

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1943

Säkerhetstjänsten.

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

- att* föräldrade anvisningar använts,
- att* när anordning slutbehandlats, utmärkande härav ej skett i kol 3,
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelse till underlydande driftplatspersonal ej gjorts,
- att* anteckning om delgivning av underrättelse till banpersonal ej gjorts,
- att* av- resp. tillträdande tågexpeditörer ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
- att* bekräftande av att anteckningarna i boken blivit rätt införda ej skett,
- att* anteckning om vagnuttagning eller om uttagning av A-fordon saknats, då dylik anteckning skolat göras,
- att* utlämning av nyckel till lastspårsfränkiljare ej antecknats;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* föräldrade anvisningar använts,
- att* datum ej antecknats,
- att* »O in i N» ej antecknats (ej heller å sidan för ankommande tåg), eller att anteckning därom varit ofullständig,
- att* vid återkallad anmälan »Klart O till N» ej iakttagits att samtliga kolumner skola strykas med rött,
- att* anteckning ang inhämtad upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obehärad station saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt,
- att* för vagnuttagning och uttaget A-fordon anordnad resp. indragen stoppsignalering ej antecknats;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

- att* upplägg saknats för underrättelser med längre giltighetstid,
- att* anteckning saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar rätt införts,
- att* 2:a påringningen för dagen till sträckvakterna ej antecknats;

beträffande plan för säkerhetstjänsten

(eller i förekommande fall motsvarande anteckningar å turlista)

- att* bestämmelse om förbud att skjutsa vagnar å visst spår saknats, då dylik bestämmelse bort finnas,

- att* planen varit ofullständig eller otydlig och i vissa avseenden felaktig,
- att* bestämmelse saknats om vilken tur det ålegat utöva tillsynen varje aften över att åtgärder vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift (såo § 45: 2 och 3),
- att* bestämmelser saknats om ordergivningsförfarandet med underlydande driftplatspersonal enligt såo § 46: 3 och ifråga om kontrollen av dylik ordergivning eller att bestämmelserna varit olämpliga,
- att* å säpl generellt bestämts. att tågvägsinspektion finge påbörjas »tidigast 15 min före samtliga tågs ankomst» och att -- ehuru omfattande växling med lokomotor förekom å stationen ifråga — bestämmelse om tidpunkten vid tågs avgång saknats,
- att* bestämmelse saknats, när tågvägsinspektion jämlikt såo § 56: 3 tidigast finge påbörjas eller att bestämmelsen varit olämplig,
- att* bestämmelse saknats om vilka tjänstehavare, som äga befogenhet att föra telefonbok vid underrättelsestation och att lämna underrättelser ur boken ifråga, eller att flera tjänstehavare än vad som erfordrats tilldelats nämnda befogenhet;

beträffande förbandslådor

- att* upplysning om var närmaste sjukbår finnes tillgänglig ej antecknats å anslaget,
- att* förbandslåda ej förvarats i skåp utan ovanpå sådant eller på golvet,
- att* förbandslåda varit olåst;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) anordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* såo ej varit vederbörligen kompletterad,
- att* tillägg till tidtabellsboken saknats eller ej varit inrättade,
- att* instruktion för säkerhetsanläggning saknats,
- att* förteckning över instruktioner, planer och signalmedel, form 358 U. ej kompletterats enligt cirk 623/43,
- att* upphävida sektionsorder rörande säkerhetstjänsten funnits å station,
- att* bok för anteckning om fel på växel- och signalsäkerhetsanläggningar, form 363 B, saknats eller ej förts under flera år,
- att* anslag om K-nycklars antal och förvaringsplats, form 361 C, saknats eller varit felaktigt,
- att* anslaget »Åtgärder vid järnvägsolycka», form 358 H, ej funnits å station,
- att* »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse betr. tåg», form 88 N förvarats i skrivbordslåda eller på annat sätt så att det varit svåråtkomligt,
- att* det genom cirk 719/41 upphävida och numera felaktiga formuläret 361 P, (tabellen till § 82) fortfarande varit anslaget,
- att* för många tågklarareravlösningar turlistenligt förekommit å station.

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* tåg intagits på »tre korta» på grund av för sent påbörjad tågvägsinspektion,
- att* vid möte tågvägsinspektionen i vad avser hinderfriheten vid tågets infart, ägt rum sedan infartssignalen redan ställts till kör,

- att* nyckeln till tågväglås efter tågs ankomst lämnats kvarsittande i låset.
- att* kontroll genom stationär personal över omställningshandtagens lägen för »Tom—Last» i tåg utan särskild konduktörspersonal icke skett enligt bestämmelserna i såo § 99: 2 f) eller att bestämmelserna därom varit otydliga (jfr sid 27 i »Kortfattad framställning av de i sak väsentligaste nyheterna i 1941 års såo»),
- att* å lastade vagnar, som utställt för lossning, och å tomma godsvagnar omställningshandtagen till tryckluftbromsen intagit läget »Last»,
- att* tryckluftslangar ej varit upplagda på slanghållare och kopplingskranar ej stängda å avställda vagnar,
- att* tjänstehavare, som saknat befogenhet därtill, lämnat upplysningar ur telefonbok vid underrättelsestation,
- att* vägvakt å linjen i och för manövrerandet av vägbommar av station underrättats om samtliga tågs avgångstid, vilket, om dylik underrättelse skulle glömmas, kan vara förenat med vissa risker,
- att* tåg benämnts med »di» eller »dom» i stället för med nummer,
- att* kvitto å extratåg, som framgår då station är obevakad, lämnats av nämnda station i stället för av den senast berörda bevakade stationen (såo § 35: 4. anm 3); å förstnämnda station befintliga vägbommar manövrerades, då stationen var obevakad, av särskild vägvakt,
- att* vid utväxlandet av villkorligt klart enligt såo § 59: 6 frågan »Kan 00 avgå, då 0 inkommit» uteslutits,
- att* »O in i N» ej avlåtits snarast möjligt,
- att* »O ut» ej anmälts genast,
- att* verkställighetsorder avsänts innan tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, som skolat kvarhållas för möte och som inkommit å station, erhållit kvarhållningsordern,
- att* huvudnyckel K 16 utlämnats till tågbefälhavare för växling vid obevakad driftplats å bandel, där såo § 100 ej tillämpas, utan att kvitto tagits,
- att* bestämmelserna i styrelsens skrivelse den 3/12 1941, dnr Dbr S 169/41, ang utlämning och återlämning av samt anteckning i överlämningsboken om nyckeln till lastspårsfrånskiljaren icke iakttagits,
- att* signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» under vissa vindförhållanden icke kunnat uppfattas inne å vissa stationer,
- att* för gamla knalldosor funnits,
- att* inga knalldosor förvarats plomberade,
- att* bestämmelse saknats ang högsta antalet släpvagnar till plattformstruck (str 221, § 5: 9),
- att* undervisning erfordrats för tillfällig omlastningspersonal om högspänningsledningarnas farlighet och att nämnda personal bort avkrävas skriftligt erkännande av att dylik undervisning erhållits,
- att* vid växling med rälsbuss föraren manövrerat fordonet från bakre förarhytten i rörelseriktningen,
- att* annan tjänstehavare än tågklararen i viss utsträckning vid tågs ankomst manövrerat ställverk, som bort manövreras av tågklararen personligen,
- att* vederbörande ytterpersonal ej tecknat kvitto i överlämningsboken å order, som beröra trafiksäkerheten och att kontroll över ordergivningen ej skett.
- att* besked till förare om utfört bromsprov, där detta verkställt av annan personal än tågets, icke lämnats av tågbefälhavaren utan av bromsprovaren,
- att* tågbefälhavare under pågående bromsprov använt lossningsventilen utan förarens vetskap.

c) utrustning av och tjänstgöring a tåg och lok

att tågbefälhavare ej medfört form 88 N, »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse betr. tåg»,
att tågattiralj varit ofullständig eller förvarats på felaktigt sätt t. ex. utan plombering,
att bromssko ej medförts i rälsbuss,
att nödbromshandtag ej varit plomberat,
att koppelsvänglar i tåg ej varit pålagda svängelhållarna,

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

att belysningen vid ställverk varit otillräcklig,
att infartssignals siktbarhet från lok varit otillfredsställande och att signalen därför bort utflyttas,
att infartssignal ej alls varit synlig inne från station och signalkontroll ej anordnad,
att signalmedlen enligt anslaget form 361 A förvarats på olämpligt sätt,
att söndrig stoppbom varit i användning,
att fällbomsvindspel icke varit försedda med skyltar ang vevhastigheten,
att å station K-nycklar (däribland K 16) fortfarande funnits i reserv för å linjen beläget sidospår — lastplats —, som nedlagts,
att trehjulingar, som lämnats utan tillsyn, varit olåsta,
att K-nycklar i reserv, t. ex. K 15, ej varit plomberade,
att K-nycklar, t. ex. K 14 och K 15, funnits i reserv å driftplats utan att vara upptagna å anslaget, form 361 C,
att för många K-nycklar, t. ex. K 10 och K 15, funnits i reserv å station,
att hinderpålar varit uppsatta, där enligt gällande bestämmelser dylika icke behövt finnas,
att i vågkur saknats instruktion för skötsel av vägen,
att den skylt ang sådant beträdande av spårområdet, som får ske på vederbörandes egen risk, saknats, där behov av dylik skylt förelegat,
att behov av tågankomstsignalerings förelegat.

2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Granskning av ritningar har omfattat 270 ärenden och granskning av instruktioner 99 ärenden. Dessutom ha 76 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggning utan samband med sådan granskning.

3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Följande undantagsbestämmelser ha utfärdats.

Tkl befogenhet att bevilja bandisposition.

Utan hinder av bestämmelserna i såo § 29: 1 äger tkl vid Åkers styckebruk att med tågledares befogenhet bevilja bandisposition å bansträckan

Åkers styckebruk — Åkers krutbruk för vagnuttagning. (Skr 11/11 43).

Tågs intagande.

Om spärändring, vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej, vid Alvesta måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse därom ej hunnit lämnas lokper-

sonalen 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 giv-
es eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas att stanna. (Skr 12/3 43).

Styrelsen har medgivit följande undantag från såo § 73.

Vid Tidaholm får rälsbussståg intagas å spår, där släpvagn finnes uppställd intill stoppbock vid infartstågvägens slutpunkt, utan att föraren varje gång underrättas därom före intagandet och utan att signalerna »Tåg kommer» och »Jag är beredd på hinder och spårändring» avvakts före infartssignalens ställande till kör, allt dock under förutsättning, att föreskrift härom delgivits berörd personal genom att i tidtabellen för varje berört tåg hänvisningstecken insattes i kolumnen för tågspår vid Tidaholm, hänvisande till följande under tidtabellen intagna anmärkning: »Tåget intages mot fordon; skall därför införas med försiktighet.» (Skr 21/1 43).

Vid Malmö C kunna högst två tvåaxliga vagnar eller en boggivagn vara uppställda omedelbart framför stoppbocken å spåren VIII, IX och X. Förare å tåg, som intages på något av nämnda spår, skall därför vara beredd att i tid bringa tåget till stopp. Särskild underrättelse till lokpersonalen erfordras ej. (Skr 3/4 43).

I tidtabellen för tåg 2583 får i kolumn 3 (Tågspår) vid Ystad intagas en anmärkning av följande lydelse: »Tåg 2583 intages mot vagnar». (Skr 10/5 43).

Underrättelse om regelbundet hinder sön- och helgdagar i Trelleborg i infartstågvägen för tåg 2676 må, i stället för såsom i säkerhetsordningens § 73 bestämts, lämnas till lokpersonalen genom följande anmärkning i tågets tidtabell: »Efter införandet å Trelleborg Ö station

skall tåget sön- och helgdagar stanna före ankomsten till växel 8, som ligger i läge till magasinsspåret.» (Skr 2/9 43).

Tågs avgång.

Bestämmelserna i såo § 67, mom 6 sista stycket, må tillämpas ifråga om fjärrgodståg 4584 å bandelen Nässjö—Mjölby under tidtabell 143. (Skr 22/4 43).

Avgångssignal.

Utan hinder av bestämmelserna i såo § 67:4, andra stycket, skall vid Örebro södra avgångssignal givas av tågbefälhavaren till alla tåg, som ej där äro genomfartståg, med undantag av tåg till Svartåbanan. (Skr 16/6 43).

Utan hinder av bestämmelserna i såo § 67:4, andra stycket, skall vid Älvsjö, då dubbelspårdrift äger rum och linjeblockeringen är i bruk, avgångssignal givas av tågbefälhavaren till tåg, som ej där äro genomfarts- eller utgångståg, med undantag av tåg till och från Stockholm—Nynäs järnväg. (Skr 25/6 43).

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

Har tåg från Alvesta i riktning mot Gemla stannat framför utfartssignal 3 v, emedan denna visat stopp, skall föraren, om körsignal därefter visas å nämnda signal, äga att utan hinder av föreskrifterna i såo § 67: 3 fortsätta med tåget utan att avvakta särskild avgångssignal.

Därest nämnda utfartssignal kvarstår i stoppställning eller om eljest riktig, tydlig och fullständig körsignal ej visas å densamma, emedan den blivit bristfällig, äger föraren vidareföra tåget efter att medelst signaltelefon å infartssignalen ha inhämtat tillåtelse därtill av tågklarearen vid Alvesta station.

För telefonering gäller därvid vad som i såo § 52:3 A, näst sista stycket,

föreskrivits beträffande telefonering från signaltelefon vid infartssignal. (Skr 12/3 43).

Tåganmälan.

Klartanmälan för tåg 8650 till Slind må utväxlas mellan Bastuträsk och Skellefteå stad och bevakning vid Slind må upptagas först kl 4.45.

Dock skall gälla

att Finnforsfallet å vardagar, sedan tågen 121 och 8642 framgått å respektive tåganmälningssträckor, skall vidtaga i såo § 94 föreskrivna åtgärder och anmäla »Fri genomfart i Finnforsfallet» till Bastuträsk och Skellefteå stad,

att Slind skall anmäla »8650 in i Slind» till såväl Skellefteå stad som Bastuträsk,

att om anmälan »8650 in i Slind» ej avlåtits, då Finnforsfallet vid bevakningens återupptagande efterhör tågläget, underrättelse härom skall lämnas till Finnforsfallet, som då icke får anmäla »Klart 8641 till Finnforsfallet». (Skr 5/6 43).

Klartanmälan för tåg 7562 får utväxlas mellan Skövde och Karlsborg samt tåganmälan vid Tibro, Fagersanna och Mölltorp för samma tåg inskränkas till att omfatta endast »7562 in i Tibro» respektive Fagersanna och Mölltorp.

Bevakningen vid Mullsjö för tåg 4702 får upphöra utan att »4702 in i Falköping C» avvaktas och »Fri genomfart i Mullsjö» anmälas enligt formuleringen: »Då 4702 inkommit Falköping C, fri genomfart i Mullsjö».

I tågs 1350 tidtabell må i kolumn för tågspår vid Mölltorp insättas ett hänvisningstecken hänvisande till följande under tidtabellen intagna anmärkning: »Tåget intages mot fordon och skall därför införas med försiktighet». (Skr 8/6 43).

Tågs sammansättning.

Bestämmelserna i såo § 99:2d) må å 27 trafiksektionen tills vidare ersättas av följande föreskrift:

Tåg, medförande resande, skall ha alla personförande vagnar anslutna till bromsledningen, och varje tåg, som förutom dragande loks axlar består av mer än 14 fordonsaxlar, skall ha sista vagnen ansluten till bromsledningen. I efterkoppling, som sålunda kan få finnas i tåg med högst 14 axlar, får lastad överföringsvagn ej ingå.

Ovan angivet förbud att i berört fall medföra lastad överföringsvagn i efterkoppling skall gälla även å 29 trafiksektionen, varför det genom skrivelse den 3/12 1942 å 29 trafiksektionen medgivna undantaget från § 99:2d) skall härutinnan kompletteras.

För tågen 235 och 236 å bandelen Mönsterås — Sandbäckshult — Mönsterås medges tills vidare under tidtabell 143 sådant undantag från såo att, ehuru tågbefälhavaren under tågets gång färdas på loket samt förbindelse mellan loket och den övriga delen av tåget ej finnes, i dessa tåg får medföras en efterkoppling av högst 60 ton, vari lastad överföringsvagn dock ej får ingå. Överstiger tågets hela axelantal därvid 14, lokets axlar frånräknade, får hastigheten ej överstiga 40 km/tim. (Skr 13/12 43).

Särskilda föreskrifter beträffande driftplats, som lämnas obebakad endast för visst eller vissa tåg.

Stationerna Malungsfors, Limesforsen, Torgåsmon och Sälen få samtliga lämnas obebakade för tågen 1686 och 1687. Detta medgivande gäller dock endast, om extratåg ej på någon del av bandelen Malung—Sälen skall framgå efter det Sälen anmält »fri genomfart» samt endast under förutsättning, att tågen 1686 och 1687 utgöras av rälsbusståg och till desamma användes en och samma rälsbuss eller tvillingbuss. Innan tkl i Sälen avlåter anmälan »fri genomfart», skall han dels ha mottagit anmälan »1654 in i Sörsjön» och även anmälan »0 in i Sörsjön» för tåg, som eventuellt

anordnats efter 1654 i riktning mot Särna, dels ha förvissat sig om att övriga före 1686 anordnade tåg i båda riktningarna lämnat bandelen Malung—Sälen. Tåganmälan för tågen 1686 och 1687 behöver därefter ej utväxlas för gången Malung—Sälen—Malung.

Malungsfors får vardagar lämnas obevakad för tågen 1694 och 1683, om extratåg ej skall framgå på sträckan Malung—Malungsfors efter det Malungsfors anmält »fri genomfart» samt förutsatt att tågen 1694 och 1683 utgöras av rälsbusståg och att till dessa tåg användes en och samma rälsbuss eller tvillingbuss. Innan tkl i Malungsfors för att lämna stationen obevakad för tågen 1686, 1687, 1694 och 1683 avlåter anmälan »fri genomfart» till Malung, skall han dels ha mottagit anmälan »1654 in i Limesforsen» och även anmälan »0 in i Limesforsen» för tåg, som eventuellt anordnats efter 1654 i riktning mot Särna, dels ha förvissat sig om att övriga före 1686 anordnade tåg i båda riktningarna lämnat bandelen Malung—Malungsfors. Tåganmälan för tågen 1694 och 1683 behöver ej utväxlas, men rälsbussföraren skall, om han ej själv framfört tåg 1687, före avgången från Malung med 1694 efterhöra hos tkl, huruvida tåg 1687 inkommit.

Vid tillämpning av ovanstående skola telefon- och tjänstgöringsförehållandena vara så ordnade, att rälsbussföraren kan telefonera med driftplats, som bestämts av trafikinspektören. Före återgången från Sälen respektive Malungsfors skall rälsbussföraren meddela dylik driftplats ankomst- och avgångstiden vid Sälen respektive Malungsfors, varom anteckning skall göras vid driftplatsen ifråga (Skr 13/5 43).

Särskilda föreskrifter beträffande ständigt obevakade driftplatser.

Styrelsen har medgivit, att, utan hinder av att föreskrivna anordningar för att driftplats skall få läm-

nas obevakad för tåg icke vidtagits, samtliga driftplatser vid Ängelholm-Klippans järnväg utom Munkaljungby tills vidare få trafikerats obevakade, under förutsättning att växlar, skyddsväxlar och spårspärrar (spärrbommar) hållas låsta med hänglås enligt bantekniska byråns ritning litt C nr 6552. (Skr 22/6 43).

Tillämpning av säo § 100, mom 11.

Bestämmelserna i säo § 100, mom 11, (jfr första stycket i § 100) må tills vidare tillämpas å bandelen Hedesunda—Gysinge ifråga om tåg 777. (Skr 20/4 43).

Särskilda undantagsbestämmelser från 1941 års säo för av statens järnvägar övertagna bandelar.

Vid 28 trafiksektionen.

Styrelsen har medgivit följande undantag från säo bestämmelser vid f. d. Malmö-Simrishamns järnväg m. fl. järnvägar.

Begreppsbestämningar.

Hjälpsignalmedel kan även utgöras av röd bansignallavla eller röd signallagga.

§ 6 I.

Lyktorna i T-semaforen vid Svan-sjö lp och vid de envingade semaforerna vid Björnstorp, Sövdaborg och Högestad må visa blinkande grönt sken, då vingen är ställd i 45° vinkel uppåt.

Befintliga T-semaforer må tills vidare bibehållas vid Bjärsjö, Kungstorp, Fotevik, Ljunghusen och Skanör, ehuru mer än en växel finnes i huvudspåret vid dessa driftplatser.

Befintliga huvudsignaler vid Mel-lanköpinge lp få tills vidare utgöras av skivsignaler.

Försignal må vara anbragt till höger om spåret.

§ 8.

Som stoppsignal till tåg må i stället

för huvudsignaltavla användas röd bansignaltavla eller röd signalflagga, utvecklad. Vid driftplats, där infartssignal är placerad *innanför* stationsgränsen, skall signalredskapet uppsättas vid denna gräns.

§ 10.

Blinkande grönt sken som körsignal i semafor har ej innebörden varsamhet.

§ 15.

Anordnandet av orienteringsmärken enl. fig. 44 a och 44 b får anstå tills dylika märken hunnit anskaffas och uppsättas.

§ 21.

I sista stycket intagna bestämmelser om kollationering ersättes av följande: Mottagare av telefonmeddelande skall, om han anser så nödvändigt eller då av avsändaren påfordras fullständigt repetera meddelandet, eljest endast repetera det väsentliga av dess innehåll. Alla siffror, enstaka bokstäver och obekanta ord skola repeteras, varjämte utgångsstation och station, som skall delge tåg tidtabell, fullständigt skall repetera sådan tidtabell. Sedan den avsändande förvissat sig om kollationeringens riktighet, avslutas expedieringen med ordet »rätt».

§ 26.

Mom 1, första stycket, gäller endast, då grindar eller bommar stänga över banan.

§ 43.

Utöver bestämmelserna i mom 6 gäller: tvåaxlig vagn skall hava en tomvagnsvikt av minst 5 ton och treaxlig vagn av minst 7 ton för att få medtagas i tåg med en hastighet av över 60 km/tim.

Sist i mom 7 tillkommer: Tjänstevagn, som saknar trafiktillstånd, får framföras endast i extratåg, som ej medför resande. Dylik vagn med tra-

fiktillstånd får framföras i tåg på de villkor, tillståndet anger.

§ 56:5, näst sista stycket.

Östra säkerhetsspåret vid klaffbron över Falsterbokanalen å bandelen Höllviksnäs—Ljunghusen må tillfälligt användas såsom sidospår enligt bestämmelserna i Malmö-Simrishamnns järnvägs cirkulär C 124 den 8 december 1942.

§ 59, 77 och 78.

De i Malmö-Simrishamnns järnvägs cirkulär C 51 den 15 maj 1937 meddelade undantagsbestämmelserna för bandelen Malmö C—Östervärn må tills vidare tillämpas.

§ 82.

Bestämmelserna skola tillämpas med de modifikationer, som betingas med hänsyn till att planerade telefonlinjer ännu ej kunnat tagas i bruk. (Skr 28/6 43).

Rörelser med järnvägsfordon mellan Kiruna C och Kiruna lokstation samt mellan Kiruna C och Kiruna malmbangård.

Styrelsen har fastställt instruktion för i tidtabellsboken icke upptagna rörelser, som avse förflyttning av lok med eller utan tillkopplade vagnar endast å bansträckorna Kiruna C—Kiruna malmbangård—Kiruna lokstation eller Kiruna C—Kiruna malmbangård, då spårledningen mellan Kiruna C och Kiruna malmbangård är i bruk.

A. Lok (motorvagn) med eller utan vagnar för personaltransport Kiruna C—Kiruna malmbangård—Kiruna lokstation eller omvänt.

Rörelsen åtskiljes från tåg- och växlingsrörelser genom benämningen »Lokalvagn», förkortat »L».

Lokalvagnen framföres vid Kiruna C å spår XX, vid Kiruna malmbangård å spår I och vid Kiruna lok-

station ä det mitt för denna befintliga särskilda spåret, det s. k. lokal-tågspåret (tågvägar B och C 2).

Signalering sker med huvud- och dvärgsignaler enligt signalbeskrivningen på samma sätt som för tåg, varvid tågvägsinspektion dessförinnan skall ha skett i vanlig ordning. Som signal till igångsättande av rörelse gäller körsignal enligt signalbeskrivningen från såväl dvärg- som utfartssignaler.

Då lokalvagnen består av lok och vagn, får loket skjuta vagnen i ena riktningen.

Såo § 41, mom 1, tillämpas.

Lokalvagnen införes i tågföljdsbok endast vid Kiruna malmbangård. Vid Kiruna C behöver tågexpeditören ej vara tillstädes, då lokalvagn ankommer eller avgår.

Tåganmälan behöver ej utväxlas.

B. Lok med eller utan vagnar Kiruna C—spår 1 å Kiruna malmbangård eller omvänt.

Rörelsen åtskiljes från tåg- och växlingsrörelser genom benämningen »Växlingssätt», förkortat »V».

Växlingssätt från Kiruna C till Kiruna malmbangård får å Kiruna malmbangård framföras endast till utfartssignalen mot Krokvik. Behöver det framföras längre, får så ske först efter signal till växlingsrörelse.

Signalering sker med huvud- och dvärgsignaler enligt signalbeskrivningen på samma sätt som för tåg, varvid tågvägsinspektion dessförinnan skall ha skett i vanlig ordning.

Avgångssignal gives i vanlig ordning.

Växlingssätt med vagnar får framföras med högst 30 km/tim.

Kollationering skall ske enligt tillägg A till Säo, § 62.

Vid skjutning tillämpas säo § 41, mom 1, då mer än 5 vagnar skjutas.

Lokalvagnar och växlingssätt, som kunna på förhand planeras för längre tid, skola för varje tidtabellsperiod med fullt tydlig beteckning uppföras i särskild grafisk tidtabell och intagas i stationernas tågordningar.

Extra lokalvagns eller extra växlingssätts gång överenskommes mellan tågklarerarna. Tågklareraren å utgångsstationen lämnar lokföraren tillfällig tidtabell å särskilt formulär upptagande tider och spår. Kvitto tagas ej.

Ändring av ordningsföljden mellan lokalvagn och växlingssätt inbördes eller mellan nämnda rörelser och tåg överenskommes mellan tågklarerarna. Order till lokpersonalen utfärdas icke.

Slutsignaler föras icke. (Skr 14/1 43).

4. Särtryck, andra föreskrifter och meddelanden samt formulär.

Till särtryck nr 33, »Instruktion för växlingstjänsten» har utgivits tillslag nr 1.

Ny upplaga av *särtryck nr 138 »Instruktion för bromsare»*, gällande fr o m den 1 december 1943 har utkommit.

Meddelande nr 4 från överinspektören för säkerhetstjänsten har utgivits.

Sedan försök med ordergivning till lågpersonal genom veckoorder pågått vid I distriktet, har styrelsen tills vi-

dare på försök fr o m den 2/8 1943 infört systemet även vid övriga distrikt och utfärdat anvisningar här för.

För användning som underlag vid utskrivning av S-order med karbon på baksidan har anskaffats plåtar i tvenne storlekar, nämligen en större för formulär S 10 och en mindre för formulären S 8 och S 9.

Formulär nr 361 A, »Signalredskap», har nytryckts och därvid ändrats.

Nytt formulär nr 361 X, »Att iakttaga vid manövrering av ställverk» har inrättats.

Formulär nr 385 K »Plan för säkerhetstjänsten», har omarbetats och uttryckts.

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

nr 213 ang försiktighet vid växling,
nr 245 ang förbud att medföra vissa vagnar i snabbgående tåg å SJ.
nr 284 ang instruktion för byrå-assistent i säkerhetstjänst,
nr 319 ang handhavandet av omställningsanordning TOM — LAST,
nr 576 ang periodisk inventering av slutsignallyktor och -skärmar samt lösa lykthållare.

5. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg-tjänst

A. KOLLISIONER MED JÄRNVÄGSFORDON.

Orsakade av bristfällig eller försummad tåg-vägsinspektion eller annat fel vid expedierande av tåg.

Vretstorp den 6/2.

Tåg 7503 sammanstötte vid ingående å stationen med å tågspåret stående vagnsätt tillhörande tåg 9437. Härvid skadades loket, varjämte en del vagnar såväl av de å spåret uppställda som de i tåget gående vräktes ur spår och skadades allvarligt. Vid sammanstötningen blockerades nedspåret och enkel-spårdrift måste anordnas mellan Laxå och Östansjö. Hjälp-tåg utsändes från Hallsberg och Laxå för spårets klargörande. Ofullständig tåg-vägsinspektion.

Ängelholm C den 18/2.

Tåg 5484, som skulle intagas medelst signal till växlingsrörelse på spår 5, gick på grund av en fellagd växel in på spår 1, varvid tåget sammanstötte med ett där uppställt tågsätt. Inga personer skadades. Ej heller skadades spåren. Å lok och vagnar uppstodo en del mindre skador. Bristfällig tåg-vägsinspektion.

Gällivare den 10/4.

Tåg 184 sammanstötte med några vagnar, som stodo uppställda på ett sidospår, men ej hinderfritt i förhållande till utfartståg-vägen. Lok och vagnar ramponerades.

Karungi den 28/4.

Vid omväxling av en postvagn från tåg 2794 till tåg 2725 backade loket från sistnämnda tåg med för stor hastighet mot postvagnen, varvid en post-tjänsteman lindrigt skadades.

Nyåker den 8/5.

Tåg 49, som skulle förbigå tåg 6053, kolliderade med detta tågs lok, vilket ej stod hinderfritt i förhållande till tågs 49 utfartståg-väg. Mindre skador uppstodo å lok och vagnar.

Morjärv den 15/7.

Tåg 6551 påkörde en vagn, som ej stod hinderfritt i förhållande till tåg-vägen. Inga större skador anställdes. Tågexpeditören hade försummat att inspektera utfartståg-vägen för tåget.

Östersund den 4/8.

Ett växellok påkördes av tåg 2391 vid detta tågs avgång. Inga skador av nämnvärd betydelse uppstodo å materielen.

Karungi den 23/9.

Tåg 10949 påkördes av ett växlingssätt, som efter avslutad bandisposition skulle införas till stationen. Växlingssättet hann emellertid bromsa in något och tåg 10949 backa ett stycke innan sammanstötningen ägde rum, varför denna blev relativt lindrig. Endast mindre skador uppstodo. Tågexpeditören hade visat signalen »klart» till tillsyningsmannen utan att dessförinnan ha förvissat sig om, att växlarna voro rätt lagda.

Sollefteå den 1/10.

Vid tågs 8251 avgång gick tåget in på stallspåret och fortsatte in på ett stickspår och törnade mot en godsvagn, som satte sig i rörelse och stötte mot en släpvagn till rälsbuss, som ramponerades. Ofullständig tågvägsinspektion.

Kil den 8/11.

Vid ingåendet å stationen gick BJ tåg 2 på grund av en fellagd växel in på spår 3 i stället för på spår 4 och sammanstötte därvid med ett å spår 3 stående ånglok. Inga människor skadades nämnvärt, men däremot uppkommo en del skador å lok och vagnar. Stationen saknar växelförregling. Tågvägsinspektören hade i god tid före tågets ankomst konstaterat att rätt tågväg var lagd, men däremot icke observerat, att en växlingsrörelse senare ägde rum över infartstågvägen. Då den för tågvägsinspektionen föreskrivna tiden var inne, lämnade han därför tågklareren uppgift om fullgjord inspektion.

Växjö den 13/11.

Tåg 302 (motorvagn) kolliderade vid utgåendet från stationen med en ej hinderfritt stående normalspårig vagn. Smärre skador uppstodo å motorvagnen.

Polcirkeln den 18/11.

Tåg 85, som skulle möta tåg 82, påkörde detta tågs sista vagn, som ej stod hinderfritt. Skador uppstodo på loket och den påkörda vagnen.

Gårdveda den 23/11.

Då tåg 356 var på utgående, intog en växel i utfartstågvägen fel läge, varigenom tåget gick in på ett sidospår och kolliderade med en där stående vagn. Smärre skador uppstodo å lok och å vagnen. Försummad tågvägsinspektion.

Malungsfors den 30/11.

Vid tågs 7742 ankomst stod infartssignalen till stopp. Sedan signalen »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, erhöles signal till växlingsrörelse för tågets intagande å sidospår. Ett stycke in på sidospåret stodo vagnar uppställda, med vilka en lätt kollision uppstod. Tågklareren hade givit signalen »sakta» men icke underrättat lokpersonalen om hindret.

Ådalsliden—Tågsjöberg den 18/12.

Extra fjärrgodståg 6065, som anordnats å sträckan Tågsjöberg—Långsele och som skulle möta 2624 i Betåsen, avgick från Betåsen, innan tåg 2624 dit inkommit och kolliderade med detta tåg 6 km söder om Betåsen. Tåg 2624

medförde 60 resande, av vilka tre erhöilo lindriga skador. Båda loken blevo ramponerade. Tre personvagnar erhöilo buffert- och fönsterskador.

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

Ragunda—Håsjö den 1/1.

Tåg 9457, som stannat i en stigning och icke kunde föras vidare, pakördes bakifrån av hjälplok, vilket begärts för påskjutning. Sista vagnen i tåget skadades härvid svårt. Loket hade ej framförts med tillräcklig försiktighet.

Storfors—Nykroppa den 6/1.

Då rälsbusståg 1663 bromsade in för att avlämna resande vid Solviks hållplats, pakördes rälsbussen av det omedelbart efter gående rälsbusståget 1691. Två passagerare erhöilo en del mindre skador. Å den ena rälsbussen uppstod motorskada, varför den måste bogseras av den andra bussen till Kristinehamn. På grund av kurva och snöfall observerade föraren å tåg 1691 för sent, att tåg 1663 bromsat in.

Uddevalla hamn den 2/3.

Rälsbusståg 109, som efter signal »jag är beredd på hinder och spårändring» skulle intagas mot ett å tågspåret stående lok, sammanstötte med detta. Ett par resande i bussen erhöilo smärre blessyrer. En del mindre skador uppkommo å loket och rälsbussen. Olyckshändelsen förorsakades av att rälsbusföraren uraktlät att i tid verkställa erforderlig bromsning av rälsbussen.

Tretjärn—Vakern den 3/3.

Tåg 5305 blev på grund av slirig räl stående på linjen, varför tåget delades upp. Vid återförandet av loket för avhämtande av å linjen kvarlämnade vagnar, sammanstötte loket kraftigt med dessa, varvid loket och en vagn skadades. Sammanstötningen orsakades av att föraren ej iakttog erforderlig försiktighet.

Yttermalung den 28/3.

Rälsbusståg 1783, vilket anordnats som följtåg till rälsbusståg 1683 kunde vid framkomsten till stationen icke i tid bringas att stanna utan stötte mot den stillastående rälsbussen - tåg 1683 - med påföljd att bagagehållare och resgoods skadades.

Munkflohögen—Gulåstjärn den 29/3.

Från tåg 2323 avkopplades på linjen sex godsvagnar, av vilka tre vagnar skulle framföras med handkraft. I den starka lutningen kunde bromsen ej hålla vagnarna, som rullade mot Gulåstjärn och där sammanstötte med tåg 2323. Dessförinnan hade dock på vagnarna medföljande personal hoppat av. Två vagnar samt en DFo i tåg 2323 skadades.

Lycksele—Hällnäs den 6/6.

Tåg 3681 påkörde på linjen två lastade timmervagnar, som skulle inskjutas av tåget till Gustavsholm, varvid buffertspindlarna å loket och ena vagnen skadades. Föreskriven signalering hade anordnats. Bristande uppmärksamhet från lokpersonalen.

Upplands Väsby den 3/8.

När tåg 507 var på utgående, sammanstötte det med tåg 92, som hade passerat infartssignalen, ehuru denna visade stopp. Orsaken till olyckshändelsen är ännu icke utredd. 26 personer skadades, dock ingen livsfarligt. Skador uppstodo å bägge loken. DFo1-vagnen nr 1102, som framfördes i tåg 92, blev svårt ramponerad. Å övriga vagnar i tåg 92 uppstodo inga nämnvärda skador, varför tåget kunde fortsätta, sedan nytt lok anskaffats. I tåg 507 uppstodo mindre skador å fyra Co6-vagnar.

Mellansjö den 5/8.

Vid gång i Mellansjö grusgrop med ensamt backgående B-lok påkördes några tomvagnar, som stodo fastbromsade i en kurva. Buffertarna och lyktorna å lokets tender skadades och tre tjänstevagnar ramponerades betydligt. Lokbromsen var felaktig, varför föraren endast hade tenderbromsen att tillgå, vilket han ägde kännedom om och således hade bort iakttaga större försiktighet.

Vansbro den 1/10.

Då rälsbusståg 1689 var på ingång, kunde tåget icke bringas att slanna på avsedd plats utan törnade mot en framför stoppbocken stående vagn. Vid sammanstötningen intrycktes främre delen av bussen och några passagerare erhöilo lättare skador. Anledningen till missödet har ej med säkerhet kunnat klarläggas.

Limmared den 6/10.

Tåg 9914 påkördes av tåg 9912, som ej kunnat stanna framför infartssignalen, å vilken signalljuset slocknat. 3 vagnar skadades i tåg 9914. Loket i tåg 9912 fick lättare skador i framänden, varjämte en dragstång i tåget brast.

Mjölby den 11/10.

Rälsbusståg 850 kunde på grund av bromsfel ej stanna på avsedd plats utan stötte mot en i tågvägens bortre ände stående F-vagn. Endast mindre skador uppstodo.

Orsakade av försummelse vid växling.

Brastad den 19/1.

Under växlingsrörelse med tåg 7712 kommo sju vagnar, som kvarlämnats å spår 2 och icke voro fastbromsade, i drift och rullade ut på linjen mot Brodalen samt stannade först c:a 1,500 m från Brastad. Å spår 2 kvarstod en med nyssnämnda vagnar icke sammankopplad vagn. Mot denna vagn skjutsades en vagn, vilket hade till följd, att båda vagnarna rullade ut på linjen och sammanstötte med där stående vagnar, dock utan att urspåra. Tågs 7712 lok gick ut för att återföra vagnarna till Brastad. Då tågsättet var på väg in till stationen urspårade en vagn med ett hjulpar. Hjälpåg från Lysekil förde in vagnen till Brastad. Olyckan orsakades av att de å spår 2 stående vagnarna icke varit ordentligt fastbromsade eller förstängda.

Östersund C den 30/1.

Tåg 9537 sammanstötte med en vagn, som icke stod hinderfritt. Sedan tågvägsinspektionen skett, utfördes växling å spår, som mynnade ut i tågs 9537 infartstågväg. En vagn, som var förstängd med bromssko, erhöil härvid

en häftig knuff och rullade ut i infartstågvägen. Endast mindre skador uppstodo.

Uppsala C den 1/2.

Vid tillkoppling av två godsvagnar sist i tåg 437, uppstod på grund av att växlingsrörelsen utfördes med för stor hastighet en så kraftig stöt, att ena bufferten och ena långbalken å tågs 437 sista vagn kröktes och två glastrutor i en personvagn krossades. 15 resande erhöello lindrigare skador.

Sundsvall C den 3/2.

Tåg 6127, som framfördes förbi infartstågvägens slutpunkt, kolliderade med en vagn, som under växling utförts i tågvägens fortsättning.

Tandö den 10/7.

Då tåg 5323 var på ingående, rullade en tomvagn från ett stickspår sakta mot tåget och sammanstötte med detta. Missödet berodde på att tomvagnen, som strax dessförinnan skjutits in på stickspåret, icke förstängts utan råkat komma i drift. Endast obetydliga skador uppkommo.

Sundsvall C den 24/8.

Då tåg 6128 var på utgående från stationen, påkördes det från sidan av ett backande växlingssätt, varvid en vagn urspårade och 9 andra vagnar skadades. Växlingsledaren hade icke efterhört tågläget och ej erhållit tillstånd till rörelsen av tågklararen.

Tomteboda den 24/8.

Vid tågs 4001 avgång sammanstötte dettas lok med ett växlingssätt, som fördes ut i tågvägen, varvid två vagnar i växlingssättet spårade ur och blockerade utfarten från stationen. Endast smärre skador uppstodo.

Strömsnäsbruk den 13/9.

Då tåg 7991 var på ingående sammanstötte det med några godsvagnar, som under växling kommit på drift mot 7991 tågväg.

Orsakade av annan anledning.

Alingsås den 7/9.

Under ingående på stationen sammanstötte tåg 7451 med tågs 7463 lok. Detta lok sammanstötte i sin tur med tre godsvagnar, som stodo uppställda ett stycke längre in på spåret. Å såväl de båda loken som vagnarna uppkommo tämligen betydande skador. Olyckshändelsen förorsakades därav, att under tågs 7451 ingång en förreglad växel kunde läggas om. Förreglingen synes icke ha fungerat tillfredsställande.

Backe den 14/9.

Fyra lastade och en tom vagn avkopplades från tåg å linjen och framfördes med handkraft för grusningsarbeten. På grund av lutningsförhållandena började vagnarna rulla. Vid bromsning fungerade icke bromsen, varför vagnarna rullade in på stationen och sammanstötte med en där stående vagn. Fyra vagnar skadades, härav en avsevärt, och mindre skador uppstodo i spåret. Vid undersökning av bromsen konstaterades att en krysskil till hävarmen saknades.

Flädie den 10/12.

Vid tågs 1884 infart å stationen påkördes tåget av ett växlingssätt, som drogs av en lokomotor. Inga resande skadades i tåget. Lokomotorföraren erhöll svåra brännskador. Tågets lok och vagnar skadades. Lokomotorn kastades ur spåret med ena hjulpåret och dess överbyggnad krossades.

B. KOLLISIONER MED SMÅFORDON OCH VISSA ANDRA OLYCKSHÄNDELSER MED FARA FÖR PERSONAL.

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Älvsby—Bergträsk den 31/7.

Rälsbusståg 2719, bestående av två sammankopplade rälsbussar, påkörde i kurva strax söder om Bergträsk en större motordressin. Motordressinen ramponerades och dressinföraren, som var ensam i dressinen, dödades. Den främre rälsbussen skadades delvis och måste med lok införas till Bergträsk. Dressinföraren hade framställt begäran om kvarhållande av tåg 2719 i Bergträsk, trots att tåget icke hade fast uppehåll därstädes. Tågexpeditören glömde denna begäran och avsände tåget, innan dressinen inkommit.

Ästorp den 30/8.

En vagnuttagnings, som var på ingående från Nyvång, kunde av föraren icke stoppas vare sig vid U-märket eller vid dvärgsignalen, som stod på stopp, utan först 70 meter bortom dvärgsignalen. 50 meter från dvärgsignalen törnade loket mot en motordressin, som fick gengasaggregatet skadat. Ingen skada uppstod å spår eller lok.

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

Håmojåkk—Linaälv den 25/2.

Tåg 93 påkörde en trampdressin, som stod på spåret. Föraren på dressinen hann hoppa av och undkom utan skador. Inga skador uppstodo å lok och spårmateriel.

Valtorp—Falköping C den 11/3.

Tåg 4385 kolliderade i närheten av Torbjörntorps hållplats med ett B-fordon, vilket härvid ramponerades fullständigt. Inga personer skadades. Tåg 4385 var denna dag försenat, varom tågklareren i Falköping C icke underrättat B-fordonsföraren.

Finnerödja—Laxå den 15/3.

Tåg 9436 sammanstötte å linjen med en lastad tralla. Inga människor kommo till skada, men såväl loket som trallan skadades. A-fordonet hade utförts å linjen utan att tillsyningsmannen förhört sig om tågläget.

Tranås—Sommen den 26/3.

Tåg 18 påkörde en cykeldressin, på vilken färdades en banvakt med hustru. Hustrun dödades, men banvakten lyckades hoppa av oskadad. Dressinen spolierades.

Berga—Högsby den 18/5.

Tåg 9841 påkörde en motordressin, som skadades svårt.

Hataträsk—Avafors den 21/5.

Tåg 8521 stötte samman med en motordriven dressin, förd av en banarbetare. De åkande, som hunno hoppa av, ådrogo sig inga som helst skador. På dressinen upstodo en del skador och på loket kröktes ett fotsteg.

Kisa—Verveln den 1/6.

Ett banavdelningens gruståg sammanstötte i en kurva med en motordressin. Avståndet var för kort för nämnvärd inbromsning, varför en kollision var oundviklig. Dressinen sönderkördes, men de tre å densamma åkande hunno hoppa av och undsluppo med mindre skråmor. Smärre skador uppstodo på loket. Vederbörande underrättelsestation hade icke lämnat B-fordonsföraren uppgift om bandispositionen.

Slöinge—Getinge den 5/7.

Tåg 7651 kolliderade strax söder om Slöinge med ett B-fordon, som jämte en tillkopplad tralla åtskilligt ramponerades. Några människor skadades ej. Småfordonsföraren hade icke gjort sig underrättad om tågläget.

Växjö—Ingelstad den 1/9.

Tåg 9085 kolliderade med en såsom B-fordon framförd motordressin, vilken delvis ramponerades. B-fordonsföraren hade underlåtit att före resans anträdande inhämta upplysningar från underrättelsestationen.

Krokvik—Kiruna C den 11/9.

Tåg 3785 påkörde en trehjuling, på vilken en banarbetare färdades. Denne, som var onykter vid tillfället, hade somnat å trehjulingen. Hjulingen förstördes och banarbetaren dödades.

Nässjö—Grimstorp den 11/9.

Tåg 101 påkörde en trampdressin, å vilken en banvakt med hustru och ett minderårigt barn färdades. Banvakten, som jämte sin familj undkom oskadad, hade icke gjort sig underrättad om tågläget. Dressinen förstördes.

Brännberg—Hednoret den 27/9.

Tåg 2712 påkörde en dressin, framförd av en banarbetare. Arbetaren, som glömt tåget, undkom oskadd. Dressinen ramponerades.

Kaisepakte—Stenbacken den 12/10.

Under uppehåll för lastning påkördes tåg 8705 bakifrån av ett B-fordon, som ramponerades.

Godegård—Degerön den 25/11.

Tåg 621 påkörde en trampdressin, framförd av en banarbetare. Denne skadades svårt och avled sedermera.

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

Smedby—Tomtebyholm den 21/1.

Tåg 424 sammanstötte med en på spåret kvarlämnad dressin. Endast obetydliga skador uppstodo.

Sommen den 17/3.

Vid ingång å bangården påkörde tåg 101 en trampdressin, som kvarlämnats å spåret. Dressinen krossades.

Snärle—Bäckседа den 13/4.

Tåg 9552 påkörde en dressin, som lämnats för nära spåret. Dressinen förstördes.

Medskogsheden den 21/4.

Tåg 4205 påkörde en trampdressin, vilken ramponerades. Dressinen hade kvarlämnats i spåret.

Oslättfors den 13/7.

Tåg 2583 påkörde en trampdressin, som uppställts för nära spåret.

Ramlösa den 3/9.

Då tåg 5686 var på ingående påkördes en trampdressin, som förstördes.

Tystberga—Lästringe den 10/9.

Tåg 7004 påkörde en på spåret kvarglömd trehjuling.

Myrheden den 12/11.

När tåg 6055 passerade södra delen av bangården, påkörde det en obemannad trampdressin, som kvarlämnats på spåret. Dressinen förstördes.

Ballingslöv—Hässleholm den 20/12.

Tåg 4583 påkörde en trehjuling, som kvarglömtes å spåret.

C. KOLLISIONER MED LANDSVÄGSFORDON.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.

Rydsgård—Rynge den 2/2.

Tåg 6890 kolliderade vid en vägkorsning med en lastbil, vilkens skador dock icke blevo större än att den kunde fortsätta för egen motor. Väg-bommarna voro icke nedfällda.

Klågerup—Holmeja den 6/2.

Tåg 2538 påkörde vid en vägkorsning en lastbil, i vilken 3 personer färdades. Av dessa dödades en, skadades en svårt och skadades en lindrigt. Olyckan förorsakades av att bommarna ej voro nedfällda.

Landskrona den 14/7.

Ett arbetståg, bestående av lok och fyra loktendrar, som framfördes på bandisposition för besprutning av ogräs å bansträckan Billesholm—Landskrona, påkörde vid passerandet av en vägkorsning en lastbil, varvid några

mindre skador uppstodo å bilen. Bommarna, vilka manövreras från stationen, hade fällts för persontåg 1940, men fått kvarligga även för arbetstågets passage över gatan. Då emellertid arbetståget ej syntts komma, hade tågklareraren antagit, att detta stannat å linjen och för att släppa fram gatutrafiken hade han åter lyft upp bommarna, vilket emellertid råkat ske just då arbetståget hunnit fram till gatukorsningen.

Gnosjö—Hillerstorp den 30/8.

Vid en vägövergång påkörde ett B-fordon en lastbil och blev avsevärt skadat. Ingen människa skadades. Dålig sikt och dålig bromsverkan å B-fordonet på grund av slirig räls.

Sparsör—Fristad den 27/11.

Ett B-fordon påkörde vid Munkedals vägövergång en lastbil. Dimmigt väder rådde. Två personer i B-fordonet skadades, ehuru ej svårt. Båda fordonen skadades.

D. URSPÅRINGAR.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Åre den 8/1.

Tåg 23 urspårade vid utgåendet från stationen med lokets ledarehjul på grund av att en medväxel i utfartstågvägen låg fel. Växellåset förstördes och en växellåda skadades. Bristfällig tågvägsinspektion.

Juån den 15/1.

I tåg 4360 urspårade lok och sex vagnar på grund av att växeltungan i infartsväxeln ej slöt ordentligt mot slödrälen. Tågklareraren hade icke inspekterat tågvägen.

Glommersträsk den 20/1.

Tåg 8508 hade intagits å spår 1 för möte med tåg 8505. Efter avgångssignal avgick 8508, men påkörde en spårspärr i bangårdens norra ände, varvid loket urspårade. Smärre skador uppstodo å spåret.

Ljusdal den 7/3.

I tåg 2511, tvillingbuss, urspårade första bussen med främre boggin vid utgående från stationen på grund av att en växel i tågvägen låg fel. Bussen fortsatte å sliprarna c:a 60 meter, varpå även bakre boggin gick av spåret. Rälsbussen ramponerades. Bristfällig tågvägsinspektion.

Heby den 25/3.

SWB tåg 120, rälsbuss med släpvagn, urspårade vid avgången från stationen på grund av att en medväxel intog fel läge. Tågklareraren hade försummat att förvissa sig om växelns läge. Växeln, som var uppkörbar, var icke förreglad, men rälsbussen var för lätt för att köra upp den. Tåget medförde inga resande och inga större skador uppstodo.

Tvärålund den 2/6.

Rälsbusståg 2741 urspårade vid södra yttersta växeln. När rälsbussen befann sig invid tungfästet, lades växeln om till sidotågväg med påföljd att rälsbussen urspårade med ena boggitrallan. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Älvho den 7/6.

I tåg 2622, som bestod av tvillingbuss, urspårade främre bussen med främre hjulparet på grund av fellagd växel. Bristfällig tågvägsinspektion.

Bjärka-Säby den 22/10.

Rälsbusståg 985 urspårade vid avgången från stationen med främre boggin i en fellagd medväxel. Endast smärre skador uppstodo.

Bredåkra den 30/10.

I tåg 2788 urspårade loket och en resgodsvagn i en växel. Loket erhöll så stora skador att hjälplök måste begäras. Försummad tågvägsinspektion.

Partille den 15/11.

Då tåg 7479, ensamt lok, skulle avgå från spår 4, påkördes en spårspärr, med påföljd att loket urspårade med ett hjulpar. Bristfällig tågvägsinspektion.

Vännäs den 6/12.

Rälsbusståg 2745 urspårade i en fellagd växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Eslöv den 6/12.

Tåg 2566 påkörde vid infarten till Eslöv en sopvagn, som utförts för lossning. Sopvagnen urspårade. Hinderanmälan hade icke utväxlats. Tågklararen glömde bort vagnen, då han lämnade medgivande att med infartssignalen visa körsignal för tåg 2566. Lok och sopvagn erhöilo en del mindre skador.

Bredåkra den 9/12.

I tåg 2783 urspårade loket i en fellagd växel i utfartstågvägen. Försummad tågvägsinspektion.

Sundsvall C den 19/12.

Tåg 6522 påkörde i utfartstågvägen en spårspärr, varvid loket och två av tenderens hjulpar urspårade. Å loket uppstodo endast mindre skador.

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

Norrhög den 9/1.

I tåg 4213 urspårade de två sista vagnarna, då en växel i infartstågvägen omlades, innan tåget i sin helhet passerat växeln.

Södertälje S den 6/3.

Tåg 7005 Se backade in på ett stickspår, där den främst gående F-vagnen förnade mot en bryggstolpe samt urspårade. Skador uppstodo å F-vagn, spår och bryggstolpe.

Föraren på tåg 7005 synes ha missuppfattat en avgångssignal, som gällde ett annat tåg.

Räppe den 10/3.

I tåg 9581 urspårade de två sista vagnarna i infartsväxeln, som omlades innan tåget i sin helhet passerat densamma. Tågvägsförreglingen hade utlösts för tidigt.

Södertälje C den 12/7.

Tåg 7005 Se stannade ej i tid, varför den främsta vagnen i tåget, som sköts, pressades upp på plattformen och skadades.

3

Orsakade av fel eller skador å banan eller bristfällig materiel.

Dalgränsen—Hästbo den 23/1.

I tåg 4352 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Spåret ramponerades på en sträcka av 450 meter.

Gärnsnäs—Gyllebo den 23/1.

I tåg 2584 urspårade sista vagnen, en DFo, med sista boggens båda hjulpar. Orsaken var rälsbrott. En del skador uppstodo å spåret.

Lamhult den 24/1.

Vid tågs 4357 ingående å stationen urspårade till följd av brusten axeltapp näst sista vagnen vid passerandet av infartsväxeln. Den urspårade vagnen indrogs hinderfritt, så att mötande tåg 12 kunde passera med nedsatt hastighet. Mindre skador uppstodo å växeln. Å sista vagnen kröktes dragstången.

Östavall—Alby den 31/1.

I tåg 4216 urspårade till följd av axelbrott en lastad vagn med ett hjulpar. I infartsväxlarna vid Alby gick vagnen helt ur spår och vältte mot en ledningsstolpe. Endast mindre skador uppstodo i spåret.

Stöde—Nedansjö den 5/2.

I tåg 8101 urspårade två vagnar. Orsaken var axelbrott å en av vagnarna. Spåret ramponerades omkring 500 m.

Spannarboda den 6/2.

Då tåg 4358 befann sig c:a 1 km söder om stationen inträffade axelbrott å en godsvagn. Såväl denna som den närmast efterföljande vagnen urspårade. Betydande skador uppstodo på de urspårade vagnarna, däremot uppstodo endast obetydliga skador å spårmaterielen.

Mosås—Örebro S den 8/2.

I tåg 7251 urspårade på grund av axelbrott två vagnar. Obetydliga skador uppstodo å spåret.

Aspeå—Grönåsen den 14/2.

I tåg 93 urspårade de två sista vagnarna. Å vagnarna uppstodo en del skador. Cirka 130 meter räler revos upp och 2 st räler måste uthytas. Orsak till urspåringen var rälsbrott.

Skebokvarn den 17/2.

I tåg 7005 urspårade i en kurva andra vagnen från lok, varefter samtliga i tåget efterföljande 12 vagnar urspårade.

En med ledningsstolpar tungt lastad vagn torde hava pressat så hårt mot yttersträngen i kurvan att denna rälssträng förskjutit sig, varefter vagnen trängt ned mellan rälerna.

Vassjön—Älvho den 18/2.

I tåg 7651 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Vagnen gick tredje vagn från slutet i tåget och släpades efter urspårningen c:a 1 km innan tåget stannade. Endast mindre skador uppstodo å spåret.

Fors—Morshyttan den 23/2.

I tåg 26 urspårade sista vagnens bakre hjulpar på grund av axelbrott.

Tomteboda den 27/2.

Vid påskjutning av SWB tåg 391 urspårade sista vagnen i tåget samt fortsatte bredvid spåret c:a 75 m innan tåget kunde stoppas. Orsaken till urspårningen torde sannolikt vara den, att en buffert å näst sista vagnen lossnat och fallit ned med påföljd, att påskjutningsloket kunnat trycka sista vagnen över till annat spår. Härvid har vagnens hjulflänsar troligtvis slagit om växeln.

Hälsingenybo den 11/3.

I tåg 9421 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Tåget stoppades och stannade med vagnen i södra infartsväxeln, varvid tågvägen blockerades. Ingen skada uppstod å spåret.

Karlshamn—Horsaryd den 30/3.

I tåg 6513 urspårade en lastad godsvagn med ett hjulpar på grund av axelbrott. Skador uppstodo i spåret på en sträcka av 600 m.

Norderåsen—Häggenås den 31/3.

I tåg 8142 urspårade en godsvagn på grund av axelbrott. Vagnen gick 550 m å sliprarna, innan urspårningen upptäcktes. En del mindre skador uppstodo å spåret.

Häggenås—Lit den 2/4.

I tåg 8143 urspårade på grund av axelbrott en tjänstevagn och drog med sig efterföljande 11 vagnar ur spåret. Stora skador uppstodo å spåret och å vagnarna.

Söndrum—Halmstad N den 3/4.

I tåg 5157 urspårade på grund av axelbrott en godsvagn i norra infartsväxeln å Söndrums bangård och gick på sliprarna omkring 2 km, innan tåget stoppades. C:a 300 sliprar skadades och måste bytas ut.

Motala V den 11/4.

Då tåg 4353 befann sig 1 km norr om stationen inträffade axelbrott på en godsvagn. Till följd av att den brustna axelns ena hjul omedelbart slog sönder luftledningen på den närmast bakom gående vagnen, nödbromsades tåget. Endast det skadade hjulparet urspårade. Obetydliga skador uppstodo på spårmaterielen och på vagnen i övrigt.

Nyköping C—Enstaberga den 14/4.

I tåg 4001 uppstod axelbrott å en godsvagn. Brottet, som uppstod å ena axeltappen, förorsakades av varmgång. Vagnen urspårade endast med det skadade hjulparet. Obetydliga skador uppstodo på spårmaterielen.

Åskilje—Blåviksjön den 14/4.

I tåg 3683 urspårade en lastad vagn på grund av axelbrott. Båda hjulparen blevo bortslitna, varefter vagnen släpades på underredet. Omkring 250 sliprar blevo avslagna.

Stockholm S den 23/4.

Då tåg 53 var på ingång till Stockholm S, nödbromsades tåget på grund av att en boggi under en Co-vagn till följd av axelbrott urspårat. Vagnen avkopplades, varefter tåget fortsatte. Avsevärda tåg förseningar uppstodo.

Tvärålund—Tväråbäck den 23/4.

I tåg 6058 urspårade en lastad vagn på grund av axelbrott. Spåret skadades på en sträcka av 3 km och ett stort antal sliprar måste utbytas.

Åbyggeby—Oslättfors den 30/4.

I tåg 4213 urspårade en med ved lastad godsboggivagn på grund av att en bärfjäder lossnat. Avsevärda skador uppstodo å spåret.

Latorpsbruk—Örebro S den 8/5.

I tåg 9800 urspårade på grund av fjäderbrott en lastad vagn. En del sliprar i spåret skadades.

Kumla—Hallsberg den 19/5.

I tåg 4361 inträffade axelbrott å en godsvagn. Dessutom urspårade två andra godsvagnar. Samtliga vagnar vräktes omkull och skadades avsevärt.

Genom urspåringen revs banan upp på en sträcka av c:a 600 m. C:a 800 sliprar och en del räler måste utbytas. Sex kontaktledningsstolpar sönderslogos eller kröktes av de omkullvräkt vagnarna.

Falköping C—Valtorp den 26/5.

Då tåg 1314 passerade Berga lastplats, spårade sista vagnen ur med båda hjulparen, släpades med en kortare sträcka, varefter kopplet brast och vagnen blev liggande på sidan. Såväl å den urspårade vagnen som å spåret uppstodo en del skador. Urspåringen torde hava förorsakats av en kraftig solkurva.

Kaisepakte—Abisko den 29/6.

I tåg 6 uppstod axelbrott på en vagn, varvid ett hjul urspårade. Endast obetydliga skador uppstodo på banan.

Horndal—Byvalla den 10/7.

I tåg 4204 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott.

Meselefors—Granberget den 17/7.

I tåg 2323 urspårade på grund av axelbrott ett hjulpar på lokets tender. Å spåret uppstodo mindre skador.

Ånge den 20/7.

Vid tågs 6120 ankomst urspårade ett ellok, ett ånglok och åtta vagnar i inre tredeliga växeln i bangårdens östra ände. Loken blevo jämförelsevis lindrigt skadade. Sju vagnar erhöilo betydliga skador.

Märserum den 26/7.

I tåg 6521 urspårade på grund av brusten hjulring två vagnar, varvid den ena vagnen ramponerades.

Tångelanda—Skällsäter den 7/8.

I tåg 112 urspårade den närmast efter loket gående vedvagnen på grund av en solkurva. Några nämnvärda skador uppstodo icke vare sig å vagnmaterielen eller spåret.

Björnsjö—Björna den 10/8.

I banavdelningens gruståg 8610 urspårade tredje vagnen från slutet på grund av axelbrott. Spåret skadades på en sträcka av 60 m.

Kusfors—Jörn den 15/8.

I tåg 6058 urspårade näst sista vagnen på grund av ett genom varmgång uppkommet axelbrott. Ett hundratal sliprar måste utbytas.

Jularbo—Fors den 20/8.

En i tåg 4204 gående treaxlig godsvagn urspårade på grund av axelbrott på främre hjulaxeln. Mindre skador uppstodo på två vagnar och å spåret.

Jönåker—Ålberga den 20/8.

Å en vagn i tåg 7415 hade uppstått fjäderbrott. Delar av fjädern hade lossnat och tappats på linjen Jönåker—Ålberga. I infartsväxeln till Ålberga gick högra hjulet till det hjulpar, där fjädern saknades, ned mellan växeltungan och rälen, men vid tungfästet gick hjulet åter upp å rälen. Växeltungan kröktes och måste utbytas.

Lidnäs—Moheda den 31/8.

I tåg 8007 urspårade 4:e vagnen från lok på grund av axelbrott. Ett hjulpar slets bort från vagnen. I spåret måste cirka 600 sliprar och 300 skarvbultar utbytas.

Älvsby—Piteå den 7/9.

I rälsbusståg 2703, tvillingbuss med tillkopplad släpvagn, urspårade i närheten av Arnemark den främst gående bussen, beroende på att höger framhjul brustit i stålglutgodset mellan bultarna för fästet av bromstrumman och gummimellanalagget. Båda rälsbussarna blevo skadade. Spåret revs upp på en sträcka av 20 meter.

Östavall—Alby den 11/9.

I tåg 7902 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Å spåret uppstodo mindre skador.

Björna—Långviksmon den 13/9.

I banavdelningens gruståg 8610 urspårade en vagn på grund av axelbrott, varvid bakre hjulpåret bortslets.

Norrfors—Brattsbacka den 16/9.

I banavdelningens gruståg 8610 urspårade en vagn på grund av axelbrott.

Vallsta—Arbrå den 20/9.

I tåg 6251 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång.

Håmojåkk—Linaälv den 23/9.

När tåg 8703 befann sig omkring 4 km söder om Håmojåkk, brast en axel på en grusvagn, som gick som sjätte vagn från loket räknat, med påföljd

att 23 vagnar urspårade och hoptrycktes i en hög. De flesta av de skadade vagnarna måste skrotas ned. Avsevärda skador uppstodo på spåret.

Skyttorp—Vattholma den 24/9.

I tåg 4215 urspårade en vedlastad vagn på grund av axelbrott. Vagnen medföljde tåget gående vid sidan av rälsen c:a 1 km till infartsväxlarna vid Vattholma, då den tillsammans med en intillgående vedlastad vagn vräktes ur spår. Den ena vagnen blev fullständigt förstörd, medan endast obetydliga skador uppstodo å den andra. Sliprar skadades och måste utbytas på en sträcka av 1 km, varjämte skador uppstodo å växlar och korsningar.

Aborrträsk—Saltmyran den 28/9.

När rälsbusståg 1041, tvillingbuss, befann sig omkring 3 km från Saltmyran, urspårade den främst gående rälsbussen, beroende på att högra framhjulet på bussen i fråga lossnade. Efter urspåringen fortsatte bussarna c:a 135 m innan de stannade. Den främre bussen erhöll en del skador, på den bakre skadades pakethållaren. Smärre skador uppstodo på spåret.

Brännland—Umeå den 7/10.

I tåg 6763 urspårade de tre sista vagnarna på grund av axelbrott å den första av dessa vagnar. Spåret och två vagnar erhöillo betydande skador.

Linaälv—Sikträsk den 12/10.

I tåg 55 uppstod ett axelbrott å en lastad malmvagn, varvid ett hjul urspårade. Skador förorsakades å spårmaterielen samt å en växel vid infarten till Gällivare bangård.

Tyringe den 12/10.

Vid tågs 7961 ingående å stationen urspårade loket med första hjulparet i en växel. Urspåringen har troligen orsakats av en brusten bärffjäder.

Sävenäs rangerbangård den 17/10.

Då tåg 10563 var på ingång, urspårade 14:e och 15:e vagnarna från lok räknat. En del mindre skador uppkommo på vagnarna och spåret. Urspåringen, som inträffade i en växel, torde hava orsakats av att växeln tidigare blivit uppkörd.

Moheda—Gåvetorp den 2/11.

I tåg 5751 urspårade på grund av axelbrott en lastad godsvagn. Vagnen släpades med 500 meter, innan tåget stannade. En del spårmateriel skadades.

Sandhem—Kättilstorp den 5/11.

I tåg 4706 uppstod axelbrott å en lastad godsvagn. Vagnen erhöill avsevärda skador och infördes med hjälptåg till Kättilstorp. Spåret skadades på en sträcka av omkring 600 m.

Vaimat—Piatis den 8—9/11.

För lastning av ved avkopplades från tåg 8524 fyra vagnar vid km 234+000 och fem vagnar vid km 236+650. Vagnarna vid km 234+000 skulle efter lastningen med handkraft föras ned mot de vid km 236+650 avkopplade vagnarna och sammankopplas med dessa. Förflyttningen skulle utföras i tvenne omgångar med två vagnar varje gång. Då de sista vagnarna fördes ned, brast ett av bromsstagen. Spåret å ifrågavarande bansträcka ligger i lutning 11 ‰, och vagnarna kunde icke stanna med tillgängliga me-

del utan förnade med ganska stor hastighet mot de vid km 236 + 650 stående vagnarna. En vagn urspårade vid sammanstötningen och tre blevo skadade.

Skäre den 10/11.

Då tåg 9495 passerade en växel, urspårade en i tagets mitt gående grusvagn med ett hjulpar. I nästa växel gick hjulparet åter upp på spåret. Tåget stoppades genom banpersonalens försorg. Vid undersökning konstaterades, att en lagerbox var sönder. I spåret uppkommo en del mindre skador.

Hussjöby—Härnösand den 12/11.

I tåg 8252 urspårade två tjänstevagnar lastade med grus. Skador uppstodo på spåret och på en järnvägsbro. Två vagnar blevo svårt ramponerade.

Vännäs—Tväråbäck den 13/11.

Vid en vagnuttagning urspårade på grund av axelbrott två lastade tjänstevagnar, varvid den ena vagnen erhöi så stora skador, att den måste nedskrotas. Endast smärre skador uppstodo å banan.

Hennan—Loster den 19/12.

Sedan tåg 4353 passerat Hennans station, urspårade på grund av axelbrott en lastad godsvagn med främre hjulparet c:a 300 m söder om Hennans station. Å spåret uppstodo obetydliga skador.

Ballingslöv—Hässleholm den 24/12.

I tåg 4377 urspårade på grund av axelbrott en lastad godsvagn. Spåret skadades å en sträcka av 600 meter.

Arlöv den 26/12.

Då tåg 1824 (två sammankopplade motorvagnar) passerade utfartsväxlarna, uppstod axelbrott å sista motorvagnens främsta axel, varvid denna vagn urspårade. Ingen människa skadades. De materiella skadorna voro obetydliga.

Sävsjö den 28/12.

Då tåg 4354 passerade bangården, urspårade på grund av axelbrott 10:e vagnen från lok. Tåget stannade c:a 5 km från stationen, sedan driftcentralen på anmodan av tågklararen brutit strömmen. Den skadade vagnen jämte efterföljande vagnar avkopplades, varefter tåget fortsatte. Hjälpå tåg från Nässjö införde den kvarlämnade tågdel till Sävsjö. Å bangården måste c:a 400 sliprar utbytas.

↳ *Orsakade av försumlighet vid växling.*

Växjö den 4/2.

Tåg 9091 måste för att kunna forcera stigningen strax utanför stationsområdet backa för att taga fart. Vid backningsrörelsen uppkördes en växel, som intog fel läge. Då tåget sedan drogs framåt, urspårade två vagnar.

Runemo den 5/11.

Efter möte med tåg 1652 skulle rälsbusståg 2603 utväxlas å huvudspåret, varvid en spårspärr påkördes och rälsbussen urspårade. Inga resande skadades och endast mindre skador uppstodo å rälsbussen. Rälsbussföraren

hade påbörjat rörelsen utan att ha erhållit signal till växlingsrörelse av tågklararen.

Brånan den 29/11.

Sedan möte mellan tågen 2311 och 2314 ägt rum, skulle tåg 2314 backas från sidospåret ut på huvudspåret. Därvid påkördes en spårspärr och två personvagnar urspårade. Inga personer skadades. Spårspärren, en rälskena samt 10 sliprar måste utbytas.

5 Orsakade av olämplig lastning.

Kättilstorp—Sandhem den 20/3.

I tåg 7571 urspårade näst sista vagnen med ena hjulparet och gick på sliprarna ett par kilometer, tills tåget stannade på grund av att tryckluftslangen gick sönder. Vagnen infördes till Sandhem med hjälptåg från Falköping. I spåret skadades c:a 300 sliprar. Urspåringen torde hava förorsakats av att vagnen — en kursvagn — var ojämnt lastad.

Vartofta—Kättilstorp den 16/4.

I tåg 4715 urspårade sista vagnen c:a 750 m utanför yttersta växeln vid Kättilstorp och släpades med tåget till växeln, där båda hjulparen sletos loss, samt fortsatte omkring 100 m in på bangården, där föraren stannade tåget. Vagnen erhöll avsevärda skador. En växel, c:a 400 sliprar, diverse skarvjärn, bultar m. m. blevo skadade och måste bytas ut. Urspåringen har sannolikt förorsakats av förskjutning av lasten, som bestod av svartplåt.

Laxå—Vretstorp den 21/4.

I tåg 7504 urspårade en godsvagn omkring en km utanför infartsväxeln till Vretstorp. Vagnen gick på sliprarna till växeln, där den blev liggande på sidan. En efterföljande godsvagn drogs härvid ur spår och blev stående på tvären. Å de båda urspårade vagnarna samt å spåret uppstodo avsevärda skador. Sannolikt har lasten, som bestod av järnplåt, förskjutit sig och förorsakat urspåringen.

Hasselfors—Porla den 19/5.

I tåg 7603 urspårade åttonde vagnen från lok räknat. Vagnen fortsatte omkring 800 m på sliprarna, innan tåget kunde stannas av lokpersonalen. Skador uppkommo på vagnen och i spåret. Urspåringen vållades sannolikt av förskjutning av lasten, som bestod av plåt.

Backe—Jansjön den 28/5.

I tåg 6504 urspårade bakre hjulparet å en sist i tåget gående vagn. Å vagnen var lastad en arm till grävmaskin, vilken förskjutit sig och åsamkat missödet. Mindre skador uppstodo å spåret.

6 Orsakade av kollision med landsvägsfordon.

Djupadal—Ronneby den 13/7.

I tåg 2783 påkördes en vagn av en personbil vid en vägkorsning med automatisk signalanläggning, varvid ett hjulpar på vagnen urspårade. Smärre skador uppstodo på spår och rullande materiel.

Uppsala C—Uppsala N den 14/9.

Då rälsbusståg 787 befann sig c:a 30 meter framför en vägkorsning, lyftes väghommarna upp (troligen på grund av något tekniskt fel) och omedelbart därefter körde en lastbil upp på banan och kolliderade med rälsbussen, varvid lastbilens chaufför avsevärt skadades. Rälsbussen urspårade med ett hjulpar.

Bäck—Hamneda den 14/10.

Tåg 2505, bestående av två sammankopplade rälsbussar och en släpvagn, kolliderade vid en vägkorsning med en lastbil. Bilen påkörde den främre bussen, kastades runt och slet upp sidan på den efterföljande bussen, som spårade ur och ställde sig vinkelrät mot spåret. Släpvagnen spårade också ur och hamnade i högra bandiket. Med tåget följde ett 20-tal resande, varav en del skadades lindrigt. Ingen av förarna skadades. Orsaken till olyckshändelsen torde vara oförsiktighet från bilföraren.

7 Orsakade av annan anledning.

Söräng—Bollnäs den 23/3.

I tåg 2602, som utgjordes av tvillingbuss, urspårade främre bussen, som gick helt ur spår, och bakre rälsbussen med ett hjulpar. Urspåringen hade orsakats av en i spåret liggande buffert, som tappats från tåg 7697. Ingen resande skadades, men spåret och de båda rälsbussarna ramponerades.

Hallsberg den 15/5.

Tåg 7292 kolliderade med ett sätt plattformsvagnar, som framfördes med truck på plattformen intill spåret. Stora skador uppstodo å gods och plattformsvagnar. En vagn i tåget trycktes ur spår, enär trucken vreds på tvären och kilades in mellan ställverksbyggnaden och tåget.

Klavreström den 17/7.

Vid vedlämpning mellan vedvagn och lok i tåg 9822 föll ett vedträ ned framför vedvagnens hjul, varvid denna urspårade.

Konga den 23/7.

I tåg 9082 urspårade en vagn på grund av att ett vedträ fallit ned från lokets vedvagn och kilats fast mellan de båda vagnarnas gavlar. Vid inbromsning trycktes vagnen härigenom uppåt och ur spåret.

Bäckaskog den 7/8.

Vid inbromsning av tåg 9001 pressades en lätt lastad vagn mellan tyngre lastade tågdelar, varvid den lyftes ur spår. Smärre skador uppstodo.

Holsljunga—Axelfors den 17/9.

Rälsbusståg 153 körde på en ko i närheten av Karkashults hållplats, varvid ett hjulpar på vardera rälsbussen och släpvagnen urspårade.

Södervärn den 28/9.

Då tåg 8231 passerade en motväxel i tågvägen, urspårade sista vagnens sista hjulpar i växeln, men gick åter upp på spår. En stationskarl, som skulle

omlägga växeln, sedan tåget passerat, hade låst upp växeln under tågets gång över densamma samt lättat på växelklotet. Genom att växelklotet sålunda icke tryckt växeln i dess rätta läge, hade växeltungan rubbats med urspårningen som följd.

Hardeberga den 17/11.

Då tåg 47, som avgick från Lund till Hardeberga, inkommit till Hardeberga och skulle backa till stenbrottet, hade en bromssko utlagts på spåret av en 9-årig pojke. Bromsskon påkördes och släpades med till en växelkorsning, där bromsskon fastnade, varvid 2 vagnar urspårade. Växelledaren, som befann sig på den ena vagnens första plattform, föll vid den hastiga nedbromsningen av vagnen och klämdes till döds mellan vagnen och jordvallen.

Kälarne den 22/12.

Vid tågs 9455 ingång å stationen urspårade en godsvagn. Orsaken till urspårningen berodde troligen på att kopplen varit för hårt åtdragna. Urspårningen skedde i en kurva. Endast obetydliga skador uppstodo.

Ljungbyholm den 26/12.

Vagnen närmast lok, en resgodsvagn, pressades av efterföljande tyngre personvagnar ur spår.

Orsakade av outredd anledning.

Rensjön den 4/1.

I tåg 7 urspårade vid ingåendet å driftplatsen lok och åtta vagnar i norra infartsväxeln, varvid skador uppstodo å lok och vagnar samt å spårmatarielen.

Flen den 5/1.

I TGOJ tåg 185 urspårade en godsvagn med bakre hjulparet. Vagnen gick på sliprarna till en växelkorsning, där hjulparet gick upp på rälsen och fortsatte så genom ytterligare ett par växlar utan att åstadkomma någon skada. Därefter urspårade emellertid främre hjulparet på samma vagn i en växelkorsning utan att skada räls och växel. Samtliga skador i spåret inskränkte sig till ett 70-tal förstörda kurvklotsar. Ingen bestämd orsak till missödet har kunnat uppgivas.

Ekträsk—Yttersjön den 30/1.

I tåg 9467 urspårade 19 av 23 i tåget gående vagnar. Främre delen av tågsättet infördes till Yttersjön. Å vagnarna uppstodo endast mindre skador. En ledningsstolpe kröktes och spåröverbyggnaden skadades på en sträcka av cirka 700 meter. Orsak till urspårningen har icke kunnat fastställas.

Forsmo—Österås den 19/2.

Tåg 9456 stoppades av tågklareren i Österås medelst nödutlösning och stannade omedelbart utanför Österås norra utfartsväxel. Sista vagnen hade urspårat, sedan den passerat södra infartsväxeln vid Österås. Endast mindre skador uppstodo.

Tomteboda den 5/3.

Vid gång med lok och 31 vagnar i extratåg från Tomteboda till Stockholm N urspårade den 15:e vagnen från lok räknat i en växel, som kastades om, varefter de återstående 16 vagnarna gick in på västra bispåret. En kontaktledningsstolpe drogs omkull, varvid kontaktledningarna föllo ned. De 16 vagnarna rullade tillbaka in på bangården, revo ned och trasslade till kontaktledningarna ytterligare. Rätt avsevärda skador å bana och materiel uppstodo. Inga tågförseningar uppstodo. Orsaken till att växeln kunnat bli om-lagd har icke kunnat klarläggas.

Växjö—Sävsjöström den 8/3.

I tåg 302, som utgjordes av motorvagn och en F-vagn, urspårade F-vagnen med främre hjulparet vid km 55+000 och, sedan den uppkörts på spår igen, ånyo vid km 50+640. Några nämnvärda skador uppstodo icke på materielen. Orsak till urspåringen har icke kunnat utrönas.

Gårdveda den 18/3.

Vid tågs 355 avgång urspårade postvagnen och en efterföljande lastad godsvagn i utfartsväxlarna. Växlarna voro rätt lagda och låsta. Något fel å materielen har icke kunnat konstateras.

Landvetter—Mölnlycke den 24/3.

I tåg 5170 urspårade två lastade godsvagnar. Hjälptåg rekvirerades och förde undan de båda skadade vagnarna. Även å spåret uppstodo skador. Anledningen till urspåringen har icke med bestämdhet kunnat utrönas.

Skoghult—Grönlid den 24/3.

I tåg 9812 urspårade en lastad godsvagn med ett hjulpar. Vid en vägkorsning 700 m längre fram urspårade även det andra hjulparet, varjämte en efterföljande lastad vagn helt urspårade. Dessa båda vagnar välte, då tåget stannade, varjämte de närmast före och efter gående vagnarna spårade ur. Anledningen till urspåringen har icke kunnat fastställas.

Landvetter—Mölnlycke den 1/4.

Tåg 5168 stannade å linjen, enär en godsvagn urspårat med båda hjulparen. Vagnen blev avsevärt ramponerad och infördes med hjälptåg till Göteborg. Genom urspåringen skadades spåret på en sträcka av omkring 4 km. Anledningen till urspåringen har ej med bestämdhet kunnat fastställas.

Hackås—Vikbäcken den 10/4.

I tåg 8405 urspårade loket och de 10 främsta vagnarna. Härvid dödades föraren, eldaren och vedlämparen. Spåret blev upprivet på en sträcka av c:a 100 meter. Avsevärda skador uppstodo å lok och vagnar. Orsaken till olyckan har ej kunnat fastställas.

Södervärn den 16/4.

När tåg 6892 passerade stationen, urspårade sista hjulparet i 4:e vagnen från slutet. Urspåringen ägde rum omedelbart efter det vagnen passerat en medväxel. Det urspårade hjulparet bräckte sönder tungan till närmaste i tågets väg liggande motväxel, vilket orsakade, att en närmast intill vagnen gående tom bangårdsvagn urspårade och vräktes på sidan tvärs över spåret. Kopplet mellan denna vagn och den övriga tågdelen brast därvid. Då lokföraren märkte, att trycket i bromsledningen sjönk, stoppade han tåget. Något fel på spår, växlar eller å vagnar har icke konstaterats.

Granberget—Meselefors den 25/5.

I tåg 2324 urspårade en godsvagn sist i tåget. Mindre skador uppstodo å spåret. Orsaken till missödet har ej kunnat utrönas.

Vaimat—Apokätno den 15/6.

Tåg 1031 urspårade med lokets främre hjulpar. Orsaken har icke kunnat utrönas. Banan skadades på en sträcka av 250 m.

Uddevalla hamn den 23/6.

Då tåg 104 befann sig på utgående från stationen, urspårade en personvagn med bakre hjulparet. Mindre skador uppstodo å spåret. Anledningen till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Växjö den 27/6.

Då tåg 388 avgick från stationen, spårade bakre hjulparet på F-vagnen, som gick närmast loket, ur i en växel, men bragtes åter på spår, då nästa växel passerades. Orsaken till missödet har icke med säkerhet kunnat utrönas.

Alvesta den 26/7.

Då tåg 8002 var på ingående på stationen, urspårade främre hjulparet å en lastad godsvagn. Orsaken okänd. En del sliprar skadades.

Västerbrunn—Jönköping C den 29/7.

I tåg 709 urspårade loket och sjönk ned i en mosse invid banvallen. F-vagnen vräktes på sidan. Efterföljande BCo-vagn spårade ur, varjämte dessutom en C-vagn spårade ur med främre hjulparet. En resande erhöll lindriga skador. Orsaken förmodas vara solkurva.

Värtan den 9/8.

I tåg B 427 urspårade två i mitten av tåget gående vagnar i en växel. Vid urspåringen stötte en av vagnarna till en å spåret bredvid stående vagn, som ävenledes spårade ur. Tågvägsinspektion hade utförts av tågklareraren, som därvid iakttagit, att växeltungan slöt intill moträlen. Växeln hade dock förmodligen tidigare blivit uppkörd.

Lysekil den 19/8.

Då tåg 1631 var på utgående, urspårade lokets främsta hjulpar i en växelkorsning. Några skador uppkommo ej. Anledningen till missödet har ej kunnat fastställas.

Sandsele grusgrop den 26/8.

Loket och en lastad grusvagn i ett banavdelningens arbetståg urspårade å gropspåret. Tåget, som vid tillfället hade en hastighet av c:a 20 km/tim, kunde omedelbart bringas att stanna. Spåret blev upprivet c:a 50 m och en räl måste utbytas. Å loket uppstodo en del smärre skador å bromsanordningarna. Orsaken till missödet har icke kunnat utrönas.

Byvattnets militärmötesplats den 29/8.

Tågs 6053 lok urspårade vid norra infartsväxeln med främre hjulparet c:a 6 m inpå växeltungan från spetsen räknat. Tåget kunde stannas efter 125 m. Obetydlig skada uppstod å banan. Anledningen till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Osby den 6/9.

I tåg 8002 urspårade vid tågets avgång från stationen en tom tjänstevagn av okänd anledning. Skadorna voro obetydliga.

Tierp den 28/9.

Sedan tåg 7112 efter avgångssignal framgått c:a 70 meter urspårade en godsvagn i en växel, varvid ytterligare två godsvagnar drogos ur spår. Anledningen till olyckshändelsen har icke kunnat klarläggas. Endast obetydliga skador uppstodo å banan och å en av vagnarna.

Bjuv den 27/10.

Vid tågs 7941 ingående urspårade av obekant anledning fyra lastade vagnar i en växel.

Hallsberg den 7/12.

Då tåg 606 var på utgående, urspårade tredje vagnen från lok, en F5-vagn, och välte. En ledningsstolpe slogs omkull av den urspårade vagnen, varvid strömbrott uppstod å bangården. Tågvägarna mot Kumla och Pålshoda spärrades och säkerhetsanläggningen sattes delvis ur funktion. Orsaken till urspåringen har icke kunnat utrönas.

Johannisberg—Erikslund den 26/12.

Då tåg 2446 befann sig c:a 100 meter från bron över Ljungan, urspårade en F5-vagn, som gick närmast lok. Kopplet mellan F5-vagnen och loket lyftes av och vagnen blev liggande på högra sidan av banvallen. Det övriga tågsättet fortsatte ungefär tågsättets längd, varefter det stannade på grund av att personvagnen närmast F5-vagnen urspårade. En personvagn, som gick sist i tåget, urspårade med främre hjulparet. Loket stannade på bron ungefär 50 meter från tågsättet. Två kontaktledningsstolpar revos ner, varvid kontaktledningen föll ned och ramponerade lokets strömbavtagare. Såväl F5 som främsta personvagnen skadades avsevärt. En resande erhöll ett obetydligt skärsår. Tågmästaren och konduktören skadades lindrigt.

Sävenäs rangerbangård den 29/12.

I tåg 5152 urspårade i en ingångsväxel den 6:e vagnen från lok räknat, med påföljd att den drog två framförgående och sex efterföljande vagnar ur spår. Sex vagnar stälpte och blevo avsevärt skadade. I spåret förstördes två växlar, c:a 100 m räler, 200 sliprar och en kontaktledningsstolpe. Orsaken till urspåringen har ej med säkerhet kunnat utrönas.

E. VARMGÅNGNA HJULLAGER OCH AXELBROTT, SOM EJ VÅLLAT URSPÅRING.

Sävest—Norra Sunderbyn den 28/1.

Vid tågs 97 ankomst till Svartön observerades axelbrott å en malmvagn. Den brustna axeltappen jämte lagerboxen återfanns 2 km norr om Norra Sunderbyn.

Lakaträsk—Gullträsk den 6/2.

Tåg 89 stoppades utanför infartssignalen i Ljuså, när dit meddelats att axelbrott observerats, då tåget passerade Gullträsk. Skador uppstodo å spår-
växlarna vid Gullträsk och Sandträsk.

Stockaryd—Rörvik den 24/2.

I tåg 4357 uppstod axelbrott på grund av varmgång å en lastad godsvagn. Sedan den skadade vagnen jämte efterföljande sju vagnar avkopplats, fortsatte tåget. Förutom axelbrottet uppstodo inga nämnvärda skador. Hjälptåg från Nässjö införde de kvarlämnade vagnarna till Stockaryd.

Norsholm den 1/3.

Vid tågs 4004 ankomst stoppades tåget på grund av varmgång å en godsvagn. Axeltappen hade brustit i anledning av att ytterändan genom varmgången skurit fast i lagret. Utöver axelbrottet uppstodo icke några skador.

Nyköping—Enstaberga den 14/3.

Lokbiträdet på tåg 4001 uppmärksammade strax före norra ingångsväxeln i Enstaberga varmgång på en vagn, varför tåget bringades till stopp. Vagnaxeln hade brustit. Tåget försenades härigenom 2 tim och 25 min. Några mindre skador uppstodo bl. a. å skyddslådan till växeldrevet i en växel.

Abisko den 16/3.

Vid vagnsyning av tåg 6 observerades axelbrott å en malmvagn. Inga skador hade uppstått.

Hagalund den 18/3.

I tåg 4203 observerades stark gnistbildning från hjulparet å en malm-lastad vagn. Tåget stoppades, varefter det konstaterades att axeltappen å vagnen avsvarvats genom varmgång. Vagnen avkopplades. Några smärre skador å banan och en del tågförseningar uppstodo.

Gävle C den 4/4.

Då tåg 4214 inkommit å stationen upptäcktes axelbrott å en godsvagn, som gick ungefär mitt i tåget. Vid inspektionen av banan konstaterades, att brottet skett c:a 100 m söder om Bergsgatan, där lagerboxen återfanns. Å spåret uppstodo smärre skador.

Karlsby—Motala V den 11/4.

I tåg 4353 uppstod axelbrott på en vagn c:a en km norr om Motala V station. Ett antal sliprar och spårmateriel skadades.

Stockaryd den 4/5.

Tåg 5752 stoppades och intogs med försiktighet, när anmälan ingått från Rörvik, att varmgång befarades å en vagn i tåget. Vid förelagen undersökning visade det sig, att axelbrott till följd av varmgång uppstått å en lastad godsvagn. Denna jämte efterföljande 5 vagnar avkopplades, varefter tåget fortsatte.

Västanfors den 9/5.

Vid tågs 4358 ankomst stoppades det på grund av varmgång på en godsvagn. Ena lagerboxen var rödglödande. Innan tåget hann stanna brast axeltappen. Vagnen urspårade icke. Inga skador å spårmaterielen.

Stordalen—Abisko den 29/6.

Då tåg 6 befann sig söder om infartssignalen till Abisko, observerades axelbrott å en vagn. En del skador hade uppstått å spårmaterielen.

Östra Ljungby den 22/7.

Då tåg 7992 passerade infartsväxeln, uppstod axelbrott å en godsvagn. Endast mindre skador uppstodo.

Holmfors—Boden C den 30/7.

Tåg 95 stoppades av en banvakt strax norr om Boden C på grund av axelbrott å en lastad malmvagn. En gammal bräcka, omfattande omkring 2/3 av axeltappens genomskärningsarea, förefanns å den brustna axeln. Någon skada å spåret uppstod ej.

Lillån den 29/9.

I tåg 4365 inträffade axelbrott till följd av varmgång å en godsvagn. Genom att missödet omedelbart upptäcktes urspårade icke vagnen.

Skinnskatteberg den 31/10.

Tåg 4352 stannade strax söder om stationen, emedan lokpersonalen iakttagit kraftig gnistbildning från någon vagn i slutet av tåget. Axelbrott orsakat av varmgång hade inträffat å en godsvagn. Vagnen urspårade icke.

Järpen—Mörsil den 25/11.

I tåg 8161 brast en axeltapp till följd av varmgång å en vagn. En banvakt, som observerade att det brann i lagerboxen, föranstaltade, att tåget stoppades. Halva tågsättet fortsatte till Mattmar, varefter den andra halvan infördes till Järpen av därifrån utsänt lok. Ingen skada uppstod å spåret.

Harrå—Håmojåkk den 6/12.

I tåg 53 uppstod strax söder om Håmojåkk axelbrott å en lastad malmvagn, som gick sist i tåget. Då mellanliggande stationer voro obevakade, observerades missödet ej förrän tåget inkommit till Gällivare. Den söndriga axeln, som visade en gammal bräcka, orsakade skador å växlarna i Håmojåkk, Linaälv och Sikträsk samt å spåret.

Anundsjö den 29/12.

Då tåg 6055 befann sig strax norr om Anundsjö station, iakttog lokbiträdet gnistbildning vid hjulen å en träkolslastad vagn. Vid undersökning upptäcktes axelbrott. Brottstället utvisade gammal bräcka. Frånsett axelbrottet uppstodo inga nämnvärda skador.

F. VISSA FALL, DÅ MÄNNISKOR PÅKÖRTS ELLER ELJEST SKADATS AV TÅG UTAN SAMBAND MED KOLLISION ELLER URSPÅRING.

Upplands Väsby den 2/5.

Under rundgång med tågs 556 lok påkördes en resande, då loket passerade övergången på bangården. I instruktion för växlingstjänsten § 10:2 föreskrivna åtgärder hade ej vidtagits av växlingsledaren.

Stockholm C den 26/5.

När tåg 6 var på ingående kolliderade detsamma å vägövergången vid södra änden av plattformen med en postverket tillhörig traktor. Traktorn släpades med framför loket till dess tåget stoppades 60 m norr om kalli-

sionsplatsen. Traktorföraren dödades omedelbart. Han hade endast varit anställd i postverkets tjänst 9 dagar och hade ingen befogenhet att köra traktor. Olyckan synes helt få tillskrivas den förolyckades egen tillskyndan.

Stockholm C den 21/12.

Tåg 93 kunde inte bringas till stopp före ankomsten till stoppbocken utan törnade mot densamma. Två resande skadades. Inga skador uppstodo å lok eller vagnar.

G. ELD I TÅG.

Iggesund den 13/1.

I tåg 3567 hade eld uppstått i en med spån lastad vagn på grund av gnistor från loket. Vagnen var placerad i tåget som fjärde vagn från lok räknat. Inga skador uppstodo å vagnen.

Emådalen—Tallhed den 26/1.

I tåg 7651 uppstod av obekant anledning eld i en vagn, lastad med träkol. Vagnen infördes till Tallhed, där den avkopplades.

Kungshacka den 30/1.

Då tåg 5160 passerade stationen, observerade tågklararen eld i en med explosivt gods lastad vagn, varför tåget stoppades. Elden hade förorsakats av varmgång.

Pålsboda den 31/1.

I tåg 4076 observerades, att eld utbrutit i en vagn lastad med gengaskol. Av vagnen återstod endast golv, järnbalkar, axlar samt hjul.

Hallsberg den 18/2.

I tåg 4363 hade eld utbrutit i en träkolslastad vagn. Vagnskorgen blev delvis uppbränd, varjämte en papperspresenning förstördes.

Vakern den 21/2.

Vid tågs 5305 ingående å stationen observerades, att eld utbrutit i två med träkol lastade vagnar. Vagnarna voro placerade i tåget som 17:e resp. 18:e vagn från lok räknat. Tåget hade stannat på linjen och måst införas i två delar, varvid elden troligen uppstått, då sista tågdelen infördes och de med träkol lastade vagnarna kommo närmare loket. Vagnarna avställdes och elden släcktes.

Skorped den 28/2.

Under uppehåll med tåg 4353 upptäcktes eld i en med träkol lastad vagn. Åtgärder för eldens släckning vidtogos omedelbart. Någon skada uppstod ej å vagnen.

Bjärka-Säby den 1/3.

Vid tågs 4602 ankomst observerades, att eld utbrutit i en vagnslast tyrstubbved. Tåget stoppades och elden släcktes genom vattenbegjutning från vattenkastare. 1/3 av lasten förstördes. Vagnen var placerad som andra vagn från lok räknat.

Älghultsby den 7/3.

Vid tågs 321 ankomst brann det i en vagn, lastad med slipers. Elden släcktes utan att några nämnvärda skador uppstodo.

Järpen—Undersåker den 15/3.

I tåg 9528 utbröt eld i en godsvagn på grund av varmgång i ett lager. Sedan elden släckts, fortsatte tåget till Undersåker, där vagnen avkopplades.

Kotjärn—Dysjön den 25/3.

I tåg 4215 hade eld uppstått i en med träkol lastad vagn, som gick närmast lok. De elektriska ledningarna för tågdriften avbrändes.

Svartön den 26/3.

Under växling vid malmkrossen upptäcktes eld i lokets transformator. När elden icke kunde släckas med befintliga eldsläckare, rekviderades Luleå stads brandkår, som släckte elden med skumspruta. Betydande skador uppstodo på loket.

Hällnäs den 2/4.

I tåg 3681 uppmärksammades eld i en träkolsvagn. Elden var av mindre omfattning, varför inga skador uppstodo å vagnen.

Långsele den 17/4.

I tåg 6067 hade eld uppstått i en med ved lastad vagn. Vagnen var placerad som andra vagn från loket. Endast mindre skador uppstodo å vagnen.

Sollefteå—Lökom den 17/4.

I tåg 6508 hade en vagn, lastad med gengaskol i säckar, fattat eld. Tåget backades till Multrä, där elden släcktes.

Åby den 17/4.

Tåg 4641 stoppades, enär eld uppstått å en godsvagn. Å vagnen hade uppstått fjäderbrott, så att vagnsbottnen sjunkit ned på hjulen, vilket förorsakade elden. Vagnen avkopplades och elden släcktes.

Bräntjärn den 24/4.

Vid tågs 8505 ankomst till Bräntjärn upptäcktes att eld hade utbrutit i en träkolsvagn sist i tåget. Vagnen insattes å sidospår, varefter elden släcktes.

Hålbergsliden den 24/4.

Vid tågs 8505 ankomst till Hålbergsliden observerades, att en träkolslastad vagn fattat eld. Vagnen förstördes fullständigt och endast en ringa del av lasten kunde räddas.

Karlstad C den 1/5.

Då tåg 5020 var på ingående å stationen, observerades, att eld utbrutit i en torvströlastad vagn. Vagnen avställdes och elden släcktes av tillkallad brandkår.

Tväråbäck—Vännäs den 3/5.

Vid tågs 4353 ankomst till Vännäs upptäcktes att eld uppstått i en träkolslastad vagn, som därför avkopplades. Inga skador uppstodo å vagnen. Omkring 200 hl gengaskol hade brunnit upp.

Brattsbacka—Norrfors den 5/5.

Eld utbröt i en träkolslastad vagn i tåg 8623 och upptäcktes av personalen. När tåget befann sig omkring 1 km söder om Brattsbacka. Efter det 10 m³ kol utrivits, kunde elden släckas. Inga nämnvärda skador uppstodo å vagnen. Tåget framfördes av backgående, koleldat ånglok. Vagnen var placerad som andra vagn från lok räknat.

Stockholm C den 5/5.

När extra lokalgodståg 120 ankom till Stockholm C, upptäcktes att eld hade utbrutit i sista vagnen. Elden släcktes å stationen. En del tågförsenningar uppstodo.

Tväråbäck den 27/5.

Vid tågs 9463 ankomst till Tväråbäck upptäcktes eld i en vagn, som var lastad med kasserade slipers. Elden hade utbrutit i två av lastens tre travar och var av sådan omfattning, att brandkåren på platsen tillkallades för att släcka elden. Lasten spolierades men inga nämnvärda skador uppstodo på vagnen.

Brittatorp—Norrgråda den 11/6.

I tåg 9811 upptäckte tågpersonalen, att eld utbrutit i en med möbler lastad stycke-godsvagn. Elden kunde icke släckas å linjen utan vagnen infördes till Norrgråda. Vagnen och hela lasten förstördes.

Moholm—Töreboda den 13/6.

Då tåg 4046 avgått från Moholm, observerade föraren, att eld utbrutit i en av de sista vagnarna. Vid undersökning framkom att axeltappen å den näst sista vagnen gått av på grund av varmgång. Hjälp-tåg rekviderades och drog in vagnen till Moholm. Å spåret uppkommo en del mindre skador.

Umeå den 19/6.

Vid tågs 2772 ankomst hade gnistor från loket antänt taket på en resgodsvagn. Elden släcktes omedelbart, varför någon nämnvärd skada icke förorsakades.

Kattarp den 24/6.

Vid tågs 2012 ankomst observerades eld i taklisten å en resgodsvagn.

Tyringe den 26/6.

I tåg 5685 uppstod eld i två vagnar lastade med maskinpressad torv. Vagnarna voro placerade som andra och tredje vagnar från lok räknat. Antändning har troligen skett genom gnistor från loket.

Tyringe den 29/6.

I tåg 5685 upptäcktes eld i 5 å 6 vagnar lastade med torv. Vagnarna voro placerade närmast loket. Antändning har troligen skett genom gnistor från loket.

Hällnäs den 30/6.

Vid tågs 4355 infart till Hällnäs observerades eld i en träkolslastad vagn. Vagnen framväxlades till vattenkastaren, där elden släcktes.

Jörn—Kusfors den 1/7.

Då tåg 4355 befann sig strax norr om Kusfors, iakttog lokpersonalen, att eld utbrutit i en med träkol lastad vagn. Vagnen avkopplades vid Kusfors. En del av lasten förstördes.

Vännäsby—Brännland den 1/7.

Vid tågs 6763 ankomst till Brännland upptäcktes, att eld uppstått i 3:e vagnen från loket. Vagnen var lastad med ställningsvirke, tjärdrev och papp-rullar m. m. Sedan vagnen avkopplats, släcktes elden. En del av lasten förstördes, men inga skador uppstodo å vagnen.

Traryd den 3/7.

I tåg 7995 hade eld uppstått i en sliperslastad vagn.

Röjnoret—Bastuträsk den 4/7.

Vid tågs 8642 ankomst till Bastuträsk upptäcktes, att eld utbrutit i tre med brännstov lastade vagnar. Vagnarna övergötos med vatten från stationens vattenkastare och växldes till kaj för lossning av den brandskadade torven. Eld uppstod emellertid under natten ånyo i torven, varför samhällets brand-kår tillkallades för hjälp med släckningen. Inga skador uppstodo å vagnarna.

Långvattnet—Tågsjöberg den 14/7.

I tåg 6061 uppstod eld i tredje vagnen från loket. Vagnen var lastad med slipersved. Hela lasten samt vagnsgolvet brann upp.

Moliden—Själeuvad den 19/7.

I tåg 6715 hade eld utbrutit i en med cirkuseffekter lastad vagn, som gick som 3:e vagn från loket. Tåget stoppades i Själeuvad och elden släcktes med hjälp av stationens brandredskap. Ingen skada uppkom å vagnen och lasten skadades endast obetydligt.

Alby den 20/7.

I tåg 4206 uppstod eld i en isoleringskursvagn troligen genom kortslutning i ett å vagnen lastat ackumulatorbatteri. En mindre del av lasten förstördes.

Björna—Björnsjö den 20/7.

Då tåg 4351 passerade Björnsjö station, iaktogs gnistor från bromsblocken på en med bilkol lastad vagn. Tåget stoppades och vid undersökning av bromsen upptäcktes, att vagnsgolvet var antänt och genombränt. Elden släcktes med stationens brandattiralj. Vagnen och en presenning blevo helt förstörda och en del skador uppstodo å spåret. C:a 400 hl bilkol brann upp.

Långsele den 21/7.

Sedan tåg 4355 erhållit avgångssignal, men innan det lämnat bangården, upptäcktes eld i en vedlastad vagn i främre delen av tåget. Tåget stoppades och elden släcktes.

Genevad den 23/7.

I tåg 10121 upptäcktes att eld utbrutit i en personvagn.

Jämtlands Sikås—Gisselås den 24/7.

I tåg 2324 utbröt eld i lokets vedförråd. Tåget stoppades, varefter elden släcktes.

Börtinge den 27/7.

Vid tågs 8101 ankomst observerades rök från en med torv lastad vagn. Vagnen fördes omedelbart under vattenkastaren och vattenbegöts.

Österås—Långsele den 27/7.

I tåg 6065 uppstod eld i en med ved lastad vagn. Elden släcktes, sedan c:a 2 m³ av lasten brunnit upp.

Ästorp den 29/7.

I tåg 7965 hade eld utbrutit i en med torv lastad vagn.

Röjan den 30/7.

Vid tågs 2311 ankomst upptäcktes att eld uppstått i lokets vedförråd. Loket avkopplades, varefter elden kunde släckas.

Hestra den 31/7.

Vid tågs 9904 ankomst observerades, att eld utbrutit i en med bränntorv lastad vagn. C:a 2 m³ torv förstördes. Vagnen gick som femte vagn från lok räknat.

Hillerstorp den 31/7.

Vid tågs 9904 ankomst observerades eld i två med bränntorv lastade vagnar. Vagnarna gingo som femte och sjätte vagn från lok räknat.

Lottefors den 31/7.

I tåg 4203 uppstod eld i en godsvagn på grund av tjuvbromsning. Vagnen var lastad med gengaskol i säckar, av vilka en del förstördes.

Aplared den 2/8.

Då tåg 6902 passerade, upptäcktes eld i en vagn lastad med bränntorv. Vagnen var placerad som andra vagn efter lok.

Nyland den 11/8.

Vid tågs 6507 ankomst upptäcktes eld i en vagn, lastad med två fordon tillhörande ett nöjesfält. Taket å ett av fordonen skadades.

Österås den 11/8.

Då tåg 6063 passerade stationen, upptäcktes eld i en vagn, lastad med ved. Ingen nämnvärd skada uppstod å lasten.

Östersund den 19/8.

Vid tågs 2314 ankomst upptäcktes att lokets vedförråd antänts. Elden släcktes innan större skada uppstått.

Ödsmål den 25/8.

Tåg 5191 stoppades å stationen, enär eld utbrutit i en med gummiskrot lastad vagn. Med hjälp av stationspersonalen släcktes elden. Vid framkomsten till Jörlanda förmärktes ånyo eld, varför vagnen framkördes till vattenkastaren, där elden släcktes.

Alby den 26/8.

Från tåg 4216 avkopplades en med kalk lastad vagn, å vilken en presen-
ning hade fattat eld och brunnit upp. Elden torde ha uppstått genom att
vatten runnit ned i den osläckta kalken. Ingen skada uppstod å vagnen.

Alsjö—Lindås den 27/8.

I tåg 6274 uppstod eld i fjärde vagnen från lok. Vagnen var lastad med
slipersved. C:a en tredjedel av lasten förstördes.

Åryd—Växjö den 8/9.

I tåg 6272 uppstod eld i femte vagnen från lok. Vagnen var lastad med
pannved.

Frånö den 18/9.

Vid tågs 413 ankomst hade gnistor från loket antänt ena bälgen på en
personvagn.

Aspeå—Skorped den 19/9.

Tåg 21 nedbromsades på linjen, enär eld utbrutit i underredet till en av
de sist i tåget gående sovvagnarna. Elden hade sannolikt uppstått på grund
av gnistor från bromsblocken. Obetydliga skador uppstodo.

Gransjö den 4/10.

Då tåg 108 ankom till Gransjö, upptäcktes eld under durken vid relästativet
på det Oa-lok, som framförde tåget. Detta stoppades och elden släcktes.
Inga nämnvärda skador uppstodo å loket.

Ingelstad—Växjö den 12/10.

I tåg 9086 uppstod eld i andra vagnen från lok. Vagnen var lastad med
torvströ.

Sälen den 3/11.

Vid tågs 7741 ankomst till stationen upptäcktes eld i en med långved lastad
vagn. En del av lasten lossades, varpå elden kunde släckas, innan några
nämnvärda skador uppstått.

Markaryd den 9/11.

I tåg 7995 hade gnistor från loket antänt en vagn torv. Vagnen var pla-
cerad som åttonde vagn från lok räknat.

Ljungby—Angelstad den 11/11.

I tåg 9032 utbröt eld i en med torv lastad vagn. Elden dämpades, varefter
tåget backade till Ljungby, där vagnen avkopplades.

Tärnsjö-Kerstinbo den 16/11.

I tåg 7132 utbröt eld mellan två balar i en torvströlastad vagn. Elden släck-
tes. Strax före tågets avgångstid från Gysinge upptäcktes, att eld ånyo upp-
stått i vagnen. Elden släcktes under vattenkastaren. Några balar förstördes.
Inga skador å vagnen.

Åre den 19/11.

I tåg 5902 upptäcktes att eld uppstått i en vagn, varför tåget stoppades.
Elden hade uppstått på grund av ett varmgången lager.

Storsund—Jörn den 21/11.

Under tågets gång observerades eldgnistor från två träkolslastade vagnar. Efter framkomsten till Jörn fränkopplades vagnarna och vattenbegötos, varvid elden släcktes. Skadorna å lasten voro obetydliga.

Betåsen den 10/12.

Under tågs 6065 uppehåll i Betåsen upptäcktes, att eld utbrutit i en vagn lastad med gengaskol. Elden släcktes, men vid ankomsten till Ådalsliden hade eld ånyo uppstått, varför vagnen kvarlämnades.

Ryggen den 10/12.

Från tåg 115 avkopplades en vagn, lastad med träkol på grund av att eld uppstått i lasten.

Bispgården den 11/12.

Från tåg 9455 avkopplades två träkolsvagnar med eld i lasten.

Holmsveden den 14/12.

Vid tågs 6251 ankomst hade eld utbrutit i två vagnar, som voro lastade med träkol. Å den ena vagnen uppstodo stora skador.

H. OLYCKSTILLBUD OCH OLYCKSHÄNDELSER UTAN SVÅRARE FÖLJDER.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion.

Bollnäs den 20/1.

Tåg 4360 ingick felaktigt å spår 2 mot där stående tåg 2507, men hann stoppa i tid. Tågvägsinspektören hade ej inspekterat tågvägen.

Möckeln den 27/1.

Tåg 103 uppkörde på utgående från platsen en växel. Inga skador uppstodo. Bristfällig tågvägsinspektion.

Bispgården den 29/1.

Tåg 9451 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade av misstag lagt om en annan växel efter mötande tåg.

Långås den 30/1.

Tåg 7697 körde upp en växel i utfartstågvägen. Växeln hade icke lagts om efter intagande av mötande tåg. Ofullständig tågvägsinspektion.

Jularbo den 4/2.

Tåg 6450 intogs i Jularbo enligt säo § 52 å spår, där tåg 8317 stod. Genom nödbromsning bringades tåget att stanna 25—30 meter från tåg 8317. Ingen skada uppstod. Vid tågvägsklargöringen hade förbisetts, att en växel intog felaktigt läge. Bristfällig tågvägsinspektion.

Långsele den 18/2.

Då tåg 6052 avgick från stationen, befann sig ett lok och en rälsbuss i utfartstågvägen. Tåg 6052 kunde bringas att stanna, innan sammanstötning skedde. Tågvägen hade ej inspekterats.

Sparreholm den 8/3.

Tåg 124 uppkörde på utgående en växel, som skadades. Bristfällig tåg-
vägsinspektion.

Stora Höga den 9/3.

Tåg 1562 körde vid utgående upp växeln, varvid växelspärren skadades.
Bristande tågvägsinspektion.

Bollnäs den 11/3.

Då tåg 4211 var på utgående från stationen uppkördes en växel. Brist-
fällig tågvägsinspektion.

Harplinge den 20/3.

Då tåg 5151 efter möte med tåg 38 avgick från stationen, observerade
lokipersonalen, att utfartsväxeln låg fel, men tåget stoppades, innan växeln
uppkördes.

Killeberg den 20/3.

Tåg 5752 uppkörde på utgående från stationen en växel. Förreglingshjul
och växelstag skadades. Bristfällig tågvägsinspektion.

Himle den 6/4.

Vid avgång från stationen körde tåg 1455 upp utfartsväxeln. Föraren ob-
serverade, att växeln låg fel, men hann ej stanna tåget, förrän loket passerat
växeln. Bristfällig tågvägsinspektion.

Hennan den 16/4.

Tåg 6322 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Bristande uppmärksamhet
av tågvägsklargöraren.

Högränna den 20/4.

Vid tågs 6715 avgång var utfartsväxeln fellagd. Detta observerades så sent,
att tåget ej kunde bringas att stanna, utan loket ingick i växeln, varvid
växelspärren skadades.

Sommen den 21/4.

Tåg 811 uppkörde vid avgång från stationen en växel. Inga skador upp-
stodo. Bristfällig tågvägsinspektion.

Torpshammar den 3/5.

Tåg 2446, som var på ingående, stoppades, enär ett mötande tåg, med
vilket växling pågick, ej stod hinderfritt. Växlingsledaren hade lämnat tåg-
klareraren meddelande om, att tågvägen var klar utan att ha förvissat sig
därom.

Vejbyslätt den 4/5.

Tåg 10122 körde upp en växel i utfartstågvägen. Tågklareraren upphävde
förreglingen och lade om växeln, innan tåget passerat densamma.

Vännäs den 4/6.

Vid tågs 9750 avgång uppkördes en växel i utfartstågvägen. Lådan för
växelspärren spräcktes.

Karlsby den 6/6.

Tåg 4365 uppkörde en växel i utfartstågvägen, som icke klargjorts, efter det mötande tåg 602 inkommit.

Ramsjö den 9/6.

Tåg 4213 stannades utanför infartsväxeln, enär mötande tåg ej stod hinderfritt.

Strålsnäs den 11/6.

Tåg 105 uppkörde vid avgång från stationen en växel. Inga skador uppstodo. Bristfällig tågvägsinspektion.

Sundsvall C den 12/6.

Då tåg 6123 var på ingående, bringades tåget att stanna, enär en växel i infartstågvägen låg fel.

Strömtorp den 22/6.

Tåg 7601 körde upp en växel i utfartstågvägen, varvid växeln skadades. Ofullständig tågvägsinspektion.

Hennan den 22/6.

Tåg 4212 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Stjärnhov den 1/7.

Tåg 4053 uppkörde en fellagd växel i utfartstågvägen. På växeln kröktes några slag.

Sprängsviken den 3/7.

Vid tågs 8252 avgång uppkördes en växel, varvid smärre skador uppstodo.

Ervalla den 8/7.

Tåg 4357 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Förreglingslinjalen och den elektriska växelspärren skadades.

Sollefteå den 13/7.

Vid tågs 8252 avgång uppkördes en växel, varvid obetydliga skador uppstodo.

Bispgården den 15/7.

Vid tågs 2424 avgång uppkördes en växel, varvid växelspärren skadades.

Hästveda den 26/7.

Då tåg 1703 var på ingång på stationen, törnade lytkrokarna å tågsättet emot en å intilliggande spår icke hinderfritt uppställd godsvagn. Endast obetydliga skador uppstodo å vagnarna. Växelledaren hade efter avslutad växling placerat vagnen med ena hjulparet utanför spårspärren. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Linköping C den 26/7.

Tåg 824 uppkörde vid utgående från stationen en växel i utfartstågvägen.

Fors den 1/8.

Tåg 8318 påkörde en spårspärr i utfartstågsvägen på grund av fellagd tågsväg. Endast mindre skador uppstodo.

Klippan den 8/8.

Då tåg 5685 var på ingående uppkördes en medväxel. En växel i infartstågsvägen intog fel läge, varför tåget gick in på fel spår. Bristfällig tågsvägsklargöring och -inspektion.

Flen den 14/8.

Tåg 139 körde upp en växel i utfartstågsvägen, varvid ena växeltungan kröktes.

Perstorp den 20/8.

Tåg 2308 uppkörde en fellagd växel i utfartstågsvägen. Bristfällig tågsvägsinspektion.

Valtorp den 21/8.

Vid tågs 128 ankomst stod huvudsignalen för infart till stopp. Sedan signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, erhöles körsignal. Då tåget framkommit till infartssignalen, observerade föraren, att mötande tåg 4717 ej stod hinderfritt, varför tåget nödbromsades. Föraren å tåg 4717 gav samtidigt signalen »fara» och backade tåget. Olyckstillbudet förorsakades av att tåg 4717 ej stannat hinderfritt i förhållande till tåg 128. Enligt föreskrift i tågs 4717 tidtabell ålåg det föraren att genom signalen »lägg om växel» underrätta tågklararen, om tåget stannat hinderfritt. Denna signal upper tågklararen sig ha uppfattat, varför lokal tågsvägsinspektion ej skedde.

Alby den 6/9.

Då tåg 4212 var på utgående uppkördes en växel, varvid mindre skador uppstodo å densamma. Bristfällig tågsvägsinspektion.

Hyllstofta den 8/9.

Tåg 2308 intogs å fel spår. Bristfällig tågsvägsinspektion.

Vallkärren den 14/9.

Tåg 8132, som på grund av möte intogs enligt föreskrifterna i § 52 å spår 3, påkörde en spårspärr. Obetydliga skador uppstodo å spärren.

Gärnsås den 15/9.

Vid tågs 2584 intagande var tågsvägen lagd till spår 2 i stället för spår 1. Då föraren märkte växelns felaktiga läge, stoppades tåget, backades och intogs å rätt tågsväg. Bristande tågsvägsinspektion.

Tväråbäck den 15/9.

Vid tågs 9463 avgång uppkördes en växel. Linjalen å elektriska spärren kröktes. I övrigt uppstod ingen skada. Bristfällig tågsvägsinspektion.

Krylbo den 21/9.

Tåg 463 uppkörde en växel i utfartstågsvägen. Inga skador uppstodo. Såväl tågsvägsklargöraren som tågsvägsinspektören hade förbisett växeln.

Ballingslöv den 22/9.

Tåg 18 uppkörde vid infarten å stationen en växel, varvid mindre skador uppstodo å denna. Bristfällig tågvägsklargöring och ofullständig tågvägsinspektion.

Sollefteå den 23/9.

Vid tågs 2679 avgång gick tåget in på stallspåret. Tågvägen hade icke klargjorts och ej heller inspekterats.

Långsele den 26/9.

Tåg 6053 erhöi avgångssignal, ehuru tågvägen var lagd till södra utdragspåret. Lok och några vagnar ingingo på spåret, innan tåget stoppades. Ofullständig tågvägsinspektion.

Långsele den 29/9.

Vid tågs 8275 avgång uppkördes en växel i södra änden av bangården.

Krylbo den 4/10.

Tåg 437 intogs i Krylbo på spår 2 istället för spår 5. Spår 2 var fritt från vagnar. Tågvägsinspektören hade i ren distraktion felaktigt omlagt en i tågvägen ingående växel.

Ervalla den 5/10.

Tåg 10975 uppkörde en växel i utfartstågvägen, varvid hylsa och kolv till spårspärren skadades. Tågklararen omlade växeln innan tåget hade passerat densamma.

Kälarne den 7/10.

Tåg 4351 uppkörde vid passerandet av stationen yttersta växeln i södra änden av bangården.

Nordanå den 8/10.

Tåg 8428 påkörde vid avgången en spårspärr. Obetydliga skador uppstodo å spärren. Bristande tågvägsinspektion.

Skurup den 11/10.

Vid avgången från stationen påkörde tåg 8310 en spårspärr. Obetydliga skador uppstodo å spärren samt å lokets broms. Bristande tågvägsinspektion.

Stora Höga den 17/10.

Tåg 1556 körde under utgående upp en växel, som ej blivit omlagd efter intagandet av mötande tåg 1555. Försummad tågvägsinspektion.

Strömstad den 21/10.

Tåg 7701 uppkörde en fellagd växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Björna den 5/11.

Tåg 93, som å stationen skulle möta tåg 9452, ingick å samma spår som tåg 9452, men kunde bringas att stanna utan att kollidera med detta. Tågklararen hade ej lagt infartsväxeln i rätt läge för tåg 93 och kunde därför icke giva körsignal med infartssignalen. Han antog, att det var något fel på säkerhetsanläggningen och intog tåg 93 för signalering enligt såo § 52, utan att inspektera tågvägen.

Mölnlycke den 14/11.

Tåg 519 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Ekträsk den 17/11.

Vid tågs 8602 avgång uppkördes norra infartsväxeln. Förreglingsstången till elektriska spärren skadades. I övrigt uppstodo inga skador.

Storfors den 19/11.

Då tåg 1656 var på ingående, observerade föraren ett växlingssätt i tågvägen, varför han skyndsamt stoppade tåget. Växlingsledaren hade av tågklareraren fått medgivande att omedelbart efter tågs 7723 ankomst draga ut lågloket och fyra vagnar mot bangårdens södra ände för att sätta vagnarna på ett sidospår. I närheten av södra infartsväxeln observerade växlingsledaren, att endast tre vagnar blivit avkopplade, varför växlingssättet backades tillbaka för att hämta den fjärde vagnen. Tågklareraren fick härvid den uppfattningen, att backningen avsåg rörelse mot sidospåret och ställde infartssignalen till kör.

Alby den 19/11.

Tåg 4212 körde upp en fellagd växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Klippan den 21/11.

Då tåg 2308 var på utgående intog en växel i tågvägen fel läge, varigenom tåget kom in på fel spår. Härvid uppkördes en medväxel. Bristfällig tågvägsklargöring och tågvägsinspektion.

Fjugesta den 22/11.

Tåg 777 uppkörde en växel i utfartstågvägen, varvid en tunga kröktes och elektriska spärren skadades. Tågklareraren hade glömt att lägga om växeln efter ett mötande tåg.

Nälden den 24/11.

Då tåg 8154, som skulle möta 9537, närmade sig infartsväxeln, upptäckte föraren, att växeln låg till spår 1, varför tåget bringades att stanna.

Vid tågvägsklargöringen kunde växeln icke omläggas från knappställverket, varför en stationskarl utsändes för att med lokalveven lägga växeln i minusläge. Då växelkontrollampan visade att växeln intog minusläge, ställde tågklareraren till kör. Emellertid slöt växeln icke fullständigt, varför stationskarlen med lokalveven återförde växeln till plusläge med avsikt att sedan ånyo lägga växeln i minus. Innan han hann utföra den sistnämnda manövern hade emellertid tåg 8154 hunnit så nära, att han måste uppge försöket och visade därför stoppsignal mot tåget. Tågklareraren hade icke, då lokalveven utlämnades, betraktat stationen som oförreglad och icke föranstaltat om tågvägsinspektion, innan körsignal visades.

Klippan den 2/12.

Då tåg 2341 var på utgående intog en växel i utfartstågvägen fel läge. Bristfällig tågvägsinspektion.

Bollstabruk den 3/12.

Tåg 2668 uppkörde en växel vid avgång från stationen. Ofullständigt utförd tågvägsinspektion.

Kumla den 7/12.

Tåg 654 uppkörde en växel i utfartstågvägen, enär utfart lagts från fel spår. Växeltungorna kröktes.

Vallsta den 9/12.

Tåg 4203 körde upp en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts efter mötande tåg.

Dagarn den 10/12.

Tåg 4374 uppkörde en fellagd växel i utfartstågvägen.

Lit den 12/12.

Tåg 2324 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Tågvägen hade icke inspekterats.

Gårdsjö den 17/12.

Sedan tåg 7514 avgått från stationen, stoppades tåget av lokpersonalen, enär tåget kommit in på nedspåret. Tåget backades och erhöll rätt tågväg. Försummad tågvägsinspektion.

Bastuträsk den 16/12.

Tåg 93 uppkörde vid avgång från stationen en fellagd växel, varvid ena växeltungan samt en del stag kröktes.

Delsbo den 19/12.

Då tåg 2520 var på utgående uppkördes en växel. Bristfällig tågvägsinspektion.

Grönåsen den 24/12.

Vid tågs 4353 avgång uppkördes södra infartsväxeln, som ej hade blivit omlagd efter mötande tåg. En del mindre skador uppstodo å växeln.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Malmö C den 17/3.

Tåg 1768 avsändes innan rätt tågväg var lagd för tåget. Utfartssignalen och repetersignalen till densamma visade stopp. Tåget passerade utfartssignalen jämte två dvärgsignaler visande stopp. Sedan en växel uppkörts, observerade föraren, att tåget hade fel tågväg och stannade.

Anundsjö—Kälvattnet den 12/5.

Tågklararen avsände tåg 91 från Anundsjö utan att dessförinnan hava erhållit varken 0 in-anmälan för föregående tåg eller klartanmälan för tåg 91 från närmaste tåganmälningsstation, vilket hade till följd att tåg 91 var nära att kollidera med tåg 8625, som på grund av ångbrist och för översyn av loket nödgats stanna på linjen Anundsjö—Kälvattnet.

Ope den 12/5.

Tåg 9521 uppkörde i bangårdens södra ände en växel, lagd till spår för mötande tåg, vilket stannat utanför infartssignalen.

Näsbykulla—Lenhovda den 18/5.

Tåg 302 avsändes från Näsbykulla (gränsplats) innan framför gående tåg inkommit till nästa tåganmälningstation, Lenhovda. Tågbefälhavaren och lokpersonalen hade underlåtit följa bestämmelserna i såo § 100, mom 5.

Äng den 28/5.

Tåg 1212 kunde ej stanna vid plattformen på grund av otillräcklig bromskraft. Vid undersökning visade det sig, att tryckluftledningen var stängd mellan första och andra vagnen. Gällande bestämmelser rörande utförandet av bromsprov hade åsidosatts.

Hedsjön den 10/6.

Tåg 21 uppehölls i Hedsjön en timme, varefter order erhöles, att tågloket skulle utgå på linjen för att därifrån indraga tåg 4212. Från sistnämnda tåg hade emellertid icke gjorts någon framställning om hjälplök, varför tågen möttes å linjen.

Tanum den 8/7.

Då tåg 1615, bestående av rälsbuss med släpvagn, var på utgående uppkördes en växel, som tågklareren av misstag lade om omedelbart framför tåget.

Fagerås—Kil den 9/7.

En motordressin, som användes för inspektionsresor, blev å linjen upphunnen av extratåg 9473. Enär föraren upptäckte dressinen i god tid, hann han bromsa in tåget, så att kollision undveks. Olyckstillbudet förorsakades av att vederbörande underrättelsestation uraktlåtit att lämna dressinföraren upplysning om tågs 9473 gång.

Änge den 21/7.

Tåg 6058 avsändes från stationen mot Dysjön, medan tåg 5907 befann sig å linjen på väg mot Änge. Nödutlösning gjordes av Änge station. Ingen sammanstötning inträffade.

Gårdveda den 16/8.

Då extra fjärrgodståg 6553 var på ingående å stationen, utfördes växling i tågvägen. Föraren å tåg 6553 observerade i tid växlingssättet och bromsade in tåget, varför inga skador uppstodo.

Vegeholm den 21/8.

I tåg 7931 urspårade sista vagnen i infartsväxeln, som lades om innan tåget passerat densamma.

Ragunda den 30/8.

Tåg 9422, som bestod av 9 tjänstevagnar och 21 trafikvagnar, samtliga lastade med grus, kunde icke bringas att stanna å stationen utan fortsatte ett stycke ut på linjen mot Bispgården. Bromskraften var otillräcklig.

Malmslätt den 10/9.

Vid bandisposition för gång med ensamt lok Linköping—Malmslätt skulle nedspåret användas. Loket hade emellertid utsläppts på uppspåret och fortsatt till Malmslätt, där tåg 4002 vid tillfället skulle passera. Tågklareren, som observerade det å fel spår kommande loket, stoppade tåg 4002, varigenom sammanstötning undveks.

Täng—Krokom den 30/9.

Rälsbusståg 2334 mötte å linjen ett B-fordon. Båda hann stoppa i tid. Tåg 2334 hade avsänts utan att det delgivits order om möte med B-fordonet.

Åsträsk den 1/10.

Rälsbusståg 2733, som i Åsträsk skulle möta extra fjärrgodståg 9464, avsändes från stationen innan det mötande tåget inkommit dit. Tidigare hade en vagnuttagning ägt rum å sträckan Ekträsk—Åsträsk. Lok och vagnar från densamma kvarstodo i Åsträsk vid tågs 2733 ankomst. Rälsbussföraren antog, att det var tåg 9464, varför han icke frågade tågexpeditören, om tåg 9464 inkommit. Tågexpeditören, som erhållit villkorligt klart för tåg 2733, glömde å sin sida tåg 9464 och gav avgångssignal till tåg 2733. Strax därefter erinrade sig emellertid tågexpeditören, att tåg 9464 icke hade inkommit, varför han med signallaggen försökte stoppa tåg 2733, vilket dock icke lyckades. Tågexpeditören verkställde då nödutlösning av kontaktledningen. Under tiden hade en banavdelningens tjänsteman uppringt närmaste banvaktstuga med tillsägelse att stoppa rälsbussen eller det tåg, som anlände först. Banvaktens hustru, som anträffats vid telefonpåringningen, lyckades stoppa tåg 9464. När tåget stannat, inträdde spänningslöshet, och föraren hörde, att ett fordon närmade sig. Biträdet skyndade mot detta visande stoppsignal, och tåg 2733 kunde bringas till stopp cirka 75 meter från tåg 9464.

Sollefteå den 8/10.

Tåg 2659 avsändes från stationen utan att klart till Multrå erhållits.

Johannishus den 23/10.

Då tåg 2720 befann sig mellan Nättraby och Johannishus, stoppades tåget av tågchefhavaren på tåg 6528, som var på väg att utlägga knalldosor. Detta tåg hade måst kvarlämna en del av tåget på linjen. Då första delen av tåg 6528 inkommit till Johannishus, hade en å expeditionen tjänstgörande tjänsteman anmält klart för efterföljande tåg 2720 utan att avvakta besked från tågklararen.

Norrhög den 26/10.

Tågklararen begärde nödutlösning å linjen Ljusdal—Ramsjö på grund av att tåg 411 avsändes innan tåg 6261 lämnat tåganmälningssträckan.

Grohed den 29/10.

Tåg 1561 kunde vid ankomsten till stationen icke bringas till stopp. förrän vid växeln i bangårdens södra ände. Vid undersökning framkom, att endast den närmast loket gående F-vagnen var ansluten till bromsledningen. Föreskrivet bromsprov hade icke utförts med tillräcklig omsorg.

Söråker den 10/12.

Tåg 2689 avsändes utan att ha delgivits verkställighetsorder och utan att tågpersonalen förvässat sig om, att mötande tåg inkommit.

Moholm den 13/12.

Tåg 4041 avsändes från stationen utan att tågklararen erhållit klartanmälan från Skövde och innan tåg 3 dit inkommit. Då tågklararen efter det tåg 4041 passerat, ringde upp Skövde för att anmäla »4041 ut» uppmärksammades han på att tåganmälan ej utväxlats, och att tåg 3 ännu ej inkommit. Han begärde då nödutlösning genom driftcentralen för att förebygga olycksrisk.

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

Bollnäs den 11/2.

Tåg 6321, som till stor del bestod av småbäriga vagnar utan broms, gick förbi infartssignalen, som visade stopp. Föraren hade missräknat sig på bromsvägen. Ingen skada uppstod.

Hälsingborg F den 18/2.

Tåg 5661 kunde ej bringas att stanna före infartstågvägens slutpunkt utan förnade emot en stoppbock.

Flädie den 30/6.

Tåg 1892, som enligt tidtabellen skulle intagas på spår 1, signalbild ett sken, och möta tåg 1887, intogs i stället å spår 2, signalbild två sken, där tåg 1887 redan intagits. Tåg 1887 backade, varigenom kollision undveks. Föraren på tåg 1892 påstår sig ha erhållit rätt signalbild, ett sken. Vid omedelbart efteråt vidtagen undersökning konstaterades intet fel å signallykorna. Orsaken ännu outredd.

Hälsingborg F den 24/7.

Vid tågs 10533 ankomst påkördes en stoppbock. Bristande uppmärksamhet från förarens sida.

Bastuträsk den 5/8.

Föraren å tåg 8602 kunde vid ankomsten till Bastuträsk icke bringa tåget att stanna å avsedd plats, utan detsamma fortsatte förbi stationshuset och kolliderade med ett i norra änden av bangården stående ånglok. En del skador uppstodo på ångloket och på två godsvagnar. Föraren hade icke iakttagit erforderlig försiktighet vid tågets införande å stationen.

Storuman den 8/9.

Rälsbusståg 1053, som skulle intagas å spår 4 mot där stående tåg 2323, kunde på grund av fel å bromsarna icke bringas att stanna, utan påkörde tåget. Då hastigheten var ringa, uppstodo emellertid endast smärre skador å rälsbussen. En resande skadades lindrigt.

Vitvattnet den 16/9.

Då tåg 9450 nalkades stationen visade infartssignalen stopp, men föraren kunde ej bringa tåget att stanna, utan detsamma gick förbi infartssignalen och kolliderade inne på stationen med där stående tåg 8511, vars förare emellertid upptäckte faran så pass tidigt, att han hann backa ett stycke, innan sammanstötningen skedde. En vedlämpare å tåg 8511 kastades vid sammanstötningen mot lokets injektor och blev skadad. Tåg 9450 framfördes av två lok. Å alla tre loken uppstodo skador. I tåg 9450 skadades även två vagnar.

Ystad den 30/10.

Då tåg 8397 var på ingående kunde tåget icke stoppas på avsedd plats utan påkörde en stoppbock. Denna jämte ett kring stoppbocken anlagt stenparti förstördes. Smärre skador uppstodo å loket. Tåget var såväl kraft- som

handbromsat. Handbromsen hade icke undersökts före användandet och lämnade dåligt bromsresultat. Tågbefälhavaren hade avgått från Köpingsbro med för liten bromskraft.

Helgum den 9/12.

Tåg 8202 avgick innan utfartstågvägen klargjorts, emedan lokpersonalen missuppfattat en till tåg 2408 visad avgångssignal. En växel kördes upp, innan tåget stoppades.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Mjölby den 1/1.

Sedan tågvägsinspektion ägt rum för tåg 4365, inväxlades ett lok genom en växel i tågs 4365 tågväg. Växlingsledaren, som uppmärksammade växelns felaktiga läge, visade stopp, men föraren hann ej stanna, utan körde upp växeln. Växlingsledaren skyndade mot tåg 4365, som stoppades cirka 75 meter framför den uppkörda växeln.

Medle den 27/2.

Rälsbusståg 121 bringades att stanna, enär föraren upptäckte en vagn i utfartstågvägen. Vagnen, som hade varit uppställd på sidospåret, råkade i den rådande stormen på grund av bristfällig förstängning komma i drift. Härvid påkördes en spårspärr, som skadades.

Hälsingborg C den 3/4.

Då tåg 1250 var på ingående, växlades ett lok in i tågs 1250 infartstågväg. Förarna upptäckte varandra i tid, varigenom en kollision undveks.

Häggensås—Lit den 5/4.

Då tåg 2291 nalkades Lit, observerade lokpersonalen en vagn på linjen ungefär 500 m norr om Lits station. Vagnen infördes till stationen. Storm rådde vid tillfället och vagnen, som stått i Lit, hade kommit i drift, kört upp två växlar och fortsatt ut på linjen. Vagnen hade varit förstängd endast med bromssko, som fallit av rälén.

Storfors den 27/4.

Vid växling med tåg 7723 råkade tre vagnar, som skjutsades, på grund av bangårdens lutning rulla tillbaka och fortsätta ut på linjen mot tåg 1656, som stannat utanför stationen för infartssignal i stoppställning. Föraren observerade vagnarna och backade tåget, varigenom kollision undveks.

Höganäs—Ingelstråde den 7/7.

Vid tågs 7909 avgång påkördes en bromssko, som kvarlämnats på rälén. Bromsskon följde med tåget ända till en växelkorsning i Ingelstråde. 50—60 st skarvförbindningar till ringverken i Hustofla och Bräcke avsetos.

Billesholm den 11/10.

Då tåg 7922 var på ingående, rullade fyra godsvagnar, som råkat i drift, mot tåget. Vagnarna stannade dock innan de hunnit in i tågs 7922 tågväg.

Orsakade av småfordon.

Stålboga—Byringe den 2/2.

Under inspektion av banan med trampdressin råkade en banvakt komma i omedelbar närhet av tåg 383, men undgick att bli påkörd genom att tippa dressinen och sig själv på sidan om spåret. Dressinen kom dock ej helt hinderfritt utan träffades av lokets fotsteg och slogs sönder under det att småfordonsföraren förblev oskadad.

Vagnhärad den 16/3.

Vid intagandet av tåg 7012 stod en tralla icke hinderfritt på bredvidliggande spår, varför den erhöll en törn av loket och blev något skadad. Smärre skador uppstodo på loket.

Sparreholm—Skebokvarn den 22/4.

Tåg 4075, som avgick från Skebokvarn 15 min försenat, mötte en trampdressin. Småfordonsföraren undgick att bli påkörd genom att kasta sig av fordonet och drog detta av spåret i samma ögonblick, som signal gavs från loket. Dressinen kom dock ej helt hinderfritt, utan en vagn i tåget träffade släphjulet dock utan att förorsaka någon skada å vare sig småfordonsföraren eller fordonet.

Krylbo den 17/7.

Omedelbart före tågs 412 ankomst hade en lastad tralla placerats i tågvägen. Tåget stoppades innan påkörning skett. En banarbetare hade dragit upp trallan på spåret, sedan tågvägsinspektionen verkställts, utan att anmäla saken för tågklarararen.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avstälts hinderfritt eller ej förstängts.

Södertälje S den 2/2.

Då tåg 121 Se var på utgående påkördes en plattformsvagn, som skadades. Intet gods blev skadat.

Karlstad C den 9/3.

Då tåg 9477 passerade stationen, påkördes en plattformsvagn, som icke stod hinderfritt.

Snyten den 5/4.

Då SWB tåg 1507 passerade stationen, påkördes en lastad plattformsvagn och släpade med c:a 8 m. Intet gods skadades. Vagnen stod hinderfritt, när tkl inspekterade tågvägen, men har möjligen flyttat sig på grund av den starka blåsten.

Växjö den 3/6.

Då motorvagnståg 353 var på ingående till stationen, påkördes en truck. Motorvagnen ursparade med främre boggin och erhöll smärre skador.

Stockholm C den 16/6.

När tåg 138 var på ingång kolliderade detsamma med en plattformsvagn, som ej stod hinderfritt. Inga skador uppstodo.

Stockholm C den 9/7.

Vid tågs 4 ingående å stationen törnade sista vagnen i tåget mot en postverket tillhörig truck, som på grund av skakningen rullade mot tåget. Trucken hade tillfälligtvis lämnats oövakad å plattformen. Endast smärre skador uppstodo å trucken.

Ramlösa den 8/9.

Då tåg 1906 var på ingående, stötte loket till en kärra, som ej stod hinderfritt.

Södertälje S den 22/10.

Då en plattformstruck med tillkopplad släpvagn var på färd mellan två plattformar öfver spåren, påkördes den av tåg 110 Se, som var på utgående. Trucken ramponerades fullständigt. Den tillkopplade släpvagnen erhöi en del skador.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Båstad den 28/1.

Då tåg 5156 passerade stationen, lösrycktes två stuprännor å plattformstaket av utskjutande delar från en lastad godsvagn.

Lottefors—Bollnäs den 23/2.

När tåg 4355 befann sig c:a 300 m norr om försignalen i Bollnäs, märkte föraren, att bromsverkan i tåget var mycket svag. Vid undersökning visade det sig, att en kik å bromsledningen å sjunde vagnen från loket räknat var stängd. Kiken hade troligen stängts av ett nedfallande vedträ.

Medskogsheden den 27/2.

Tåg 9421 kunde ej bringas att stanna före infartstågvägens slutpunkt utan fortsatte förbi yttersta växeln. En kik å bromsledningen var stängd på andra vagnen från loket räknat, varigenom bromsverkan minskades. Kiken hade antagligen stängts av ett nedfallande vedträ.

Torsåker—Storvik den 2/3.

En i tåg 9425 gående vagn skadade kontaktledningen på en sträcka av c:a 800 m. Öfver lasten hade anbringats ett tak av bräder. Genom den rådande starka stormen kastades en del bräder jämte två av vagnens sidostolpar upp mot kontaktledningen.

Okna—Eksund den 13/3.

Tåg 824 påkörde en i spåret liggande massavedstock. Inga skador uppstodo. Vid undersökning visade sig att en del massaved fallit av från ett tidigare tåg.

Loster—Tallåsen den 2/4.

Tåg 4211 nödbromsades och vid undersökning visade det sig, att ett vedträ, som antagligen fallit ned från en vagn, slagit av tryckluftledningen under en vagn.

Östersund C—Brunflo den 17/4.

Från en med ved lastad vagn i tåg 8411 föll ett vedträ och slog av tryckluftledningen, varigenom tåget stoppades.

Bodafors den 19/5.

Då tåg 4355 passerade stationen, sönderslogs skyddsstaketet vid plattform 1 och kröktes 3 uppehållsmärken av en utskjutande del från en sliperslastad vagn.

Östavall—Hälsingenyo den 20/5.

När tåg 9425 befann sig strax söder om Östavall, nödbromsades tåget på grund av att ett vedträ fallit ned från en vedlastad vagn och brutit tryckluftledningen.

Vid infartsväxeln till Hälsingenyo uppstod åter nödbromsning av samma orsak. Vagnen avkopplades i Hälsingenyo.

Östersund C—Åskott den 21/5.

Tåg 8142 fastbromsades å linjen. Vid undersökning visade sig orsaken vara en från sista vagnen nedfallen torvströbal, som slagit upp kiken till bromsledningen.

Söräng—Runemo den 28/6.

Tåg 1651 fastbromsades på grund av att tryckluftledningen var bräckt under en vagn, antagligen förorsakat av att ett vedträ fallit ned från lokets vedförråd.

Dalgränsen—Byvalla den 1/7.

Tåg 4203 fastbromsades å linjen med anledning av att nedfallande vedträn från en vedlastad vagn förorsakade, att kikarna till tryckluftledningen avstängdes.

Boden C—Jörn den 22/7.

Då tåg 6057 passerade Bodens södra station, föll en del av lasten av från en vedvagn. Under tågets gång å sträckan Bodens södra—Jörn föll ytterligare ved av från samma vagn.

Juån—Mellansjö den 18/8.

När tåg 411 befann sig å linjen märkte lokpersonalen en kraftig smäll under loket. Sedan tåget bringats till stopp, visade det sig att luftledningen å en Grh-vagn, som gick närmast loket, var avslagen. Missödet förorsakades troligen av att något föremål, vedträ eller dylikt, legat i banan och kastats upp emot bromsledningen.

Mälarstrand den 24/8.

Strax innan tåg 4008 passerade Mälarstrand, splittrades skyddsglasat samt borttrycktes delvis stativet för detta på främre delen av loket av ett utskjutande föremål på nedgående godståg 7023.

Tullinge och Stockholm S den 4/9.

När tåg 4042 passerade Tullinge och Stockholm S skadades stuprör å plattformstaken av å en öppen vagn lastad havererad flygmaskin, som sköt utanför lastprofilen. Lasten hade förmodligen förskjutit sig under transporten.

Harmånger den 22/9.

Då tåg 2556 befann sig strax utanför Harmånger, fastbromsades tåget utan att bromsning företagits från loket. Vid undersökning visade det sig att luft-

ledningen var avslagen å en närmast loket gående F-vagn. Troligen hade något vedträ fallit ned från tendern och förorsakat missödet.

Stockholm C den 3/10.

När tåg 7024 var på ingång, krossades båda sidofönstren i B-hyten å loket av utskjutande vedträ från en vedlastad vagn i tåg B 609.

Östavall den 8/10.

Tåg 4203 fastbromsades vid passerandet av Östavall station utan att bromsning verkställdes från loket. Vid undersökning visade det sig att luftledningen och regleringsventilen var sönderslagen å en vagn i slutet av tåget, troligen förorsakat av nedfallande vedträ från någon vedlastad vagn. Den skadade vagnen undanväxlades i Östavall.

Lamhult den 28/11.

Under tågs 4351 ingång på stationen erhöll mötande tågs 4008 lok några mindre skador av utstående bräder på en vagn i tåg 4351.

Stockholm S den 5/12.

Föraren å tåg 7041 observerade några träullsbalor i uppspåret i tunneln under Södermalm. Tåget bringades till stopp och balarna undanfördes. De hade fallit av en vagn i tåg 4007.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Rönneshytta—Mariedam den 5/3.

I tåg 9450 brast en vagnsstötta med påföljd, att c:a 50 av å vagnen lastade sliprar föllo ned och törnade mot en kontaktledningsstolpe, som kröktes och måste utbytas.

Alby—Änge den 15/7.

Tåg 7906 stoppades genom nödutlösning, enär det upptäcktes, att en bärfjäder å en vagn brustit, varigenom vagnsbotten sjunkit ned mot hjulet. Vagnen, som gick näst sist i tåget, kvarlämnades och undanfördes sedermera av hjälptåg. Endast mindre skador uppstodo.

Ekträsk—Bastuträsk den 29/7.

Tåg 4350 stoppades strax norr om Ekträsk genom nödutlösning av kontaktledningen på grund av att sista vagnens ena bärfjäder och lagergaffel brustit. Tåget backades till Ekträsk för vagnens avkoppling.

Gunnarn—Storuman den 8/9.

Då tåg 3686 avgått från Gunnarn, visades stoppsignal till tåget av en banvakt på grund av att å en vagn bromsledning och bromsbom fallit ned och delvis demolerats. Vagnen avställdes i Gunnarn för reparation. Låset till utfartsväxeln blev sönderslaget.

Örtofta—Eslöv den 7/10.

När tåg 1726 befann sig på linjen, blev det stoppat av en banvakt på grund av att sju vagnar från i Eslöv uppställt tågs 7810 tågsätt råkat i

drift. Tåg 1726 backade och uppfångade vagnarna, varefter tåget infördes till Eslöv. Anledningen till missödet var att en dragstångskil lossnat. Dessutom inverkar, att bangården lutar. Inga skador uppstodo.

Hässleholm—Ballingslöv den 10/10.

I tåg 1710 bortsets lokets ena strömvtagare och krossades fönster samt skadades gasledningarna å vagnar i tåget av nedhängande kontaktledning. Konsoler och utliggare nedrevos å en sträcka av 300 meter.

Fränsta—Johannisberg den 15/10.

I tåg 8282 (gruståg) brast fjäderfästet till en lastad grusvagn med påföljd att lagergaffeln sjönk nedåt och förorsakade mindre skador på spåret.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Östra Ljungby—Stidsvig den 12/2.

Då tåg 2414 skulle passera bron över Rönneå, hade taket från en luta blåst av och låg mitt i spåret.

Billesholm—Landskrona den 13/2.

Tåg 2161 påkörde ett träd, som blåst omkull och låg över banan.

Borås—Skogsryd den 2/3.

Tåg 808 stannade framför infartssignalen till Skogsryd, enär ett större träd blåst ned och fallit över spåret.

Ändebol—Simonstorp den 2/3.

Under den starka stormen körde tåg 812 på en omkullblåst fur, som hängde i kontaktledningen. Vid påkörningen brast bärplanen, vilken raserades mellan två stolpavstånd. Främre strömvtagaren på loket skadades varjämte några fönsterrutor i personvagnarna krossades. Inga resande skadades.

Gullön—Renviken den 1/5.

Rälsbusståg 1050 körde på en sliper, som låg tvärs över spåret, varvid mindre skador uppstodo på rälsbussen. Slipern hade fallit ned från en vagn i tåg 3628 föregående dag.

Dysjön—Ånge den 24/5.

Tåg 6053 stannade å linjen på grund av att en kik till bromsledningen å tredje vagnen från lok var stängd, varigenom den efterföljande delen av tåget fastbromsades. Troligen har något föremål i banan slungats upp och stängt ledningskiken.

Solberga—Flisby den 17/7.

I tåg 106 sönderslogos luftledning och belysningsgeneratorn under Fovagnen av något föremål i spåret. Banunderhållsarbeten pågingo, där missödet inträffade.

Klippan—Hyllstofta den 3/9.

Tåg 2304 påkörde ett föremål, troligen en maskindel. Inga skador uppstodo.

Byvalla den 5/10.

Tåg 6251 fastbromsades 3 km söder om Byvalla station. Vid undersökning befanns det att huvudledningen blivit avslagen. Ett vagnskoppel, som upphittats 2 km söder om Byvalla, har sannolikt förorsakat skadan.

Orsakade av naturföreteelser.

Jönköping C—Sandseredsby den 1/2.

Tåg 9932 stoppades å linjen på grund av jordras i en skärning. Raset hade förorsakats av vattenflöde.

Uddebo—Strömsfors den 22/12.

Då rälsbusståg 153 passerade en skärning, inträffade ett ras, varvid stenar törnade emot bussens snöplog och cyklonrenare. Smärre skador uppstodo å snöplogen och å släpvagnens värmepanna.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Borås—Sjömarken den 24/2.

Tåg 508 utsattes strax efter avgången från Borås för stenkastning, varvid en ytterruta i en personvagn splittrades. Stenarna hade kastats av ett par småpojkar.

Gnosjö—Nissafors den 15/3.

Strax efter tågs 504 avgång från Gnosjö iakttog föraren, att ett barn sprang upp på banan och placerade ett föremål på rälen. Tåget stannades och föremålet, en tegelsten, avlägsnades.

Almedal den 18/3.

Då tåg 530 var på ingående, kastades sten mot detsamma, varvid en ruta i en personvagn slogs sönder. Några halvstora pojkar synas hava varit de skyldiga.

Stockholm C den 21/3.

Vid tågs 557 ankomst observerades att handbromsen å en personvagn var så hårt åtdragen att hjulen voro fastbromsade och hade släpat. 1,5 dm stora plattor hade uppstått på alla 8 hjulen. Nidingsdådet hade förmodligen skett efter avgången från Hagalund.

Örkellunga—Eket den 6/4.

Ett 15-tal stenar hade placerats på ena rälssträngen. Tåg 2405, vilket utgjordes av rälsbuss, påkörde c:a hälften av stenarna, innan detsamma kunde bringas att stanna. Inga skador å spår eller rälsbuss.

Graninge den 16/4.

Då tåg 9452 passerade stationen, påkördes i norra änden av bangården några mindre plankbitar, som voro utlagda tvärs över rälen. Vid undersökning påträffades även rälsspik, som utlagts på rälen.

Borås C—Skogsryd den 22/4.

Tåg 824 körde på två ekklotsar, som placerats på rälen. Inga skador uppstodo.

Ekebybruk den 23/4.

Tåg 784 påkörde omkring 50 m innanför infartssignalen en sliper, som placerats på ena rälssträngen. Inga skador uppstodo. Förövaren av ofoget befanns vara en mindre tillräknelig man från ett vårdhem i närheten.

Ramlösabrunn den 23/4.

Vid passerandet av en lekplats blev tåg 2302 utsatt för stenkastning, varvid ett vagnsfönster skadades.

Kumla den 8/5.

Tåg 4358 påkörde en sliper, som låg snett över vänstra rälssträngen. Slipern sköts undan av lokets snöplog. Inga skador uppstodo.

Evedal—Växjö den 15/5.

Tåg 305, motorvagnståg, körde på en över rälerna lagd sliper, vilken fastnade mellan gardjärnen och främre hjulparet. Inga skador uppstodo.

Hällberga—Eskilstuna S den 22/5.

Tåg 3026 påkörde ett stycke av en bräda, på vilken placerats en sten om 1 à 2 kg storlek. Inga skador uppstodo å loket och icke heller å spåret. Vem som placerat föremålen på rälsen har icke kunnat utrönas, men av föremålens storlek och andra omständigheter att döma förefaller det hela närmast vara okynne av några barn.

Odensberg—Floby den 22/5.

Då tåg 121 befann sig i närheten av ingångsväxeln vid Floby, observerade föraren några knytnävsstora stenar i spåret, vilka krossades eller kastades undan av loket. Några småpojkar hade placerat stenarna och en del mindre järnföremål på rälen.

Stuvsta—Huddinge den 7/6.

Tåg 114 påkörde tre stenar om c:a 5 kg vardera. Inga skador uppstodo å loket eller spåret.

Johannisberg—Fränsta den 17/6.

Tåg 6129 påkörde tre stenar och en stängselslana, som lagts på rälen.

Mölltorp—Karlsborg den 20/6.

Föraren å tåg 1360 observerade, att några knytnävsstora stenar placerats å båda rälerna. Stenarna kastades åt sidan av loket och åstadkommo inga skador. Den skyldige har icke anträffats.

Forsa—Näsviken den 14/7.

Föraren å rälsbusståg 2592 upptäckte att 6 à 7 stenar placerats å rälen. Tåget hann bringas till stopp innan stenarna påkördes. Två pojkar i 10 à 12-årsåldern hade placerat stenarna å rälen.

Båstad—Skottorp den 16/7.

Då tåg 1852 passerade banvaktstugan Hemmeslöv, kastades en sten in genom fönstret i en personvagn.

Dingle—Hällevadsholm den 25/7.

Då tåg 1614 passerade viadukten vid Svarteborg, kastades stenar mot tåget, varvid en glastruta krossades och en resande skadades.

Auktsjaur—Tjappsåive den 2/8.

En son till en banvakt upptäckte, att tio dynamittändhattar placerats å ena rälssträngen i närheten av Brännliden. Invid rälen hittades ytterligare två tändhattar. Tändhattarna avlägsnades och omhändertogs av banvakten.

Vallberga—Skottorp den 17/8.

Natten till den 17/8 hade ett norrgående tåg påkört en grind, som lagts tvärs över spåret. Grinden hade avlyfts från en grindstolpe invid banan.

Vännäsby—Brännland den 21/8.

Rälsbusståg 2741 körde på en sten, cirka 15 cm i diameter. Rälsbussen tog ingen skada.

Abisko turiststation—Abisko den 19/9.

Mot tåg 2831 kastades stenar, varvid en fönsterruta i en boggivagn krossades. En resande skadades av glassplitter.

Stockholm S den 9/10.

Strax efter det tåg 239 passerat Årstabron kastades mot tåget en sten, som träffade ett sidofönster i en personvagn, så att ytterfönstret spräcktes. Vem som kastade stenen har icke kunnat utrönas.

Abisko—Stordalen den 12/10.

Tåg 5 påkörde omkring 3 km från Abisko några sliprar, som placerats på spåret. Inga skador uppstodo.

Hälsingborg F—Ödåkra den 13/10.

Då tåg 2021 passerade bron i Pålsjöskog, kastades en sten mot tåget, varvid en fönsterruta i en personvagn gick sönder.

Fågelsta—Motala C den 4/11.

Föraren å tåg 604 observerade två stenar å rälerna c:a 100 m söder om försignalen till Motala C. Någon skada uppstod icke.

Orsakade av annan anledning.

Mjölby den 1/4.

Rälsbusståg 854 framfördes förbi infartssignalen i stoppställning. På grund av starkt solsken missuppfattade rälsbussföraren signalbilden.

Dysjön—Bräcke den 25/6.

I tåg 9424 hade självavkoppling uppstått mellan tredje och fjärde vagnarna från lok. Kopplet, som var nysmört, var fullständigt uppgångat.

Skebokvarn—Flen den 4/8.

Då tåg 122 passerade dubbelspårets arbetsplats vid Skeboån, råkade svängarmen på en där befintlig lyftkran träffa lokets ena hörn och långsidan å en vagn med påföljd att ett mindre hål slets upp i plåten på loket och två vagnsfönster slogs sönder.

Stockholm S den 13/8.

När tåg 201 passerade gatubron vid Riddarholmen tappades en vagnsdörr på en Co-vagn. Dörren hade gått upp, sedan tåget satt sig i rörelse vid Stockholm C och sedan slagit emot pelarna under bron.

Alby—Östavall den 1/10.

Tåg 4201 fastbromsades utan att bromsning verkställdes från loket. Samtidigt märktes en stöt, som om tåget blivit påkört bakifrån. Vid undersökning visade det sig, att båda kopplarna hängde fritt ned, emedan isärkoppling av tåget uppstått. Ingen skada uppstod. Tåget kunde åter fortsätta, sedan sammankoppling utfördes.

Troligen har isärkopplingen förorsakats av att säkerhetskopplet icke varit upphängt utan törnat emot något hårt föremål i banan, samt vid en sättning i tåget, slagit upp det andra kopplet från koppelkroken.

Marieholm den 5/10.

Då tåg 1902 var på utgång observerade föraren, att utgångsväxeln låg fel. Växeln hade upplåsts med en privat nyckel av en motordressinförare samt omlagts av denne. Han hade därefter glömt att lägga växeln i rätt läge.

Hedsjön--Ockelbo den 17/10.

Tåg 9457 fastbromsades å linjen utan att bromsning verkställdes från loket och samtidigt märktes en stöt som om tåget blivit påkört bakifrån. Vid undersökning visade det sig att kopplarna hängde fritt ned, emedan isärkoppling uppstått. Isärkopplingen har troligen uppstått genom att säkerhetskopplet icke varit upphängt utan törnat emot något hårt föremål i banan, samt vid en sättning i tåget slagit upp det andra kopplet från koppelkroken. Ingen skada uppstod.