ett enligt tillägg till tidtabellsboken ordinarie tåg. B-fordonsföraren, som tillhörde trafikavdelningen, hade å hemstationen icke utrustats med tidtabellsbok eller tillägg till denna, varför han icke kände till tåget.

Skånes Fagerhult—Värsjö den 25/12.

Då tåg 2403 befann sig i en kurva, måste det kraftigt inbromsas, enär en banvakt kom åkande på en hjuling mot tåget. Banvakten hade sett fel på klockan och beräknat hinna till en i närheten belägen vägkorsning, innan tåget skulle anlända.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts.

Stockholm C den 20/1.

En traktor jämte två transportvagnar från postverket påkördes av tåg 4004. Traktorn kördes av ett brevbärarbiträde, som icke hade körkort. Varningssignalerna vid övergången voro lända och hade även iakttagits av traktorföraren. Tåget, som hade ringa hastighet, stoppades nästan omedelbart. Traktorn och en transportvagn blevo fullständigt förstörda. Loket skadades även men kunde för egen maskin fortsätta till Tomtebodas. Ingen människa skadades. Traktorföraren hoppade av omedelbart före kollisionen.

Kalmar C den 3/2.

Vid tågs 422 avgång stod postverkets truck på plattformen omedelbart intill nedfarten till övriga plattformar. Sedan avgångssignal givits till tåget, skulle trucken startas. Den rullade emellertid ned för nedfarten mot tåget. Innan tåget hunnit stoppas, hade trucken gjort några ytliga repor längs hela sidan på en BCo- och en C-vagn.

Ljunghbyhed den 16/4.

För inlastning av gods skulle tåget intagas å annat spår än det normala. Efter det tåget givit vederbörliga signaler, ställde tågklareraren infartssignalen till kör och avlägsnade sig sedan till expeditionen. Under tågklarerarens frånvaro hade en tjänstehavare, som tidigare fått kännedom om spårändringen, av glömska utplacerat en plattformskärre i det spår, som var avsett för tågets intagande. Tåget stoppades före ankomsten till kärren.

Hallsberg den 20/10.

En postverket tillhörig plattformsvagn, som ej var ordentligt förstängd, fördes av blåsten ut i spåret, då tåg 624 var på ingång. Vagnen slungades av loket mot en SJ vinkelkärre, som skadades.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Brunflo den 11/1.

Tåg 5927 fastbromsades vid södra växeln å bangården, utan att bromsning företagits från loket. Orsaken befanns vara, att kopplingskranen till luftledningen stängts å en vagn, gående ungefär mitt i tåget och lastad med pitprops. Den efterföljande delen av tåget var fastbromsad. Troligen hade någon del av lasten fallit ned och därvid stängt kranen.

Bispgården—Fångsjöbacken den 15/1.

Tåg 4215 stannade å linjen till följd av uppkommen otäthet i bromsledningen, troligen förorsakad av ett från någon vagn nedfallet vedträ. Tåget backades till Fångsjöbacken för avkoppling av vagnen.

Krampen den 15/1.

Vid tågs 4405 infart iaktogs, att lasten (massaved) å en vagn förskjutit sig, så att fara för skadegörelse å signalmaster m. m. kunde tänkas uppstå. Tåget infördes med försiktighet och uppehölls på stationen för lastens ordnande.

Ope den 22/1.

När tåg 5927 passerade Ope, uppstod bromsning i tåget. Vid undersökning befanns bromsledningen å en tom N-vagn vara sönderslagen. Orsaken torde ha varit, att veden på en vagn under tågets gång rasat och slagit mot bromsledningen.

Stockholm S—Älvsjö den 24/1.

Å tågs 4008 lok skadades sandrör och fotsteg, då loket törnade mot en bunt pappmassa, som troligen hade nedfallit från ett tidigare passerande tåg.

Stockholm C den 12/2.

Då tåg 3402 (SNJ motorvagn) på ingående befann sig på bron över Norrström, slungades ett grovt vedträ från mötande godståget 4215 in genom ett av fönstren på motorvagnen, varvid även ett bredvidsittande dubbelrutat vagnsfönster krossades. En resande i motorvagnen fick genom kringflygande glasskärvor några skärsår i pannan samt några mindre sår på vänstra handens fingrar.

Mälarstrand—Stockholm C den 14/2.

I ett mötande godståg hade en vagnslast massaved förskjutit sig och skrapat vagnskorgen å tågs 3412 motorvagn.

Herrljunga—Vedum den 16/2.

Tåg 6920 medförde från Herrljunga en vagnslast halmbalar. Lasten över-skred den för bandelen gällande lastprofil B, varigenom vägbron vid Öster Bitterna skadades så svårt, att trafiken över densamma måste avstängas. Bristande avsyning av lasten med hänsyn till gällande lastprofil var orsaken till missödet.

Södertälje S den 1/3.

Tåg 4075 stoppades för tillsyn av en vagn, vars last förskjutit sig. En del säckar hade ramlat av, en låg på bufferten och några hängde i presenningarna.

Mälarstrand—Stockholm C den 11/3.

Då tåg 4215 mötte tåg 3402, skrapade en vagnslast ved mot motorvagnen i tåg 3402, på grund av att lasten förskjutit sig. Anordningarna för lastens fasthållande voro icke tillfredsställande.

Norrköping C—Åby den 12/3.

Strax norr om Loddby hållplats påkörde tåg 841 en ny sliper, som låg med ena änden på den vänstra och med den andra intill den högra rälssträngen i spåret. Tåget hann icke fullständigt inbromsas, utan loket gick över slipern. Denna hade fallit ned från en sliperslastad vagn i tåg 7404. Någon skada uppstod icke på loket eller annan materiel.

Björvallen—Jämtlands Sikås den 16/3.

Då tåg 2324 befann sig å bansträckan, observerade föraren, att ledningstrycket sjönk, utan att någon bromsverkan i tåget förmärktes. Tåget stoppades med lokbromsen. Vid företagen undersökning upptäcktes, att en kopplingskran till bromsledningen på postvagnen, som medfördes närmast loket, var fullständigt avstängd. Bromsen hade tidigare under tågets gång fungerat utan anmärkning, varför det är möjligt, att något föremål från loket, som var vedeldat, fallit ned i banan och därvid kommit att avstänga kranen.

Norrköping C—Åby den 21/3.

I tåg 7403 rullade en jordbruksmaskin, lastad å en kursvagn, över vagnskanten och fastnade i en vagnstolpe, varigenom maskinen släpades med vid sidan av tåget ca 400 m. Ett tjugofemtal stolpar till signalledningarna skadades, och ledningstrissorna bortsletos liksom ett växelklot med stag vid Ståthöga rangerbangård.

Mariedam—Rönneshytta den 2/5.

En kilometertavla, en lutningsvisare och en hastighetstavla sönderslogos av en från lasten utskjutande plank i tåg 4380.

Alby—Östavall den 15/5.

I tåg 4201 framfördes en vagn lastad med långa armeringsjärn. Några av dessa järn släpades vid sidan av tåget. Vid passerandet av bron över Ljungan nedrevs en utliggare, vilket åstadkom driftrubbingar.

Vakern den 28/5.

Vid ingång å platsen nödbromsades tåg 7725 av tågbefälhavaren, enär lasten å en O-vagn förskjutit sig och en sliper fallit ned framför vagnen. Bromsanordningarna skadades.

Dagarn—Skinskatteberg den 4/7.

En sliperslast i tåg 4351 försköt sig och en sliper föll ned mellan vagnarna, varigenom bromsledningen bröts och tåget stannade.

Bispgården den 11/7.

Vid tågs 4453 ankomst till försignalen uppstod bromsning i tåget till följd av att sliprar fallit ned från en vagn i tåget och slagit av bromsledningen. Dessutom trängde en sliper genom golvet på en med träkol lastad vagn.

Norrviken den 6/8.

Då tåg 4417 passerade stationen, blev en större vagnstolpe, som — sannolikt utan att vara fastgjord — låg på en vedlastad vagn, nedriven av spärranordningarna i stationshusets norra ände. En å plattformen stående resande skadades i ena foten av den nedfallande stolpen. Även spärranordningarna skadades något.

Stockholm C den 6/8.

Vid tågs 206 ankomst befanns vagnskorg, träbeklädnad och en del fönsterrutor skadade å en C-vagn. Skadorna hade troligen förorsakats av ved, som ramlat ned från en vagn i tåg 7025, då detta tåg mötte tåg 206 å Riddarholmsbron.

Stockholm C den 25/8.

När tåg 3410 mötte tåg 7029 i södra tunneln, ramlade ett vedträ av från en vedlastad vagn i sistnämnda tåg och skadade högra handen på en resande, som befann sig på en av plattformarna å tåg 3410.

Stockholm C—Stockholm S den 26/8.

Tvenne vedträen nedföll från en öppen vedlastad vagn i tåg 7031. Ingen skada uppstod, men två personer, som befunno sig å den omedelbart intill spåret befintliga gångbanan, voro nära att träffas av träna.

Karlskrona den 4/9.

Vid tågs 6972 avgång stötte lasten å en öppen vagn mot spårvägsledningen över Landbron, varvid ledningen skadades.

Kumla—Säbylund den 20/9.

Tåg 76 påkörde en massavedstock, som låg vinkelrätt mot spåret med den ena änden på ena rälssträngen. Tåget stannade av att stocken slog upp kopplingen å tryckluftslangarna mellan ett par vagnar.

Helgum den 25/9.

Tåg 4215 fastbromsades på ingång till stationen. Vid undersökning upptäcktes, att ett större vedträ fallit ned från en vagn i tåget och slagit sönder bromsledningen.

Bastuträsk—Kusfors den 1/10.

Lokpersonalen å tåg 4456 upptäckte i banan bräder och plank, som troligen fallit av från ett föregående tåg. Tåget nedbromsades och virket undanröjdes.

Undersåker—Åre den 22/10.

Rälsbusståg 2322 påkörde en bunt hö, vilken fallit av från sista vagnen i tåg 10099. Ingen skada uppstod å bussen.

Bispgården—Fångsjöbacken den 28/10.

Tåg 4373 stannade till följd av att regleringsventilen å en vagn blivit avslagen, troligen av ett vedtrå, som fallit ned från någon framförgående vedlastad vagn. Sedan luftröret pluggats och ventilen nedkopplats, fortsatte tåget något försenat.

Gistad—Linghem den 22/12.

Tåg 844 påkörde två buntar järntråd, som lågo på den högra rälssträngen. Tråden snärjde in sig i loket och vagnarna. Rullarna hade fallit av en vagn i ett förut passerande godståg.

Mjölby—Strålsnäs den 22/12.

Då tåg 4451 befann sig på linjen, blev kontaktledningen spänningslös, så att tåget stannade. Ledningen hade kommit i stark gungning, beroende på vid tillfället rådande orkanartad storm. Brådtaket å en brädlastad vagn hade dessutom av stormen lyfts upp så högt, att det rivit ned såväl kontaktledning som bärlina på en sträcka av ca 180 m. Missödet orsakade ett driftsavbrott, som varade över 8 timmar.

Grimstorp—Nässjö den 28/12.

En förskjuten brädlast i tåg 4351 törnade mot en kontaktledningsstolpe. Stolpen förstördes och kontaktledningen blev nedhängande, utan att detta observerades av lokpersonalen. Efterföljande tåg 843 körde mot den nedhängande ledningen, varvid lokets strömvtagare skadades.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Skattkärr—Väse den 3/1.

Tåg 1411 stoppades av en banvakt, emedan tvenne skarvjärn brustit och rälerna förskjutits något. Tåget kunde passera med försiktighet. I Björneborg underrättades föraren om att liknande fel uppstått vid infartssignalen till Strömtorp.

Mälarstrand—Stockholm C den 12/2.

Ett koppel i tåg Sig 8 brast, varför främre tågdelen infördes till Stockholm C, under det att den bakre delen måste återföras till Stockholm stadsgården.

Harmånger—Jättendal den 3/3.

Ett bromsblock med tillhörande fästianordning å tendern till tågs 2555 lok hade lossnat och släpat på rälerna samt avslagit ca 50 skarvförbindningar för de automatiska vägsignalerna vid en vägkorsning.

Morjärv den 7/3.

Vid tågs 2794 avgång öppnades av någon resande en dörr på en BCo-vagn. Dörren fastnade i en hög lastbrygga och slets av. I Vitvattnet förspikades dörröppningen med bräder.

Dysjön—Ånge den 25/3.

Tåg 2392 stannade å linjen till följd av bromsning i tåget. Vid företagen undersökning visade det sig, att en trasig bälge kommit att stänga en koppelingskran.

Stordalen den 2/4.

Vid tågs 10123 ankomst observerades, att ett hjul till en Co-vagn hade förskjutit sig 40 mm på axeln och att fara för urspårning förelåg, varför vagnen utväxlades.

Karungi den 13/5.

I banavdelningens gruståg 8526 föll en läm ned, varigenom ett växelklot i Karhuvara och ett i Karungi avslogs.

Linköping C—Vikingstad den 2/8.

I Linköping iakttogs s. k. tjuvbromsning i en vagn i tåg 4641, varför Malmslätt uppmanades att stoppa tåget. Bromsblocket hade blivit glödrött och fallit sönder. Vagnen avkopplades i Vikingstad för slag i hjulen. Mellan Linköping C och Malmslätt antändes sliprar på fyra ställen.

Sanderydsby—Västerbrunn den 4/8.

Tåg 704 måste stoppas, emedan lokets vänstra vevstake lossnat.

Holmsjö—Saleboda den 18/8.

Å tågs 503 lok brast vänstra kolvstången. Cylindern spräcktes och främre locket slogs sönder.

Arlöv—Malmö C den 21/8.

Tåg 1705 bringades till stopp genom bromsning, som ej verkställdes av föraren. Vid undersökning angående orsaken härtill befanns det, att en hjulring å en Co-vagn hade brustit och skadat bromsledningen.

Björketorp den 23/8.

Vid tågs 814 ingående till stationen brast lokets högra främre fjäderstopp, varvid de två främre bärfjäderna föll ned.

Östavall den 2/9.

Ett bromslag under en vagn i tåg 4450 föll ned, då tåget passerade stationen. En växel skadades.

Alvesta—Hjortsberga den 6/9.

Vänstra vevstaken å tågs 659 lok brast, varvid en del skador uppstodo å loket.

Arvsele den 1/10.

I tåg 9808 (banavdelningens gruståg) urspårade vid utgående från platsen ett av hjulparen i en treaxlig vagn på grund av att gaffeln, som håller lagerboxen, brustit. För övrigt inga skador.

Spannarboda den 3/10.

Då tåg 4453 var på ingång, observerades gnistor utefter tåget, varför detta stoppades inne på platsen för undersökning. Det befanns då, att en vagnstolpe glidit ned och släpat efter banvallen. Någon skada å last eller vagn utöver den bristfällighet i stolpens fäste, som förorsakat stolpens nedglidning, kunde ej iakttagas.

Horda den 17/10.

I tågs 5170 lok sprängdes ett överhettningselement. Loket måste bytas.

Grötingen—Nyhem den 21/10.

Tåg 6055 stoppades till följd av bromsning, vilken förorsakats av att tåget gått isär, troligen genom självavkoppling. Från Grötingen utgick mötande tågs 22 lok och hämtade de kvarstående vagnarna.

Limmared den 24/10.

Vid tågs 9913 igångsättning brast en koppelstång.

Gnosjö—Hillerstorp den 27/10.

Tåg 502 måste stoppas å linjen, enär ett överhettningselement sprungit sönder. Loket måste bytas.

Enstaberga—Nyköping C den 13/12.

Vid tågs 101 ankomst till Ålberga upptäcktes, att lokets ena drevkåpa sönderlagits av ett stycke från ett räls huvud, som satt fastkilat vid drevkåpan och som troligen härledde sig från ett rälsbrott, där ett stycke av 17 cm längd lossnat.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Sparreholm—Stjärnhov den 28/1.

Under tågs 121 gång i en kurva slog något föremål från banan av röret å luftbromsledningen på den andra vagnen från tågels slut, med påföljd att de båda sista vagnarna i fortsättningen ej kunde vara anslutna till den genomgående bromsledningen.

Gällö—Pilgrimstad den 12/4.

Tåg 2392 påkörde en signalmast, som hade upplagts invid spåret. Vid snösmältningen hade dess ena ände glidit mot spåret. Å loket skadades värmekabelns klädsel och fotsteget.

Klippan den 6/5.

Vid inspektion fann tågklararen en elektrisk ledningsstolpe liggande tvärs över ett spår. Stolpen var avbränd vid markytan, troligen på grund av att en hög slagg varit dåligt släckt och antänt stolpen. Ingen skada i övrigt uppstod.

Bestorp—Brokind den 19/5.

En stängselstolpe hade fallit av en motortralla och blivit liggande tvärs över spåret. Föraren å rälsbusståg 985 uppmärksammade stolpen i tid för att hinna stanna bussen.

Hästbo den 19/6.

Föraren å tåg 4422 upptäckte en sliper, som låg tvärs över tågvägen i norra änden av bangården. Tåget kunde bringas till stopp, innan slipern påkördes. Hur slipern kommit att ligga över spåret är obekant.

Vilhelmina den 2/9.

När tåg 8141 efter ved- och vattentagning i Vilhelmina satte sig i rörelse, blev den i tåget medföljande vedlämparen, som befann sig på tendern, neddragen av en över spåren gående ledningstråd. Han föll härvid mellan loket och den närmast gående vagnen, varvid högra handen överkördes och skadades svårt.

Falköping C—Valtorp den 9/9.

Då tåg 7452 befann sig omkring 2 km norr om Falköping C, observerade föraren, att en decauvillevagn, som användes vid arbetena med dubbelspårsbyggnaden, kommit för nära huvudspåret, varför tåget bromsades in. Avståndet var emellertid för kort, varför vagnen fick en knuff. Å loket skadades bromsanordningarna, så att tåget måste backas till Falköping C för lokbyte.

Bollnäs—Granbo den 28/9.

Tåg 4428 stoppades av en banvakt på grund av att ett järn, som troligen ramlat av någon vagn i tåg 4453, fastnat i slipern intill en vägkorsning. Sedan järnet avlägsnats, kunde tåget fortsätta.

Högbränna—Nyåker den 3/10.

I tåg 6055 skadades lokets båda strömvtagare och taket på de fyra sista vagnarna av en ledningsstolpe, som rasat.

Rödeby—Spjutsbygd den 28/10.

Tåg 458 påkörde en kullblåst telegrafstolpe. Den släpades med ett 70-tal m, varvid ytterligare ett par stolpar revos omkull.

Hallsberg—Kumla den 22/11.

Tåg 664 stoppades, emedan en hård stöt märktes å loket. En träklots, som låg på rälen, hade påkörts. Inga skador uppstodo.

Orsakade av naturföreteelser.

Hallinden—Gläborg och Håbygård—Smedberg den 26/1.

Tågs 1629 lok urspårade dels å sträckan Hallinden—Gläborg och dels å sträckan Håbygård—Smedberg, beroende på att vattnet i pannorna (stöv-larna) vid den stränga kyla, som rådde vid tillfället i fråga, frusit till is, vilket hindrat bogginas rörelse i sidled. Några skador uppstodo ej vare sig å loket eller å spåret.

Mjöhult—Stureholm den 2/3.

Tåget stoppades av en banvakt, som meddelade, att banvallen strax före Stureholm underminerats av vattenflöde. Tåget framfördes med låg hastighet över det farliga stället.

Bäckefors—Skällsäter den 5/3.

Sedan tåg 106 avlämnat resande vid Stora Böns hållplats, körde det fast i en snödriva, då det åter skulle sättas i gång, emedan loket slirade, varvid isbildningar uppstodo under hjulen. Tre tåg blevo genom missödet ca 2 tim försenade.

Nedansjö—Stöde den 12/9.

Vid tågs 6121 ankomst till Österlo hållplats stoppades tåget av en banvakt, enär banvallen blivit sönderskuren av vatten. Sedan spåret iordningställdes, kunde tåget fortsätta något försenat.

Hånger—Vidöstern den 20/10.

En telefonstolpe hade bräckts av stormen och hängde ut över banan, så att tåg 2413 endast med största försiktighet kunde passera förbi densamma.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Almedal—Gubbero den 12/2.

Mot tåg 1427 kastades en sten eller liknande föremål. Ett fönster i en Co-vagn skadades.

Torhjärnstorp den 23/3 och 25/3.

Mot tåg 123 slungades dels den 23 och dels den 25 mars föremål, varigenom skador uppstodo å vagnmaterielen samt — vid första tillfället — en resande skadades.

Delsbo—Långbacka den 11/4.

Rälsbusståg 2523 påkörde stenar, som utlagts av några pojkar. Bussens bromsledning blev något skadad, men bussen kunde för egen maskin fortsätta.

Grimstorp—Nässjö i maj.

I början av maj samt den 18 och den 19 maj upptäcktes spikar i räls-skarvar. Bevakning anordnades och landsfiskalen underrättades.

Fagerås—Kil den 1/5.

Tåg 1406 påkörde en å spåret stående trampdressin. Tåget stoppades, och den sönderkörda dressinen borttogs. Inga skador å loket. Dressinen hade troligen placerats å spåret av någon obehörig person, som dessförinnan måst bryta sönder de anordningar, med vilka dressinen hölls fastlåst vid ett staket invid banan.

Halmstad C den 9/10 maj.

Ca 1 km norr om Halmstad kastades mot tåg 10124 en sten, stor ungefär som en knuten hand. Tågbefälhavaren uppskattade vikten till ca 1 kg. Den gick genom en fönsterruta i sista vagnen och hamnade i korridoren ungefär vid tjänstekupén. Ingen person träffades.

Båstad—Skottorp den 10/5.

Under tågs 1852 gång kastades en mindre sten mot tåget, varvid en fönsterruta krossades å en C-vagn.

Hjulsbro—Slättefors den 24/6.

En träklots hade utlagts tvärs över varje räl och bakom var och en av dem en sten. Tilltaget upptäcktes emellertid i tid, och föremålen avlägsnades, innan något tåg passerat platsen i fråga.

Vartofta—Åsaka grindar den 3/7.

Tåg 1704 blev å linjen utsatt för stenkastning från några småpojkar.

Kopperöd—Uddevalla H den 29/7.

Då tåg 105 närmade sig Uddevalla H, påkördes en rad knytnävstora stenar, som några småpojkar placerat på rälskenorna. Ingen skada uppkom.

Sösåla den 31/8.

Tåg 4004 påkörde en bromssko, som placerats å spåret i närheten av norra vägkorsningen å Sösåla bangård. Några pojkar hade strax förut observerats vid denna plats.

Falköping C den 18/9.

Då tåg 10 var på ingående å stationen, kastade en minderårig pojke sten mot tåget, varvid en ytterruta i en Bo-vagn gick sönder.

Floby den 17/10.

Då tåg 4437 befann sig vid ingångsväxeln, kastades en sten mot loket och träffade den främre fönsterrutan. Det har icke kunnat fastställas, vem som utfört stenkastningen.

Harplinge den 19/10.

Då tåg 1852 var på ingående å stationen, kastade några pojkar sten mot tåget, varvid fönsterrutan i en BCo-vagn krossades och en resande erhöll mindre skärskador på handen.

Oringen—Veda den 19/10.

Tåg 2670 stoppades, emedan en röd bansignaltavla var uppsatt med signal-bilden mot tåget. På ena rälssträngen var en sten upplagd och en träbit nedslagen på ömse sidor om denna. Då det kunde antagas, att ingen anledning till stoppsignalering förelåg, fortsatte tåget med sakta fart och med lågbefälhavaren gående före ca 1,000 m. Bansignaltavlans kvarlämnats efter transport på tralla av diverse materiel och påträffats av ett par småpojkar, vilka uppsatt densamma. Pojkarna hade även lagt stenen på rälen.

Betsle—Lycksele den 19/12.

Vid en vägkorsning strax utanför Lycksele upptäckte en passerande banarbetare en dynamipatron, som placerats på rälen.

Kvarnamåla—Tingsryd den 20/12.

Ca 500 m utanför Kvarnamåla hade för tåg 9997 anbragts ett antal större och mindre stenar å rälen. Tåget stoppades före ankomsten till stenarna.