

REDOGÖRELSE
för
VERKSAMHETEN
inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
VID STATENS JÄRNVÄGAR
UNDER ÅR 1944

Innehållsförteckning.

1. Iakttagelser vid inspektion	5
2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar	10
3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser	10
4. Särtryck, andra föreskrifter och meddelanden samt formulär	19
5. Redogörelse för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst.	
 <i>A. Kollisioner med järnvägsfordon.</i>	
Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion eller annat fel vid expedierande av tåg	20
Orsakade av bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg, missöden eller försummelse vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt	22
Orsakade av försummelse vid växling	22
Orsakade av annan anledning	23
 <i>B. Kollisioner med småfordon och vissa andra olyckshändelser med fara för personalen.</i>	
Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg	23
Orsakade av försummelse eller fel beträffande upplysning om eller uppmärksammande av tågläget	24
Orsakade av att småfordon kvarlämnats å eller icke i tid undanskaffats från spår	25
Orsakade av annan anledning	27
 <i>C. Kollisioner med landsvägsfordon.</i>	
Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelse	27
 <i>D. Urspåringar.</i>	
Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion	27
Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande	29
Orsakade av fel eller skador å banan eller bristfällig materiel	30
Orsakade av försumlighet vid växling	36
Orsakade av olämplig lastning	37
Orsakade av kollision med landsvägsfordon	37
Orsakade av annan anledning	38
Orsakade av outredd anledning	39
 <i>E. Varmgångna hjullager och axelbrott, som ej vållat urspårning</i>	
<i>F. Eld i tåg</i>	42

G. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågväsklargöring eller tågvägs- inspektion	52
Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering	57
Orsakade av bristande uppmärksamhet å eller fel i fråga om efterkom- mande av signaler; missöden eller försummelser vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt	59
Orsakade av försumlighet vid växling	60
Orsakade av småfordon	61
Orsakade av att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts	62
Orsakade av otillfredsställande lastning	63
Orsakade av fel å materiel och anordningar	66
Orsakade av främmande föremål å banan	67
Orsakade av okynnes- och nidingsdåd	68
Orsakade av annan anledning	70

Säkerhetstjänsten.

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förandet av överlämningsbok

- att* överlämningsbok ej förts i ställverk, som bort föra sådan bok,
- att* föråldrade anvisningar för överlämningsbokens förande använts,
- att* upplägg för veckoorder saknats vid driftplats å bandel, där veckoorder gällt,
- att* tillfälliga tidtabeller — till men för överskådligheten — i sin helhet inklistrats i upplägget för order med längre giltighet,
- att* anordnade banddispositioner ej varit införda, då så bort ske,
- att* anteckning vid utlämning och återlämning av lastspårsfrånskiljarnyckel ej skett och att tågexpeditören beträffande sådan nyckel saknat kännedom om, huruvida den utlämnats eller ej,
- att* föreskriven kvittering av ytterpersonalen i överlämningsboken vid delgående av order ej skett,
- att* signatur saknats om att ordergivning till tåg skett och att kontrollstation underrättats därom,
- att* signatur ej införts i kol 6 i fall, då vederbörande station fungerat som kontrollstation,
- att* när anordning slutbehandlats, utmärkande härav ej skett i kol 3, och detta även i fall, då avlösning ägt rum efter slutbehandlingen av den ifrågavarande anordningen,
- att* tågexpeditör, som avlöst annan, ej vederbörligen antecknat sin signatur vid avlösningen;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* »O in i N» ej antecknats eller att anteckningen därom varit ofullständig,
- att* anteckning saknats om anmälan »O ut»,
- att* tågklarare lämnat tjänstgöringen utan att han för dessförinnan expedierat tåg infört sin signatur i kol 9 på sidan för ankommande tåg,
- att* anteckning om hinder för tåg varit ofullständig,
- att* anteckning om tågs kvarhållande tills B-fordon inkommit, gjorts på fel sida eller eljest felaktigt,
- att* vid banddisposition, som omfattat även huvudtågvägen å station, anteckning därom ej gjorts på stationen i fråga,
- att* anteckningar om banddispositioner även i andra avseenden varit ofullständiga,
- att* anteckning ej gjorts om anordnade och indragande av stoppsignaler vid banddisposition och uttagande av A-fordon;

beträffande handhavandet av telefonbok vid underrättelsestation

- att* föråldrad upplaga av telefonbok och anvisningar därtill använts,

- att* signatur saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar rätt införts,
- att* signaturer eljest ej vederbörligen införts,
- att* rödbeckning ej skett för anteckningar, som ej längre ägt giltighet,
- att* föreskriven andra påringning för dagen skett endast om därvid funnits något att meddela,
- att* vid de regelbundna påringningarna svar ofta uteblivit från flera sträckvakter och att i samband med denna iakttagelse påvisats, att banmästare ej enligt såo lämnat »noggrann uppgift om de sträckvakter som skola underrättas»,
- att* förhållandena på viss bandel borde föranleda prövning om ej de regelbundna påringningarna till sträckvakterna borde upphöra och dessa i stället själva göra förfrågningar;

beträffande plan för säkerhetstjänsten (säpl)

- att* säpl (eller motsvarande bestämmelser på turlistan) ej funnits eller säpl varit ofullständig,
- att* bestämmelser saknats om vem det skolat åligga att handha ordergivning till underlydande driftplatspersonal och kontrollera verkställandet av sådan ordergivning,
- att* kvitteringsförfarandet vid delgivning av order till underlydande driftplatspersonal ej varit tillfredsställande ordnat,
- att* bestämmelse saknats om vem som skolat kontrollera veckoordernas planenliga ankomst,
- att* föreskrift om kontroll genom trafikavdelningens personal av omställningshandtagens lägen i tåg utan särskild tågbefälhavare, antingen helt saknats eller givits otillfredsställande formulering,
- att* bestämmelse saknats om när tågvägsinspektion för resp. tåg tidigast finge påbörjas,
- att* bestämmelse om den tidigaste tidpunkten för påbörjande av tågvägsinspektion införts endast i fråga om ankommande tåg,
- att* den tidigaste tidpunkten för påbörjande av tågvägsinspektion för samtliga tåg bestämts till 5 min före vederbörande tågs ankomst och avgång, vilken bestämmelse vore obehövlig,
- att* för vissa tåg bestämts att tågvägsinspektion finge påbörjas på tid, som med hänsyn till ankomsttiden vore lämplig, utan att växlingspersonalen givits sådana anvisningar, som på grund av denna bestämmelse vore erforderliga,
- att* i planen generellt bestämts, att tågvägsinspektion för alla tåg finge påbörjas tidigast 15 min (på vissa stationer 20 min) före vederbörande tågs ankomst,
- att* den tidigaste tidpunkten för påbörjande av tågvägsinspektion för ankommande tåg bestämts till 10 min före tågens avgång från närmast föregående tåganmälningstation, vilken bestämmelse måste anses olämplig,
- att* i planen angivits att »inskränkning enl såo § 56:3, första stycket, icke för närvarande förekommer» — innebörden av detta kunde ej förklaras av stationsföreståndaren;

beträffande förbandslådor

- att* förbandslåda varit oläst,
- att* förbandslådas innehåll varit ofullständigt;

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* del A och B av tidtabellsboken eller båda delarna saknats; i ett fall hade de utlånats till en stationskarl, som genomgick undervisningskurs,
- att* expeditionsexemplaren av sektionens grafiska tidtabell på flera stationer ej varit kompletterade enl ändringsbesked,
- att* veckoorder ej funnits för den innevarande veckan men däremot för den gångna veckan; den sistnämnda hade alltså ej makulerats enl föreskrift,
- att* str 23 »Allmän ställverks- och blockinstruktion» ej kunnat företes eller ej varit kompletterat,
- att* instruktion till säkerhetsanläggning ej kompletterats enl därom utfärdad föreskrift eller helt saknats och att den till instruktionen hörande ritningen över anläggningen saknats eller ej reviderats,
- att* bok för anteckning av fel på växel- och signalsäkerhetsanläggning, form nr 363 B, saknats,
- att* anslag ang kontrollåsnycklars förvaring, form nr 361 C, saknats,
- att* form nr 361 C ej upptagit K 14-nyckel i reserv eller annan K-nyckel i reserv eller eljest innehållit ofullständiga eller felaktiga uppgifter,
- att* form nr 88 N, »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse beträffande tåg», ej kunnat företes och att tågklarerare saknat kännedom om formuläret,
- att* str 33, »Instruktion för växlingstjänsten», ej varit kompletterat,
- att* str 166, »Bestämmelser ang hjälpberedskap», ej kunnat företes,
- att* tågvägsbeskrivning saknats å station, där sådan skolat finnas,
- att* till tågvägsbeskrivning använts föråldrat formulär,
- att* tågvägsbeskrivningar godkänts av resp stationsföreståndare,
- att* K 16-nyckel i reserv ej funnits å station, där K 16-nycklar till ständigt obebakade driftplatser förvaras,
- att* anslag i vågkur om vågens skötsel varit oläsligt;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* tågväghälvstång stått omställd lång tid efter det vederbörande tåg expedierats,
- att* tåg intagits utan signaleringsförfarandet enl såo § 74, då detta skolat tillämpas,
- att* »O in» anmälts i stället för »O in i N»,
- att* »O in i N» ej anmälts snarast möjligt efter tågs ankomst,
- att* »klart O till N» anmälts utan att tågklareraren lämnat tillstånd därtill,
- att* villkorlig klart-anmälan enl såo § 59:6 skett, utan att frågan »kan OO avgå, då O inkommit» framställts,
- att* infartssignalen ej ställts till stopp genast efter tågs ankomst,
- att* tågexpeditören under godstågs ingående på station varit sysselsatt på expeditionen och tåget i stället stoppats av en stationskarl vid fraktgodsmagasinet,
- att* vid intagande av tåg, som behövde framföras förbi utfartssignalen, denna ställts till kör i strid med bestämmelserna i såo § 51:2, andra stycket,
- att* en tågklarerarexaminerad tjänstehavare ej kunnat redogöra för villkoren för att »O in i N» skall få anmälas,

- att* växlar och spårspärrar, som enl säpl ej skulle bevakas för viss tågväg utan i stället vara låsta, lämnats olåsta vid tågvägens begagnande; det förklarades att låsning dock skedde under natten,
- att* bestämmelserna i säo § 56 beträffande växling i eller i farlig närhet av tågväg ej iakttagits vid tågs expediering,
- att* stationsföreståndare ej ägt en riktig uppfattning om innebörden av bestämmelserna angående tågs skyddande mot växlingsrörelser samt om växlers lägen och tågvägs klargörande,
- att* växling utan tågexpeditörens medgivande skett under tågs ingående på station och därvid olåst skyddsväxel lämnats obevakad; växlingsledaren hade även felaktig uppfattning om på vilket spår tåget, som intogs på annat än i tidtabellen bestämt spår, skulle ingå,
- att* delgivning av order till tåg glömts på ordergivningsstation och därför i stället måste ske på kontrollstationen,
- att* vid upptagande av bevakning, då station varit obevakad, förfrågan om tågläget uraktlåtits; klart-anmälan för nästa tåg ansågs synbarligen onödig göra nämnda förfrågan,
- att* inspektion av utfartstågväg skett genom omställning av tågväghävstången för motsvarande infartstågväg, ehuru så ej medgivits i instruktionen för säkerhetsanläggningen,
- att* vit flagga använts vid viss signalering mellan signalvakter; i stället borde telefon anordnas,
- att* stängning av grind vid vägkorsning uraktlåtits vid växling över korsningen,
- att* slangarna till tryckluftbromsen ej varit uppkopplade på avställda vagnar,
- att* bland knalldosor för det dagliga begagnandet funnits dylika, som genom påkörning blivit otillförlitliga,
- att* tryckluftbromsens omställningshandtag på vagnar, utställda för lastning eller lossning, intagit läget LAST,
- att* förstängning till förhindrande av att fordon å obevakad driftplats komma i drift ansetts obehövlig och uraktlåtits på grund av att personal varit i tjänstgöring eller spårspärr funnits,
- att* förstängning av fordon skett med små tunna brädbitar o. d.; i stället borde bromsspakar eller bromsskor ha använts,
- att* för vagnar, uppställda vid magasin på lutande spår och tidvis utan tillsyn, ej vidtagits tillräckligt betryggande åtgärder mot igångsättning utför spåret,
- att* fel på växel ofta förekommit med påföljd att huvudsignal ej kunnat visa kör, men detta ej antecknats i felboken, emedan felet kunnat avhjälpas utan tillkallande av reparatör,
- att* trampdressiner utan tillsyn funnits uppställda olåsta invid spår,
- att* röda bansignaltavlor varit utsatta vid spår på bangård, ehuru hinder för spårets trafikerande ej funnits;

c) utrustning av tåg samt tjänstgöring på tåg, vid vagn-
uttagning och på lok

- att* tågbefälhavare och biträde å lok ej iakttagit sin skyldighet enl säo § 68: 1 att vid avgång från driftplats ha uppmärksamheten riktad på tågexpeditören,
- att* tågbefälhavare (förare å rälsbuss samt å annat tåg utan särskild tågbefälhavare) ej medfört och i vissa fall ej ägt kännedom om form nr 88 N »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse beträffande tåg»,
- att* tågbefälhavare och rälsbussförare ej innehaft utfärdade tillägg till tidtabellsboken,

- att* i annat tåg än sådant, som enligt särskilt beslut fått stoppas av tågchefhavaren genom nödbromsning vid vissa driftplatser med begränsad sikt, nödbromshandtaget ej varit plomberat,
- att* väggfasta tågattiraljskåp i F-vagnar ej varit låsta eller plomberade,
- att* lossningsventiler å vagnar använts vid bromsprov och detta utan att föraren underrättats,
- att* tågchefhavare såsom bromsprovare uppehållit sig vid mitten av tåget i stället för vid den sista genomgångsbromsade vagnen, där ingen bromsprovare funnits,
- att* koppelsvänglar ej varit upplagda i svängelhållarna,
- att* rälsbuss vid växling manövrerats från den bakre förarhytten utan att så varit medgivet eller bort tillåtas,
- att* fordon efter vagnuttagning införts på station utan att tågexpeditörens tillstånd inhämtats, varigenom införandet, emot tågexpeditörens avsikt, skedde på spår, varå tåg väntades från motsatt håll;

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

- att* bantelefon på viss underrättelsestation borde indragas i ställverket för att telefonboken skulle kunna handhasas där liksom övriga böcker och tågtidjournalen,
- att* kvarvarande skivsignaler på viss införlivad bandel — varav en del med påmonterad vinge — borde ersättas med semaforer eller huvudljussignaler,
- att* U-märken haft för liten höjd, varigenom risk för olycksfall förelegat,
- att* U-märken borde uppsättas å vissa stationer, där dylika ej anordnats,
- att* avsides uppställd signalställare borde förses med låsanordning till förhindrande av obehörig manövrering,
- att* manövreringsanordning till infartssignal varit placerad så långt från tågexpeditörens plats, att bestämmelserna och tiderna för sådan signalsställande till stopp och kör ej kunde efterlevas,
- att* skylt om huvudsignals återställande till stopp saknats på vevapparater,
- att* infartssignals sikbarhet från lok varit otillfredsställande och att signalen därför bort flyttas,
- att* förreglingsanordning varit ur funktion längre tid utan att repareras,
- att* rälskontakt ej fungerat för rälsbussar och på grund därav tillhörande blockfönster på hävstångsställverket hållits oplomberat i och för utlösning för hand,
- att* plomber saknats på blockapparat och ställverksapparaters förreglingsregister,
- att* signalkontrollampor på ställverk varit söndriga,
- att* anordningar för signalkontroll saknats, där sådana borde finnas,
- att* tågklarare på grund av övriga bestyr ej kunnat tillfredsställande verkställa honom ålagd bevakning av oförreglade växlar, varför låsning av dessa i stället borde ske,
- att* vanliga, mycket enkla hänglås använts för låsning av växlar och spårspärrar i stället för K 12-lås,
- att* felaktigt målade bansignaltavlor använts,
- att* växel- och spårspärrställ saknat påmålade nummer,
- att* vid införlivad järnväg växelklot haft läge utåt från spåret, då den närmaste tungan slöt till stödrälen,
- att* bromsskor varit i behov av målning,
- att* skyddsklotsar enl växlingsinstruktionen, § 18, anm, saknats, där sådana borde finnas,

- att utsättningspålar kvarstått melian spår på en bangård omkring ett år efter bangårdsändring, för vilken de använts,
 att vagnvågsvev saknat anordning till förebyggande av olycksfall genom slag av veven,
 att i vågkur saknats instruktion ang vågens användning,
 att fällbomsvindspel saknat skylt ang vevhastigheten,
 att äldre vägkorsning med av järnvägen manövrerade bommar funnits omedelbart intill ny landsvägsviadukt,
 att vissa broar borde på båda sidorna förseas med gångbro med räcke,
 att skylt ang sådant beträdande av spårområde, som får ske på vederbörandes egen risk, saknats, där behov av dylik skylt förelegat,
 att på viss bangård, där gångtrafik förekom över spåren och måste tolereras, plankvandring borde anordnas för sammanförande av gångtrafiken samt
 att skyltlar med texten »Förbjudet att passera bangården» förekommit, där i stället nyssnämnda skylt borde användas.

2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Granskning av ritningar har omfattat 311 ärenden och granskning av instruktioner 134 ärenden. Dessutom ha 114 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggning utan samband med sådan granskning.

3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Följande undantagsbestämmelser ha utfärdats av styrelsen.

Vid Gulåstjärn får stationsgränsen i norra änden av bangården anses vara belägen vid norra landfästet av bron över ån Töjsan, varigenom vattenkastaren kommer att ligga innanför stationsgränsen. Bestämmelse här om skall intagas i tidtabellsboken, del A. Vid stationsgränsen enligt vad ovan bestämts skall dessutom uppsättas en tavla med tydlig text »Stationsgräns» och så placerad att tavlan blir belyst av lyktorna å lok och rälsbussar. (Skr 16/9 44)

Å linjen Nässjö—Grimstorp skall signalering enligt såo § 18: 6 b) framför de för vägkorsningen vid km 350 + 375 under badsäsongen uppsatta lystringsmärkena äga rum endast under tiden 7.00—22.00. (Skr 16/8 44)

Utan hinder av bestämmelserna i såo § 54: 1 skall anordning för lokal omläggning av centralt omläggbar växel vid Bastuträsk, Skellefteå stad, Skelleftehamns övre, Hällnäs och

Vännäs, när dessa stationer äro bevakade, vara fränkopplad drivanordningen men behöver icke vara låst, då densamma ej användes för växelomläggning. (Skr 5/4 44)

Bevakning av driftplats samt tåganmälan.

Klartanmälan för tåg 8650 får utväxlas mellan Klutmark och Skellefteå stad. Tåganmälan vid Slind för samma tåg får inskränkas till att omfatta endast anmälan »8650 in i Slind». Bevakningen vid Slind för tåg 8650 behöver därför icke påbörjas förrän kl. 5.20. (Skr 3/6 44)

Vid Gysinge må omedelbart efter avlåten anmälan »780 ut» till Hagaström — om intet hinder är känt — även anmälas »då 780 inkommit, klart 769 till Gysinge» samt att, sedan därefter bevakningen vid Gysinge upphört, densamma må återupptagas först kl 6.00 följande dag. Härvid förutsättes, att stationen Hagaström är

bevakad hela den tid, tågen 780 och 769 befinna sig på tåganmälningsträckan Gysinge—Hagaström. (Skr 7/6 44)

Vid Yttersjön får bevakningen för tåg 4350 upphöra utan att »4350 in i Bastuträsk» avvaktas samt »Fri genomfart i Yttersjön» anmälas enligt formuleringen »Då 4350 inkommit Bastuträsk, fri genomfart i Yttersjön».

Styrelsen har förutsatt, att tågpersonalen lämnas meddelande om vart telefonering bör ske i händelse sådan måste företagas från plats på tåganmälningsträcka, där å den ena gränstationen tjänstgöring ej förekommer under hela den tid, tåget befinner sig på sträckan. (Skr 29/6 44)

Vid Tväråbäck får bevakningen för tåg 4350 upphöra utan att »4350 in i Hällnäs» avvaktas samt »Fri genomfart i Tväråbäck» anmälas enligt formuleringen »Då 4350 inkommit Hällnäs, fri genomfart i Tväråbäck».

Styrelsen har förutsatt, att tågpersonalen lämnas anvisning om vart telefonering bör ske i händelse sådan måste företagas från plats på tåganmälningsträcka, där å den ena gränstationen tjänstgöring ej förekommer under hela den tid, tåget befinner sig på sträckan. (Skr 23/10 44)

Klartanmälan för tåg 7562 får utväxlas mellan Skövde och Karlsborg. Tåganmälan vid Tibro, Fagersanna och Mölltorp för samma tåg får 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». (Skr 31/5 44)

För att Voxna station skall kunna lämnas obebakad (■) för rälsbuss-tåg 2611 har följande undantag från såo medgivits. Anmälan »Klart 2611 till Voxna» får av Orsa avlåtats till Edsbyn.

Rälsbussen skall efter ankomsten

till Voxna införas på sidospår och där bromsas samt vederbörligen förslängas. Sedan så skett samt växlarna i huvudtågvägen lagts i läge för genomfart å denna tågväg, skall rälsbussföraren till Edsbyn och Orsa anmäla »2611 in i Voxna». (Skr 6/6 44)

Malungsfors får lämnas obebakad för tågen 1698 och 1699, förutsatt att tågen utgöras av rälsbusståg och att till dessa tåg användes en och samma rälsbuss eller tvillingbuss. Utförlig tåganmälan skall utväxlas mellan Malung och Sälen gemensamt för båda tågen enligt säkerhetsordningen § 59:4, andra stycket. För tåg 1683 skall Malung till Sälen lämna klart endast till Tandö; rälsbussföraren på detta tåg skall från Tandö inhämta klartanmälan för tågets gång till Malung. Klartanmälan för tågs 1683 gång från Tandö får avlåtats först sedan 1699 inkommit till Malung eller rälsbussföraren på tåg 1699 eventuellt avlåtits 0 in-anmälan från Vallerås. (Skr 5/6 44)

För gång Gällivare—Koskullskulle—Gällivare med ensam motorvagn eller rälsbuss (i undantagsfall även lok och en personvagn) gälla följande föreskrifter, då Koskullskulle är obemannad:

1. Innan bevakningen upphör vid Koskullskulle skall tågvägen vara lagd till spår 3 samt vederbörliga växlar på stationen låsta i sådant läge, att eventuellt inkommande fordon från Gällivare malmfält och Nautanens kopparfält ledas till utdragsspåret i spårs 2 fortsättning söderut. Tillfredsställande belysning skall vara anordnad. Sedan tågvägsinspektion verkstälts samt anmälan »O in i N» utväxlats för sist framgången tåg, ställer tågexpeditören i Koskullskulle infartssignalen till kör och anmäler till tågexpeditören i Gällivare »Fri infart å spår 3 i Koskullskulle». Denna anmälan skall åtföljas av tågexpeditörens namn och införas i tågföljdsboken å båda stationerna.

2. Sedan tågexpeditören i Gällivare mottagit under 1 nämnd anmälan

och tåget genom föreskrift i dess tidtabell eller genom särskild order underrättats om att rörelsen skall äga rum enligt dessa föreskrifter, får avgångssignal till tåg mot Koskullskulle givas utan att kollationering (tllg A till såo § 62) ägt rum eller bestämmelserna angående tåganmälan iakttagits. Endast ett tåg i sänder får härvid finnas å bansträckan Gällivare—Koskullskulle.

Tågen införas i tågfoljdsboken, där avgångs- respektive ankomsttiden vid Gällivare antecknas i vederbörliga kolumner.

3. Förare, som framför tåg enligt dessa föreskrifter, skall vid infart till, respektive utfart från Koskullskulle stoppa tåget framför vägkorsningen i bangårdens södra ände och fälla de där befintliga bommarna. Sedan tåget passerat vägkorsningen, skall densamma genom förarens försorg åter öppnas.

Beträffande tågets framförande vid Koskullskulle i övrigt gäller, att hastigheten icke får vara större än att föraren under tågets gång hinner förvissa sig om att växlarna äro rätt lagda och att tågvägen är hinderfri. Hastigheten får ej överstiga 20 km/tim.

Om tåget utgöres av lok och en personvagn, skjutes vagnen i riktningen Koskullskulle—Gällivare. Är loket enbemannat skall i sådant fall särskild tågbefälhavare medfölja och under tågets gång intaga sådan plats, att han omedelbart må kunna varsko föraren om fara eller hinder.

4. Order och meddelanden till tåg från Koskullskulle skola delgivas tågpersonalen av tågexpeditören i Gällivare före tågets avgång från sistnämnda station. (Skr 15/2 44)

När huvudnyckel K 16 för den ständigt obehakade lastplatsen Önselöv utlämnats vid bandisposition för uttagning av lok och vagnar till nämnda driftplats, må hinderanmälan återkallas, utan att K 16-nyckeln återlämnats till tågklareraren i Dalby under förutsättning att tillsyningsmannen anmält, att lok och

vagnar äro avställda innanför skyddsväxel (växel 4) och hithörande föreskrifter i säkerhetsordningen § 93 i övrigt äro uppfyllda samt anmälan åtföljts av följande tillägg »Huvudnyckeln innehaves av undertecknad». Föreskriften i säkerhetsordningen § 100, mom 14, sista stycket, skall även iakttagas. (Skr 24/4 44)

Tågs intagande.

Till Malmö C från Östervärn ankommande tåg få ingå mot fordon utan att lokpersonalen på en föregående station underrättas om förhållandet, och utan att signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givas från loket, under villkor att förhållandet anges i respektive tjänstetidtabeller enligt nedanstående.

1. För tåg som utgöres av rälsbuss ej medförande resande eller av ensamt lok: Tåget skall ingå med försiktighet, enär fordon kunna finnas i tågvägen bortom dvärgsignal 39.

2. För övriga tåg: Tåget skall ingå med försiktighet, enär fordon kunna finnas i tågvägen intill plattformen.

Styrelsen har dessutom medgivit, att i tidtabellen för under 1 ovan angivna tåg i stället för signalbild införes »dvärgsignal». (Skr 15/5 44)

I tidtabellens kolumn 3 för tåg 2602 vid Edsbyn, för tåg 2622 vid Orsa och för tåg 2627 vid Mora må hänvisas till en anmärkning av följande lydelse: Tåget intages mot fordon och skall därför införas med försiktighet. (Skr 14/9 44)

I tidtabellerna för tågen 756 Y och 765 Y vid Ullared samt för tågen 105 Y och 110 Y vid Färgelanda får intagas anmärkning om att resp. tåg skall ingå med försiktighet mot den rälsbuss (tågnummer angives) med vilken sammankoppling skall ske. (Skr 27/4 44)

För Örebro C och Örebro S har undantag medgivits från vissa bestämmelser i såo, nämligen:

från § 51:2. När växel- och signal-säkerhetsanläggningarna äro i bruk

får vid vänsterspårstrafik körsignal för genomfartstågs infart vid Örebro C och Örebro S givas innan körsignal för utfart gives;

från § 55:3 och 4. Den i § 55:3 a omhandlade delen av tågvägsinspektionen jämte i § 55:3 b föreskriven kontroll av att tågväg är hinderfri, får, när växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i bruk, anses verkställd genom att körsignal kan i vederbörlig ordning och med i signalbeskrivningen angiven signalbild visas för den tågväg, som skall användas;

från § 57. Samtidigt med att från Örebro S kommande tåg, vars vagnvikt enligt tidtabellen ej överstiger 300 ton och som enligt tidtabellen har fast uppehåll vid Örebro C, å sistnämnda station intages på något av spåren I—IV, får tåg från Hovsta med fast uppehåll enligt tidtabellen intagas på spår VI eller tåg mot Hovsta uttagas från spåren V eller VI oaktat dessa tågvägar ej äro fullständigt oberoende av eller genom förreglade växlar tryggade mot varandra. (Skr 10/1 44)

Med undantag från bestämmelserna i såo § 57 får vid Gällivare tåg med *fast* uppehåll från Koskullskulle, Malmberget, Sikträsk och Porjus intagas samtidigt, när sådana tågvägar användas, för vilka körsignal samtidigt kan visas med vederbörliga infartssignaler. (Skr 26/5 44)

I kolumnen för tågspår vid Mölltorp i tågs 1350 tidtabell, vid Tidaholm i tågens 1373, 1391, 1393 och 1397 tidtabeller samt vid Kälvene i tågs 1375 tidtabell må insättas ett hänvisningstecken, hänvisande till följande under tidtabellen intagna anmärkning: »Tåget intages mot fordon och skall därför införas med försiktighet». (Skr 31/5 44)

Avgångssignal.

Vid Olskroken får avgångssignal till uppehållståg, då den automatiska linjeblockeringen är i bruk, givas av tågchefen. Om A-signal finnes

anordnad för den tågväg, varifrån tåget skall utgå, skall avgångssignalen givas med nämnda signalredskap. (Skr 7/12 44)

Tågs eller loks bemanning.

Tomvagnståg, som framföres mellan Stockholm C—Hagalunds övre—Stockholm C och som dragas av elektrolok bemannade med endast förare, få oavsett tågstorleken, framföras utan särskild konduktörspersonal, under förutsättning att respektive tåg är enbart genomgångsbromsat och sista vagnen ansluten till bromsledningen. (Skr 10/7 44)

Ångväxlingslok i Östervärn och Simrishamn få enbemannas under förutsättning, att växlingen utföres med lok särskilt inrättade för enmanstjänst. (Skr 10/5 44)

För ledningsavdelningens revisionståg må användas lok litt W, bemannat med endast förare, varvid dock vid tågrörelse eller längre förflyttningar under banddisposition en signalkunnig person skall taga plats på loket. Denne skall iakttaga signaler samt, om så erfordras, kunna stänga regulatören och tillsätta bromsen samt inmata vatten i ångpannan. Även eldningen skall skötas av lokföraren, vilken dessutom skall tjänstgöra såsom tågchef.

Växlingsrörelser på station eller under banddisposition må utföras, utan att annan person än föraren finnes på loket.

Ovan lämnat medgivande gäller endast under förutsättning, att använda ånglok äro försedda med sådana anordningar, att ångbroms, regulator, vissla och sandventil kunna manövreras även från högra sidan av förarhytten. (Skr 12/12 44)

På bandelen Tomelilla—S:t Olof—Brösarp få tågen tills vidare framföras av ånglok bemannat med endast förare på nedan angivna villkor.

1. a) Loket skall vara av styrelsen godkänt för enbemanning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på driv-

hjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget. Loket skall ha strålkastare med tillräcklig ljusstyrka.

b) Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

c) Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissa skola kunna handhavas från lokets båda sidor.

2. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat, och nödbromsen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga person- eller resgodsförande vagnar.

3. Vagnvikten i tåget får icke överstiga 5 gånger lokets adhesionsvikt.

4. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågbefälhavare. Bestämmelserna i § 99:2 skola tillämpas.

5. Som biträde åt föraren skall på tåget tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Biträdet skall, så snart honom ålagda arbeten i tåget utförts, ha sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaler.

Han skall alltid vara placerad på loket vid vissa särskilt angivna platser.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iaktaga av tågexpeditören given stoppsignal och omedelbart åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågs gång kallas biträdet till loket medelst signalen "fara" med visslan.

6. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för ankaffande av ny förare.

7. För enbemannat ånglok i växlingstjänst gälla endast bestämmelserna i mom 1 a, första meningen, samt 1 c.

8. Tåghastigheten får vid ovanstående bemanningssätt ej överstiga 50 km/tim. (Skr 3/11 44)

För tågen 235 och 236 Mönsterås — Sandbäckshult — Mönsterås har medgivits 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 6/6 44)

Tillämpning av såo § 100.

Bestämmelserna i såo § 100 skola tillämpas på bandelen Tomelilla—S:t Olof. (Skr 15/9 44)

Bispårstrafik.

Styrelsen har medgivit tillämpning av de undantag från såo, som innefattas i nedanstående instruktion för bispårstrafiken mellan Sundbyberg och Tomtebodas N.

§ 1.

Spåret mellan Huvudsta och Tomtebodas N skall trafikeras såsom bispår enligt bestämmelserna i säkerhetsordningens § 97. Dessa bestämmelser skola även gälla för bispårstågens framförande i båda riktningarna mellan Sundbyberg och Huvudsta å uppspåret.

§ 2.

För bispårstågen skola tillämpas de för tåg i allmänhet gällande fö-

reskrifterna med i efterföljande paragrafer nämnda undantag.

§ 3.

Tågledningen å bispåret skall handhavas av tågklareren vid Sundbyberg.

§ 4.

De tåg, som på förhand kunna bestämmas, skola uppföras i tidsföljd å en förteckning, vilken uppgöres för varje tidtabellsperiod och fastställas av trafikinspektören.

Utdelning och kvittering av nämnda förteckningar skall ske på sätt är stadgat om tidtabellsboken.

§ 5.

Uppgift om möte skall icke angivas i förteckningen. Form S 3 skall icke upprättas.

§ 6.

Tillfällig tjänstetidtabell för bispårståg skall innehålla endast uppgift om dag och bansträcka för tågets gång samt avgångs- och ankomsttiden vid resp. stationer.

För tåg enl tillfällig tidtabell till och från andra stationer vid SWB än Sundbyberg angivas uppgifterna för tågets gång Sundbyberg—Tomteboda N eller omvänt i tidtabellen för tåget.

§ 7.

Särskilt erkännande å mottagandet av tillfällig tjänstetidtabell eller order om extra bispårstågs gång eller tågs inställande erfordras endast, då orden delgivits stationerna skriftligen eller mottagits per telefon av annan tjänsteman än den, som enligt bestämmelserna i § 13 här nedan skall kontrollera rörelserna å bispåret.

§ 8.

All ordergivning till bispårståg och vid vagnuttagning må ske muntligen. I fråga om tillfällig tjänstetidtabell, som avser tågs gång endast å bansträckan mellan Sundbyberg och Tomteboda N, meddelas tbfh och lokps endast till vilken station tåget

skall gå och avgångstiden från utgångsstationen.

§ 9.

Vid Tomteboda N må påskjutningslok tillsättas i gång varande tåg, då så är nödvändigt.

§ 10.

Vid uttagning av A-fordon skall följande iakttagas:

Småfordonsförare får icke uttaga A-fordon utan att dessförinnan hava erhållit tillstånd av tjänsteman, som enligt § 13 har att kontrollera rörelsen å den stationssträcka, varå uttagningen skall ske.

Dylikt tillstånd får icke lämnas, om tåg befinner sig å sträckan i fråga och först efter överenskommelse med den andra gränsstationen för den stationssträcka, å vilken fordonet skall framföras.

Då fordonet utföres, anmäler den tjänsteman, som lämnat medgivandet, »hinder för tåg» enligt bestämmelserna i såo § 61.

Omedelbart efter det fordonet införts till närmaste station eller avlyfts från spåret å linjen, skall småfordonsföraren anmäla till endera stationen, att linjen är klar, varefter hinderanmälan återkallas.

§ 11.

Bromskraft skall beräknas enligt vanliga grunder.

§ 12.

Loket må hava sin plats sist i tåget och således skjuta detsamma under förutsättning, att loket är bemanat med såväl förare som biträde, därvid föreskrifterna i såo § 41, mom 1, rörande signalering skola iakttagas.

§ 13.

Rörelsen å bispåren skola kontrolleras av vederb. tågklarare.

§ 14.

Beträffande tågvägsinspektion för Tomteboda föreskrives följande.

Tomteboda N. Inom södra inspek-

tionsområdet, omfattande sträckan från stationens södra gräns till en linje, dragen tvärs över bangården från spetsarna av växel 117 till belysningsmast nr 4 vid spår 1, utföres tågvägsinspektionen av tågklararen. När så anses erforderligt till förebyggande av tågförsening, må nämnde tjänsteman jämväl biträda med tågvägsklargöringen inom området.

Inom norra inspektionsområdet, omfattande sträckan från södra inspektionsområdets norra gräns till stationens norra gräns, må tågvägsinspektören även utföra tågvägsklargöringen på tider, vilka av stationsföreståndaren bestämmas.

§ 15.

Växlingsrörelse utanför stationsgränsen vid Sundbyberg å uppspåret och vid Tomtebodan N å bispåret får ej ske utan medgivande av tågklararen i Sundbyberg för varje gång.

§ 16.

Beträffande tåganmälan gäller att, då linjeblockeringen är i bruk, endast »0 ut» skall anmälas; dock skall för tåg, som medför påskjutningslok, *utförlig tåganmälan* utväxlas. Anmälan »klart 0 till Sundbyberg» får i sistnämnda fall lämnas av tågklararen i Sundbyberg, endast då hinder på grund av övriga tåg eller andra omständigheter icke möter att omedelbart intaga tåget förbi signal 17 va I.

§ 17.

Om linjeblockeringen av någon anledning måste sättas ur bruk, varom order utfärdas av tågledaren, skall tåganmälan utväxlas i enlighet med bestämmelserna i såo § 59, mom 3: III, varjämte de övriga åtgärder skola vidtagas, som med hänsyn till förhållandena i varje särskilt fall kunna anses erforderliga.

§ 18.

Bispårståg må framföras utan särskild konduktörspersonal. Är loket bemannat endast med förare, skall därvid tåget vara enbart genomgångs-

bronsat, om vagnvikten överstiger 90 ton.

§ 19.

Till förare å bispårståg *med* särskild konduktörspersonal skall å tåggets utgångsstation uppgift angående bromsgrupp och bromskraft lämnas av tågbefälhavaren enligt fastställt form.

Till förare å bispårståg *utan* särskild konduktörspersonal skall ovan nämnda uppgift lämnas genom anteckning å vagnslistan.

§ 20.

Avgångssignal till bispårståg skall givas av tågklararen.

§ 21.

Enär tågmöten icke angivas i den för bispåret uppgjorda förteckningen eller i extra bispårstågs tidtabell, bortfaller ordergivningen till möteståg och därmed även tågpersonalens kontroll av förekommande tågmöten.

§ 22.

Största tillåtna hastigheten får icke överstiga 30 km/tim eller för ensamt lok (lokomotor, rälsbuss) 40 km/tim. Vid Tomtebodan N får hastigheten i infartsväxlarna icke överstiga 15 km/tim.

§ 23.

Slutsignaler erfordras ej och tågattiralj skall icke medföras. Dock skall tåg, som från Sundbyberg fortsätter som huvudspårståg och icke har uppehåll därstädes, vid avgången från Tomtebodan N vara utrustat med slutsignaler samt tågattiralj, om sådan skall medföras.

§ 24.

Ändring av den ordningsföljd, i vilken bispårståg enligt upprättad förteckning skall trafikera en och samma sträcka, ävensom bispårstågs expedierande i ett tidigare läge än vad förteckningen anger, må av den tjänsteman, som skall kontrollera rörelsen å vederb. stationssträcka (här benämnd tågklarare), vidtagas efter överenskommelse med närmaste

station. Härvid skall förfaras sålunda:

Tågklareren å den station, varifrån tåget skall utgå, avlåter följande fråga till tågklareren å den andra stationen.

a) vid ändrad ordningsföljd: »Kan 0 framgå före 00?»

b) vid tidigareläggning: »Kan 0 avgå redan kl...?»

Finnes intet hinder härför, svarar tågklareren vid den sistnämnda stationen sålunda:

i fallet a) »Klart 0 till N före 00»

i fallet b) »Klart 0 till N kl...».

Den ändrade ordningsföljden mellan tågen resp. tidigareläggningen är härmed fastställd, varom vederb. stationspersonal underrättas.

Underrättelse till tågpersonalen angående ändrad ordningsföljd eller tidigareläggning erfordras icke.

Möter hinder för den ifrågasatta tågföljdsändringen resp. tidigareläggningen svarar tågklareren vid sistnämnda station:

»0 kan icke mottagas före 00» resp.

»0 kan icke mottagas, om det avgår redan kl...».

Tågets avsändande i ändrad ordningsföljd resp. vid den ifrågasatta tidpunkten har därmed förfallit.

§ 25.

Sundbyberg skall vara underrättelsestation för sträckan Sundbyberg—Tomtebodas N.

Underrättelse till tågpersonalen skall icke lämnas då extra anordningar vidtagas, utan gäller som allmän regel, att lokföraren å extratåg, å tåg, som avgår tidigare än förteckningen angiver, samt vid vagnuttagningar, skall framföra tåget med skärpt uppmärksamhet samt signalera, när utsikten är skymd. (Skr 28/7 44)

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

Styrelsen har medgivit tills vidare fortsatt tillämpning vid SWB av de

avvikelser från S.J. säkerhetsordning, vilka ägt giltighet enligt »Särbestämmelser för E.J.» (Svenska Järnvägsföreningens särtryck nr 2) eller särskilda beslut av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Övergång till såo bomsbestämmelser skall emellertid göras så snart lämpligen kan ske efter det vederbörande personal hunnit sätta sig in i och examinerats rörande dessa bestämmelser. Tillämpning av bestämmelserna i såo § 42 angående skyddsutrymme skall samtidigt genomföras.

Vad angår övriga avvikelser böra såo bestämmelser givas tillämpning allteftersom erforderliga ändringar av befintliga anordningar m. m. lämpligen kunna genomföras eller anskaffning av erforderliga effekter lämpligen kan ske. I fråga om fasta signalinrättningar, där utbyte mot ljussignaler kan förutses ifrågakomma i samband med redan beslutad elektrifiering, må tillämpade avvikelser från såo fortfarande gälla, intill dess dylikt utbyte äger rum.

Vid vägkorsningar med bommar eller grindar enligt Kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 böra bomsignaler för signalering åt banan jämlikt såo § 26, mom 1, efter hand anordnas, i första hand vid korsningar, vilka kunna räknas som särskilt farliga. (Skr 28/7 44)

Vid Vårfru, Sparrsätra, Frösthult, Arnebo och Översävne befintliga Tsemaforer må bibehållas till dess planerad utbyggnad av växel- och signal-säkerhetsanläggningarna vid nämnda platser skett. (Skr 16/1 45)

Styrelsen har medgivit, att de vid f. d. CHJ, ÖSJ och SOEJ tillämpade undantagsbestämmelser från S.J. säkerhetsordning, som medgivits enligt »Särbestämmelser för E.J.» (Svenska Järnvägsföreningens särtryck nr 2) eller enligt särskilda beslut av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen må äga fortsatt giltighet till dess i och för tillämpning av S.J. säkerhetsordning erforderliga ändringar av befintliga anordningar m. m. lämpligen kunna genomföras eller

anskaffning av erforderliga effekter kan ske.

Vid vägkorsningar med bommar eller grindar enligt Kungl. kungörelsen den 26 juni 1933 böra bomsignaler för signalering åt banan jämlikt såo § 26, mom 1, efter hand anordnas, i första hand vid korsningar, vilka kunna räknas som särskilt farliga. (Skr 19/9 44)

Rörelser med järnvägsfordon mellan vissa platser.

Rörelser med järnvägsfordon, som endast ske mellan Örebro C och Örebro S, få — under förutsättning att växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i bruk — äga rum under form av växlingsrörelser under iakttagande av följande bestämmelser.

Befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelserna.

Växlingsrörelserna skola äga rum å för tågrörelse i resp. riktning använt spår; vid enkelspårdrift å dubbelspår alltså å det spår, som därvid användes för tågrörelsen.

Växlingsrörelse får å de spår, som kontrolleras av huvud- eller dvärgsignal (i fråga om dvärgsignal alltså meddelst annan signal än enligt figur 11 d i såo) äga rum, utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelse skall ske enligt uppgjord plan eller bestämmas genom överenskommelse mellan tågklararen vid Örebro C och Örebro S.

Växlingsrörelse mellan Örebro C och Örebro S eller omvänt får ej påbörjas, förrän tågklararen givit signal till växlingsrörelse.

En vagnvikt av högst 120 ton får medföras utan annan bromskraft än lokets. Eventuellt erforderliga föreskrifter enligt str 33, § 8: 2, skola utfärdas av trafikinspektören.

När växel- och signalsäkerhetsanläggningarna icke äro i bruk, skola rörelserna i fråga ske såsom tågrörelse eller under form av banddisposition.

Rörelser med järnvägsfordon mellan Stockholm C och Stockholm

Stadsgården få — under förutsättning att växel- och signalsäkerhetsanläggningarna äro i bruk å sträckan Stockholm C—Mälarstrand (alltså även den automatiska linjeblockeringen) — äga rum under form av växlingsrörelse, utan att växlingspersonal medföljer.

Växlingsrörelse skall ske enligt uppgjord plan eller ordnas genom överenskommelse mellan tågklararen vid Stockholm C och Mälarstrand.

Växlingsrörelserna skola äga rum å för tågrörelse i resp. riktning använt spår; vid enkelspårdrift å dubbelspår alltså å det spår, som därvid användes för tågrörelsen.

För sträckan befintliga huvudsignaler gälla även för växlingsrörelserna.

Växlingsrörelse mellan Stockholm C och Stockholm Stadsgården eller omvänt får ej påbörjas, förrän tågklararen givit signal till växlingsrörelse.

Då växel- och signalsäkerhetsanläggningarna icke äro i bruk, skola rörelserna i fråga ske såsom tågrörelse eller under form av banddisposition.

Erforderliga föreskrifter enligt str 33, § 8, mom 2, ha förutsatts bliva utfärdade av trafikinspektören. (Skr 3/4 44)

Rörelser med järnvägsfordon, som endast ske mellan Trelleborg C och Trelleborg Ö, få äga rum under form av växlingsrörelser under iakttagande av följande bestämmelser.

1) Samråd skall varje gång i förväg äga rum mellan tågexpeditören vid Trelleborg C och Trelleborgs övre, varvid beslut i saken fattas av tågexpeditören å den station, från vilken första tåg efter växlingsrörelsen skall utgå. Härvid skola föreskrifterna i såo § 56:1 äga tillämpning.

2) Hinderanmälan skall avlätas av den station, varifrån växlingsrörelsen utgår. Stoppsignaler enligt såo § 29: 5 behöva ej utsättas.

3) Signal till växlingsrörelse för gång från den ena till den andra stationen skall givas av tågexpeditören.

4) De fasta signalerna skola gälla för växlingsrörelserna.

5) I fråga om vägkorsningar skola de bestämmelser tillämpas, som gälla för tåg.

6) Växlingsrörelse från Trelleborgs övre får vid Trelleborg C ske längst till huvudsignal B, varefter växlingspersonal skall övertaga ledningen av rörelsen.

7) Sker växlingsrörelse ej med ensamt lok, skola övriga fordon dragas av loket. Det sista fordonet skall vara utmärkt med slutsignal. För återkallande av hinderanmälan skola i tillämpliga delar bestämmelserna i såo § 59: 1, andra stycket överst på sid. 134, gälla.

8) Växlingsrörelse får icke ske med högre hastighet än 20 km/tim. En vagnvikt av högst 120 ton får medföras utan annan bromskraft än lokets. Medföres större vagnvikt, skall bromskraft finnas minst motsvarande bromstal 7.

9) All ordergivning till lokpersonal får ske muntligt. (Skr 12/1 44)

Växlingsrörelser utan att växlingspersonal är tillstädes.

Vid Hallsberg får lok under nedan angivna villkor framföras å personbangården, lokpassagespåret, uppdragsspåret och nedfartsspåret utan att växlingspersonal är tillstädes. Vad som säges om lok, gäller även lokomotor med eller utan vagnar och rälsbuss med eller utan släpvagn. Dessa föreskrifter få även tillämpas, om lok drager andra fordon eller skjuter högst två st. två- eller treaxliga vagnar, en boggi-vagn eller ett overksamst lok; å lokpassagespåret får dock vagnar skjutas endast om loket är bemannat med två man.

När växlingssätt om högst 90 tons vagnvikt framföres från personbangården till rangerbangården eller i motsatt riktning, erfordras endast lokets bromskraft. Vid vagnvikt över 90 ton skall bromskraft finnas motsvarande bromstal 8 och genomgående broms kunna manövreras från loket. Större vagnvikt än 90 ton får icke medföras efter den sista bromsade vagnen. (Skr 27/4 44)

4. Särtryck, andra föreskrifter och meddelanden samt formulär.

Till särtryck nr 49, Konduktörsinstruktion, har utgivits ändringstryck nr 1.

Till särtryck nr 249, Föreskrifter rörande dressiner och andra småfordon, har utgivits tillägg nr 1.

Ny upplaga av *särtryck nr 199, Instruktion för vägvakter*, gällande fr. o. m. den 1 oktober 1944, har utkommit.

Av stationsinspektoren C. Viksten utarbetade *Anvisningar och exempel angående bromskraft i tåg* har utgivits av styrelsen.

Meddelande nr 5 från överinspektören för säkerhetstjänsten har utgivits.

Anvisningarna till form. nr 223, Anteckningsbok för A- och B-fordonsförare, ha nytryckts och därvid delvis ändrats.

Nya anvisningar angående förandet av överlämningsbok (form. nr 363 A och 363 A 1), ha fastställts.

Nytt formulär nr 88 T 1, Anvisningar till skydd för personal vid växling och annat arbete å bangårdar och linjen, har inrättats.

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

nr 350 angående påminnelse-skärmar att användas vid hinder för tågs avsändande,

nr 578 angående komplettering av form. nr 358 H, Åtgärder vid järnvägsolycka,

nr 704 angående hastighetsmärkning å normalspåriga godsvagnar,

nr 731 angående tågattiralj i vissa vagnar.

5. Redogörelse 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.

Laholm den 20/1.

Tåg 5151 var försenat och gick efter tåg 37, som stoppades i Laholm emedan tåg 5353 ej inkommit till Greve. Sedan tåg 37 intagits, återställdes ej infartssignalen till stopp, varför fjärrgodståget 5151 erhöll körsignal för infart till det spår, varå tåg 37 stod. I tåg 37, som påkördes, blevo 4 gods-vagnar totalt krossade, varjämte skador uppstodo å lok, person-, post- och godsvagnar. Godstågets förare samt en i postvagnen tjänstgörande posttjänsteman avledo av de skador de erhöilo. Därjämte skadades lokbiträdet å godståget, samt två posttjänstemän.

Tomteboda den 20/1.

Tåg 4046 sammanstötte vid ingång å spår 3 mot där stående vagnar, av vilka sex urspårade, varvid avsevärda materiella skador uppstodo. Vid tillfället rådde svår dimma. Bristfällig tåg-vägsinspektion.

Gävle den 29/6.

Å linjen Strömsbro—Gävle C påkörde tåg 2587 ett ledningsavdelningen tillhörande Öc-lok medförande en revisionsvagn. Kontaktledningen var spänningslös men då ett verksamt ånglok kopplade i tåg 2587 kunde tåget framföras av detta lok. Tåget nödbromsades så att hastigheten vid sammanstötningen var låg, varför de materiella skadorna blevo obetydliga. Ingen människa skadades. Anledningen till sammanstötningen var, att tågklararerer i Gävle C lämnat klart för tåg 2587 och glömt bort att linjen disponerades av ledningsavdelningen.

Godegård den 10/8.

Tåg 603 sammanstötte vid utgåendet med sista vagnen i tåg 4352, som icke stannat hinderfritt. Smärre skador uppstodo å tågs 603 lok och de närmast lok gående två godsvagnarna. Skadorna å sista vagnen i 4352 inskränktes sig till en bortsliten lykthållare. Bristfällig tåg-vägsinspektion.

Brittatorp den 15/8.

Motorvagnståg 248 sammanstötte med tåg 9812, vilket vid växling å stationen backats c:a 5 meter utanför infartssignalen. Vagnarna hade ej, som sig bort, undanväxlats inom föreskriven tid. Motorvagnen skadades obetydligt.

Ramsjö den 17/8.

Vid tågs 8304 ingående å stationen påkördes en grusvagn, som ej stod hinderfritt i förhållande till tåg-vägen. Grusvagnen urspårade. Å loket uppstodo mindre skador.

Hästveda den 26/8.

Tåg 4355 påkörde sista vagnen i mötande tåg 4378, som icke stod hinderfritt. Loket i 4355 erhöil en del skador och måste utbytas. Den påkörda vagnen skadades däremot endast å sidolämmar och stolpar. Tågklararerer hade icke förvissat sig om, att tåg 4378 stod hinderfritt i förhållande till tåg 4355.

Dynäs den 27/9.

Tåg 2679, som intogs på stationen enligt bestämmelserna i såo § 52: 3 A 2, kolliderade med två godsvagnar, som stodo uppställda i infartstågvägens början. Såväl vagnarna som tågs 2679 lok skadades.

Torpshammar den 18/10.

Då tåg 6123 intogs å stationen, som vid tillfället ifråga på grund av ändringsarbeten å säkerhetsanläggningen var oförreglad, låg en motväxel i felaktigt läge, så att tåget ingick å spår 3 i stället för spår 2. Tåget kolliderade med vagnar, som voro uppställda å spår 3, varvid tre vagnar urspårade och skadades.

Långsele den 28/10.

Tåg 6054 skulle intagas å spår 3 — tdt-enligt spår —, men emedan en växel låg fel, infördes tåget mot spår 1, körde upp en annan växel och påkörde ett omedelbart utanför denna växel stående växlingslok. Skador uppstodo å växlingsloket.

Långsele den 28/10.

Genom att en växel lagts i fel läge gick tåg 6054 in på spår 1 och påkörde ett där stående växlingslok, som spårade ur med ett hjulpar.

Ronneby den 1/11.

Tågs 6525 lok påkörde vid avgången från stationen ett växlingslok, som ej stod hinderfritt i förhållande till tågs 6525 utfartstågväg. Växlingslokets tender urspårade.

Sollefteå—Långsele den 28/11.

Tåg 2670 sammanstötte c:a 200 meter utanför fasta signalen i Långsele med ett växlingssätt, som utförts å linjen. Tågloket och två vagnar i växlingssättet skadades.

Löderup den 5/12.

Vid tågs 8487 intagande å stationen, som är oförreglad, gick det in på ett spår mot uppställda vagnar, därigenom att en växel i tågvägen omlades, sedan körsignal givits. Vagnarna påkördes, varvid tre av dessa skadades.

Kropptjärn—Fågelsjö den 7/12.

Rälsbusståg 2625, som enligt tidtabellen, med tillämpning av såo § 100, skulle möta tåg 8406 i Kropptjärn, avgick därifrån, innan möteståget inkommit, med påföljd att tågen sammanstötte å linjen c:a 4 km söder om Kropptjärn. Härvid skadades 5 personer, varav 2 svårare. Rälsbussen blev totalt ramponerad och även tågs 8406 lok fick svåra skador.

Skultorp den 11/12.

Då tåg 7453 var på ingående å stationen, uppläckte lokpersonalen vagnar i tågvägen. Tåget inbromsades omedelbart, men på grund av det korta avståndet till vagnarna kunde en sammanstötning ej undgås. Lok och vagnar erhöilo dock endast smärre skador. Tågklararen uppger, att han vid tågvägsinspektionen felbedömt vagnarnas placering och tyckt sig se, att dessa stått på ett intilliggande stickspår.

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

Kungstorp—Vellinge den 6/6.

Tåg 2660, som stannat på linjen på grund av lokskada, påkördes av hjälploket, varvid mindre skador uppstodo. Föraren å hjälploket hade felbedömt avståndet till tågsättet och påbörjat bromsningen för sent.

Eslöv den 19/8.

Tåg 87 kolliderade med ett lok, som under växling med stark fart kört mot en stoppbock och urspåret, varvid loket kom för nära tågs 87 tågspår.

Älmhult den 25/9.

Tåg 7152 sammanstötte på ingående med 2 å tågvägen kvarstående vagnar. Tåget hade stoppats utanför fasta signalen och intogs på signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». Lokpersonalen hade ej erhållit under rättelse att ingå mot vagnar i tågvägen. Endast några fönsterrutor i vardera vagnen sönderslogs.

Orsakade av försummelse vid växling.

Tomteboda den 7/7.

När tåg 7044 var på ingång å spår 32, kolliderade detsamma med tvenne vagnar, som kommit i rullning å spår 30. Vagnarna hade icke föreskriftsenligt varit fastbromsade eller förstängda med bromssko. Två vagnar urspårade, varvid skador å materiel och last uppstodo.

Traryd den 14/7.

Vid tågs 7996 avgång stötte loket till en vagn, som ej stod hinderfritt å intilliggande spår. Endast mindre skador uppstodo.

Öxnered den 24/8.

Tåg 10405 stannade utanför infartssignalen, som visade stopp, varefter loket avkopplades och infördes på ett sidospår mot där stående vagnar. Tågsättet, som stod i lutning och ej var tillräckligt fastbromsat, kom i rörelse och kolliderade med loket, varvid mindre skador uppstodo.

Tomteboda den 25/8.

Tåg 7065 påkördes vid utgåendet från spår 11 av en tegellastad vagn, som från norra bangården släppts till spår 9 och på grund av att bromssko icke blivit utlagd å föreskriven plats å södra änden av spåret, rullat ut i tågvägen. Två vagnar spårade ur.

Ljusdal den 1/9.

Tåg 8303, som var på utgående från stationen, som är oförreglad, påkörde på grund av fellagda växlar i utfartstågvägen, sista vagnen i ett växlingssätt med påföljd, att tågs 8303 lok och två vagnar samt sista vagnen i växlingssättet spårade ur. Skador uppstodo på vagnar och ledningsstolpar. En ledningsbrygga revs ned, varvid den elektriska strömmen bröts. Växlingsledaren hade efter tågvägsinspektionen låst upp och lagt om ett par växlar i tågvägen utan att förvissa sig om, huruvida tåget framgått.

Karpalund—Kristianstad den 20/10.

Fjärrgodståg 4202 sammanstötte med lokalgodståg 7101, som under väx-

ling utförts utanför stationsgränsen. Vid tillfället rådde mörker och dimma. Mindre skador uppstodo på spåret.

Östersund C den 24/11.

När tåg 9537 var på ingående kommo två tjänstevagnar rullande från ett sidospår mot tåget. Mindre skador uppstodo på loket och på en av vagnarna.

Långsele den 28/11.

Växlingssätt sammanstötte med tåg 2670 omkring 150 meter utanför fasta signalen.

Orsakade av annan anledning.

Stockholm C den 14/5.

Då tåg 540 var på utgående påkördes tredje vagnen från slutet av tågs W 1012 tågsätt, som kommit i rullning. I tåg 540 skadades de tre sista vagnarna. I tågs W 1012 tågsätt urspårade främsta vagnen. Tågs W 1012 tåglok hade vid ankomsten avkopplats och avgått till Sundbyberg. Vid avsynningen hade samtliga bromsar lossats, med undantag av den sista vagnens (1 BCo), vilken skulle vara bromsvagn för tågsättet, tills detsamma undanväxlats. Till följd av någon mindre läcka i bromssystemet å BCo-vagnen blev bromskraften, sedan tågsättet stått å spåret c:a 40 min., otillräcklig, varigenom tågsättet på grund av spårets lutning satte sig i rörelse.

Braås den 5/11.

Tåg 352 påkörde stationens godsflyttningsvagn c:a 50 meter utanför yttersta växeln. Vagnen hade under natten på okänt sätt utförts på linjen, vilket ej observerades vid tågvägsinspektionen. Spårspärrar finnas ej på sidospåret, å vilket godsflyttningsvagnen stod uppställd. Vagnen hade varit förstängd med en grov stör, som stuckits mellan ekrarna på ett hjulpars båda hjul. Inga skador uppstodo vid påkörningen.

B. KOLLISIONER MED SMÅFORDON OCH VISSA ANDRA OLYCKSHÄNDELSE MED FARA FÖR PERSONALEN.

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Hallsberg—Åsbro den 4/2.

Tåg 7297 påkörde och ramponerade en motortralla, som stod uppställd på huvudspåret bortom växel till Skalleruds lastplats. Tåget skulle ha stannat före ankomsten till nämnda växel men genom felbedömning av föraren påbörjades bromsningen för sent och tåget kunde ej bringas att stanna i tid. Händelsen har föranlett påpekande till personalen, att uppställning av småfordon framför ett ankommande tåg icke får ske på sådant sätt, att fara för sammanstötning kan uppstå. Småfordonet skall helst undanföras från spåret, till dess visshet vunnits, att tåget stannat, eller ock skall uppställning av fordonet å spår ske på betryggande avstånd (jfr härvid säo §73).

Krokom den 16/5.

När rälsbusståg 2322 var på utgående från Krokom, kom en motordressin från motsatt håll. Såväl tåget som B-fordonet hunno stoppa i tid. Tågklareraren i Krokom hade glömt bort mötet, som begärts av B-fordonsföraren.

Hästveda—Ballingslöv den 28/8.

Tåg 5751 påkörde och ramponerade en motortralla. Föraren av motortrallan hade pr telefon begärt, att tåg 5751 skulle kvarhållas i Hästveda. Meddelandet därom hade icke uppfattats av Hästveda. Anmälan hade icke avfattats enligt föreskriven formulering. Motorföraren hade vidare icke rättigheten att begära tågs 5751 kvarhållande i Hästveda, när tåget icke hade fast upphåll därstädes.

Östra Flakaträsk den 5/9.

Tåg 2793, som vid platsen har spår 2, ingick å spår 1 och påkörde en detta spår uppställd motortralla, som förstördes. Tågklararen hade efter vederbörlig tågvägsinspektion givit körsignal för tåget till spår 2. Strax före tågets ankomst gav föraren å motortrallan signalen »lägg om växeln» och avsåg därmed omläggning av växeln, sedan tåget inkommit. Tågklararen glömde bort tåg 2793, återställde infartssignalen till stopp och lade om växeln till spår 1, men erinrade sig omedelbart sitt misstag och försökte ånyo lägga om växeln, vilket dock icke lyckades, när tåget då passerat infartssignalen och befann sig på växelspärren.

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

Rotebro—Upplands Väsby den 7/1.

Tåg 544 påkörde en trehjuling, på vilken färdades en banvakt. Denne skadades svårt och avled omedelbart.

Strömsbro—Oslättfors den 23/3.

Tåg 9670, som utgjordes av backgående ånglok, påkörde en trampdress framförd av en banvakt. Denne, som icke var underrättad om tågets gång, dödades. Lokpersonalen, som erhållit order att sträckvakterna icke voro underrättade, hade icke observerat banvakten. Sikten framåt i körriktningen försvårades av å lokets tender i sidled utbyggd vedhäck.

Sparreholm—Skebokvarn den 3/4.

Tåg 9 påkörde en trehjuling, som ramponerades. Småfordonsföraren, som hann kasta sig av, hade glömt bort tåget.

Pålsboda—Hallsberg den 8/4.

Tåg 142 kolliderade med en motordressin, som fullständigt förstördes. I åkande hunno hoppa av dressinen och erhöilo inga skador. Småfordonsföraren hade glömt bort tåget.

Dagarn—Skinnskatteberg den 9/4.

Tåg 4360 sammanstötte med en motordressin, som fullständigt förstördes. Småfordonsföraren hade glömt bort tåget.

Vikbäcken—Skanderåsen den 27/4.

Tåg 8405 påkörde en lastad trampdressin, förd av en banarbetare, som fick en del smärre skador i ansiktet. Dressinen blev sönderkörd. Tåg 8405 framfördes enligt ändrad tjänstetidtabell, varom banarbetaren ej hade underrättats.

Sandreda—Klavreström den 28/6.

Tåg 9821 kolliderade med ett B-fordon, vilket släpades med en sträcka och ramponerades. Småfordonsföraren undkom oskadad. Han hade ej beaktat, att tåg 9821 fick avsändas 15 min. före tdt-tid.

Ettebro—Backaryd den 8/8.

Tåg 9026 sammanstötte med en motordressin, vars främre hjulpar kilades in under lokets akterända. Loket lyftes härvid, dock utan att urspåra. Bromskraften blev otillräcklig och tåget fortsatte c:a 100 meter, innan det stannade. Ingen människa skadades, men motordressinen ramponerades.

Träskholm—Storträsk den 12/9.

När tåg 8501 var på utgående från Träskholm, påkördes mellan huvudsignalen och försignalen en motordressin med släptralla, som framfördes i riktning mot tåget. Dressinen skadades avsevärt. Inga skador uppstodo å loket.

Mobodarne—Bergvik den 14/9.

Tåg 6291 mötte på linjen en större motordressin. På grund av pågående arbeten å banan gällde för tågen hastighetsnedsättning till 20 km/tim, varför tåget och dressinen kunde stoppas. Tåg 6291 fick därefter backa c:a 1 400 m tillbaka till Mobodarne. B-fordonsföraren hade icke vid förfrågan erhållit underrättelse om att tåg 6291 var anordnat.

Hundsjö—Boden C den 2/11.

Rälsbusståg 2793 påkörde en trampdressin. Den åkande, som ej ådrog sig någon skada, hade glömt tåget. Å rälsbussen blev den ena pakethållaren något tillbucklad. Dressinen förstördes.

Hillerstorp—Värnamo den 7/12.

Tåg 6903 kolliderade med ett B-fordon, som ramponerades. Småfordonsföraren lyckades kasta sig av. Han hade glömt tåget.

Ånn—Enafors den 8/12.

Tåg 8122 kolliderade med ett B-fordon, som ramponerades. En del mindre skador uppstodo på loket.

Boliden—Rönnskär den 23/12.

Tåg 8651 påkörde en i motsatt riktning gående motortralla, som skadades betydligt. Föraren av motortrallan räknade med att hinna fram till en vägkorsning för att där lyfta trallan av spåret, medan tåget passerade, men detta lyckades ej. Inga skador uppstodo på loket.

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

Alster den 4/1.

Tåg 1406 påkörde framför stationshuset en trampdressin. Denna hade kvarlämnats å spåret av en stationstjänsteman, som tillfälligt avlägsnat sig från dressinen.

Bergsbrunna—Uppsala C den 26/2.

Tåg 24 påkörde c:a 200 m framför infartssignalen till Uppsala C en trehjuling, som fördes av en banvakt. Han hade observerat tåget och skulle lyfta av hjulingen mot nedspåret, då tåg 4211 passerade, varför han ej hann få den hinderfritt från uppspåret. Banvakten erhöll lättare ansiktsskada och ett armbrott. Stark dimma rådde.

Skövde den 30/3.

Tåg 1312 påkörde en trampdressin vid infartssignalen till Skövde. Dressinen hade lämnats kvar å spåret av en banvakt. Vid försök att få bort dressinen från spåret blev han överkörd och dödad.

Hackås—Svenstavik den 27/4.

Tåg 8405 påkörde en ej hinderfritt stående trampdressin. Ägaren, en banarbetare, fick en stöt av dressinen, men blev blott lindrigt skadad.

Svärtagård den 29/4.

Tåg 6 påkörde en på spåret kvarglömd trehjuling.

Älvsby—Brännberg den 24/5.

Tåg 6058, som var försenat, påkörde en tom tralla, som framfördes av två banarbetare. Vid kollisionen skadades ett bromsstag å loket. Några skador å spåret eller trallan uppstodo ej. Ingen människa skadades. Vid tillfället rådde snöyra.

Vaplan den 8/6.

Då tåg 8123 var på ingående stod en motordressin uppställd å huvudspåret. Föraren nödbromsade och tåget kunde bringas att stanna utan att påkörnin skedde.

Långträsk den 12/6.

Då tåg 6055 passerade stationen, råkade en motordressin, som stod inviadressinboden, komma i rörelse mot tågspåret och kollidera med tågets lok. Dressinens motor hade startats före tågets ankomst. På grund av skakningarna från den arbetande motorn och måhända även från tåget upphörd emellertid frikopplingen att fungera och fordonet kom i rörelse med ovan nämnd påföljd. Betydande skador uppstodo å dressinen.

Långemåla—Ruda den 28/6.

Tåg 9842 påkörde och skadade en motordressin, som ej undanförts från spåret av dess förare, som ej haft tågläget klart för sig.

Veda den 27/7.

Tåg 414 körde på en tralla, som ej stod hinderfritt, varvid fotsteget på en personvagn kröktes.

Uppsala C den 7/9.

Tåg 414 påkörde en å huvudspåret kvarglömd trampdressin. En banarbetare, som befann sig i närheten, blev träffad av ett losslitet dressinhjul och svårt skadad.

Hoting—Stornäset den 21/10.

Tåg 8141 påkörde två banarbetare, som åkte dressin före tåget. Båda banarbetarna fingo en törn av loket. Dressinen förstördes. Å loket upstodo endast mindre skador.

Morjärv—Hataträsk den 1/11.

I en kurva med skärning påkörde tåg 1171 en trampdressin. En banvaktsaspirant, som färdades med dressinen, skadades i ena armen. Dressinen sönderkördes fullständigt.

Vallsta den 15/11.

Tåg 91 påkörde en trampdressin, som ramponerades.

Stensele—Barsele den 21/12.

Tåg 9907, ensamt lok, påkörde å linjen Stensele—Barsele en banarbetare, som färdades med trampdressin. Dressinen blev sönderkörd, men banarbetaren erhöll endast en stöt av dressinen samt skadade sig något i ena höften.

Åsträsk—Lubbosträsk den 24/12.

Tåg 21 påkörde i en kurva en trampdressin. En banarbetare, som färdats med dressinen, höll på att lyfta denna från spåret. Mannen dödades omedelbart.

Orsakade av annan anledning.

Kattarp den 20/4.

Tåg 2051 påkörde en banavdelningen tillhörig transporttralla, som ej förstängts och som därigenom kunnat rulla ut i tågvägen.

C. KOLLISIONER MED LANDSVÄGSFORDON.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.

Teckomatorp—Marieholm den 12/7.

Tåg 7888 påkörde vid en vägkorsning en lastbil, som skadades. Vägboomarna, som manövreras av Marieholms station, hade icke blivit fällda, emedan stationen icke hade erhållit »tåg ut» för tåg 7888.

Pengå den 19/11.

Vid en vägkorsning, som skyddas av automatiska vägsignaler, påkörde tåg 2424 en personbil, i vilken sju personer färdades. Bilen törnade mot lokets högra sida och kastades åt sidan. Den erhöll därvid omfattande skador. Två av bilens passagerare skadades lindrigt. Den automatiska vägsignaleringen fungerade icke.

D. FÖRSPÄRINGAR.

† Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Aplared den 10/1.

Vid tågs 503 ankomst kunde körsignal ej visas med infartssignalen till huvudtågvägen, oaktat växelvevarna intogo rätta lägen och tågvägsläset

låsts. Utan att företaga lokal tågvägsinspektion intogs tåget enl § 52, varvid ett hjulpar å en F-vagn spårade ur i yttersta växeln.

Arbrå den 24/1.

Vid rälsbusstågs 2516 utgående från stationen urspårade rälsbussen med ena boggitrallan i en växel, som låg i fel läge. Inga skador uppstodo.

Hillared den 29/1.

Vid utfart från stationen spårade rälsbusståg 683 ur på grund av en felaktigt lagd växel i utfartstågvägen.

Ljusdal den 23/3.

Tåg 2528 urspårade vid infarten till stationen. Missödet förorsakades av försummelse av tågvägsklargöraren och tågvägsinspektören.

Uddebo den 31/5.

Vid tågs 3852 utfart urspårade tre tomma vagnar på grund av en felaktigt lagd växel.

Norra Tång den 31/8.

Tågs 2773 lok spårade ur med främsta hjulparet vid ingåendet i en växel, som ej slöt fullständigt.

Gunnarn den 24/9.

Då tåg 10447 efter möte med tåg 8682 skulle backa ut från sidotågvägen urspårade två vagnar i en växel på grund av att denna uppkörts vid tågets intagande på driftplatsen. Mindre skador uppstodo å banan samt å en av de urspårade vagnarna.

Älvsbyn den 26/9.

Då rälsbusståg 2703 var på utgående, urspårade rälsbussen i utfartsväxel. Medföljande släpvagn kvarstod å spåret. Missödet berodde på att utfartsväxeln låg fel. Endast obetydliga skador uppstodo.

Väring den 4/10.

Tåg 4365 intogs enligt säo § 52: 3 A 2 för att å sidospår avställa en del av vagnarna. På grund av stark dimma observerade lokpersonalen ej en i spåret bortre ände befintlig spårspärr med påföljd, att densamma påkördes, varvid lokets främsta hjulpar urspårade.

Tureberg den 17/10.

Vid avgång från spår 4 påkörde tåg 7117 spårspärr 1, varvid loket spårade ur med samtliga hjul. Spårspärren och spåret, som revs upp c:a 15 m, erhöles avsevärda skador. Även loket skadades vid urspåringen. Tågklararen gav avgångssignal till tåget, trots att utfartstågväg var lagd från spår 3.

Torpshammar den 18/10.

I tåg 6123 urspårade loket och tre vagnar på grund av felaktigt lagd växel. Vid urspåringen skadades spåret.

Haparanda den 15/11.

Vid tågs 6551 avgång från stationen, ingick tåget på grund av en felaktigt lagd växel på ett sidospår och påkörde en stoppbock, varvid loket urspårade.

Karpalund den 30/11.

Tåg 495, som utgjordes av en 4-axlig rälsbuss, urspårade vid avgången från stationen på grund av att en medväxel intog fel läge. Inga skador uppstodo.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Södertälje Södra den 26/1.

Tåg 4005 intogs å spår 2, emedan tåg 139 icke lämnat spår 1. Vid tågets stoppande gick dock detta för långt och stannade med loket först 13 m bortom säkerhetsspårets slut och ej hinderfritt i förhållande till spår 3. Inga skador uppstodo å spår eller vagnar.

Stavre den 29/1.

Vid tågs 5914 ingående omlades en växel, innan tåget hade passerat, varigenom en vagn bringades att urspåra. Tre andra vagnar erhöilo mindre skador.

Malungsfors den 11/4.

Då tåg 1684, som bestod av två sammankopplade rälsbussar, skulle avgå, påkördes spårspärren, med påföljd att främre rälsbussen urspårade med ett hjulpar. Tåg 1684 skulle i Malungsfors möta tåg 1653 och föraren å den första bussen hade blivit ombedd att lägga om växeln efter sistnämnda tågs ankomst. Utan att observera att spärren ej blivit nedfälld, sattes, när tåg 1653 inkommit, rälsbusståget igång av föraren å den bakre bussen och spärren påkördes.

Lottefors den 20/6.

Då tåg 4360 var på utgång från stationen, urspårade sista vagnens bakersta hjulpar i en växel. Vagnen gick på sidan om rälerne fram till en vägkorsning, där den åter gick upp på spåret. Tåget hade stannat med sista vagnens bakersta hjulpar på den icke isolerade spårsträckan omedelbart framför växeln, som därför kunde omläggas för intagande av ett mötande tåg, trots att vagnens båda hjulpar befunno sig på ömse sidor om växeln.

Granbo—Bollnäs den 2/8.

När tåg 2510 var på gång mellan Granbo och Bollnäs, kom en kvinna mot tåget visande stoppsignal. Sedan tåget stannat, upplystes om att tågklararen i Granbo telefonledes till en banvaktsstuga begärt, att tåg 2510 skulle stoppas, enär framförgående fjärrgodståg 4352 ej hade inkommit till Bollnäs. Stadgad tåganmälan hade ej utväxlats.

Barsebäckshamn den 16/10.

Vid tågs 2712 införande på stationen var hastigheten så stor, att tåget icke kunde bringas att stanna vid infartstågvägens slutpunkt. Tåget fortsatte mot en stoppbock, som påkördes, varvid lok och tender urspårade. Smärre skador uppstodo på två vagnar.

Kimstad den 24/10.

Då TÖJ tåg 131 var på ingående, lade tågklararen om en växel i tågvägen, innan sista vagnen passerat växeln. Två vagnar urspårade. Endast mindre skador uppstodo.

Orsakade av fel eller skador å banan eller bristfällig materiel.

Björnsjö—Mellansel den 10/1.

I tåg 6053 urspårade en lastad godsvagn till följd av genom varmgång uppkommet axelbrott. Vagnen släpades med c:a 8 km, innan kopplet bröts och tåget stannade. Banan erhöll härvid en del skador, bl. a. blevo båda fartsväxlarna vid Gottne obrukbara. Vid nyssnämnda plats slogs dessutom en kontaktledningsstolpe av och en trampdressin förstördes.

Vingåker den 12/1.

Då tåg 4049 var på ingående, urspårade loket jämte närmast loket gående vagns främre hjulpar i en växel. Brott på växeltungan c:a 30 cm från fäskonstaterades.

Ånge—Alby den 14/1.

I tåg 4203 urspårade en lastad godsvagn till följd av axelbrott. Brottstället visade en gammal bräcka. Å spåret uppstodo en del skador.

Åsträsk—Bastuträsk den 16/1.

På grund av axelbrott urspårade ett hjulpar å en lastad vagn i tåg 435. Vagnen släpade med tåget till Bastuträsk, innan urspårningen uppmärksammanades. Vid tågets ingång å bangården uppstodo skador i en växel, varjämte en elektrisk växelspärr i en annan växel sönderslogs. Axelbrottet hade förorsakats genom varmgång.

Gysinge—Smedsäng den 17/1.

I rälsbusståg 769 uppstod axelbrott på rälsbussens främre boggi, som urspårade. Inga skador uppstodo på spåret.

Lamhult den 18/1.

När tåg 4354 passerade, upptäckte tågklararen, att eldslågor slog ut å fjärde vagnen från tågets slut. Innan tåget kunde bringas till stopp, bröts axeltappen och vagnen urspårade i norra utfartsväxeln samt släpades med c:a 100 m. Skador uppstodo å växel och sliprar.

Örtofta den 28/1.

Vid tågs 1708 ingång på stationen urspårade en personvagn. Genom varmgång hade ett hjul lossnat från axeln och flyttat sig utåt c:a 12 mm, varjämte genom hjulparets spårvidd blev för stor och urspårning skedde i en stunkorsning i södra delen av bangården. Urspårningen förorsakade en del skador å spåret.

Gammelstad den 31/1.

Då tåg 89 passerade stationen, urspårade en lastad malnvagn i tåget på grund av axelbrott. Skador uppstodo å spår och växlar. Å den brustna axeln fanns en gammal bräcka.

Kungsbacka den 11/2.

Tåg 5153 stoppades av tågklararen, som observerade att en godsvagn urspårat. Urspårningen hade förorsakats av axelbrott, som synes ha uppkommit genom att lasten, bestående av järntackor, förskjutit sig och kommit att ligga över ena axeln, i vilken en gammal utmattningsbräcka konstaterats. Spår och växlar skadades avsevärt ävensom permanentbeläggning å platt-

form och plankbeklädnad å vägövergång och vägport. Å vagnen skadades balkar och vagnsbotten.

Östavall den 16/2.

I tåg 4355 urspårade en lastad godsvagn, enär lagergaffeln hade lossnat. Mindre skador uppstodo på växeln.

Ramsjö—Hälsingenybo den 20/2.

Den sist gående vagnen i tåg 4363 urspårade på linjen. En lös hjulring anses ha förorsakat urspåringen. Vagnen erhöll endast mindre skador.

Gammalstorp den 21/2.

I tåg 9002 urspårade en vagn på grund av fjäderbrott.

Jularbo—Fors den 1/3.

I tåg 9427 urspårade på grund av axelbrott bakre hjulparet å en lastad tysk godsvagn. Vagnen gick urspårad c:a 800 m, då kopplet och tryckluftledningen brast, varvid tåget stoppades. I spåret måste ett 200-tal sliprar samt en del bultar, spik och underläggsplattor utbytas.

Stöde den 4/3.

I tåg 6120 urspårade på grund av axelbrott en vagn lastad med stenkol, varvid mindre skador uppstodo å spåret samt på plattformen.

Hovsta—Dyltabruk den 25/3.

I tåg 4365 urspårade en vagn på grund av axelbrott. Då tåget passerade en motväxel vid Damsäter, gick det urspårade hjulet mot den frånliggande växeltungan, som pressades mot sin stödräl, varigenom växeln lades om och efterföljande 26 vagnar leddes in på sidospåret. Härvid urspårade samtliga dessa vagnar. Avsevärda skador uppstodo på spår och vagnar samt å en vagnvåg vid Damsäter.

Van—Vansbro den 4/4.

I tåg 7725 urspårade en med kalk lastad godsvagn på grund av varmgång. Den urspårade vagnen erhöll avsevärda skador. Enär ena hjulet från densamma blev liggande i spåret med axeltappen uppåt, förorsakade denna i sin tur skador å tryckluftledningen m. m. å sex efterföljande vagnar.

Storsund den 12/4.

Under det att tåg 4355 befann sig på ingående å stationen, urspårade främsta hjulparet å femte vagnen från lok räknat på grund av att båda hjulen lossnat från axeln. Vid urspåringen skadades draginrättningen å den framförgående vagnen. Ingen skada uppkom å spåret.

Kropptjärn—Bodarsjön den 14/4.

Tågs 6460 lok urspårade med ledarhjulparet i en kurva med 400 m radie, där hjulparet klev över rälen och gick på sliprarna 150 m, innan loket kunde stoppas. Orsaken till urspåringen torde ha varit, att förbindelsestången mellan fjäderbalanserna brustit.

Sevedstorp—Brittatorp den 14/4.

I tåg 353 urspårade ett hjulpar på sista vagnen på grund av rälsförskjutning.

Kälvattnet den 18/4.

En tysk ångfinka i tåg 9457 urspårade med främsta boggin i en växelkorsning på grund av att en hjulring lossnat. Spåret upprevs å en sträcka å 10 m, men i övrigt uppstodo inga skador.

Erikslund—Ånge den 30/4.

Tåg 2448 urspårade med lok och vagnar, troligen på grund av lokskada bestående i brustna hjulekrar på främsta axelns högra hjul. Spåret blev svår ramponerat. Endast mindre skador uppstodo å vagnarna.

Hallsberg—Åsbro den 7/5.

I tåg 4353 urspårade en sist i tåget gående utländsk vagn på grund av axelbrott. Vagnen släpades med c:a 1 km, innan tåget kunde bringas å stanna. Å spåret uppstodo avsevärda skador.

Myrheden den 10/5.

Då tåg 4355 passerade Myrheden, urspårade fem vagnar i tåget strax nor om plattformen. Vagnarna körde upp på plattformen och välte. Stor skadegörelse uppstod genom urspåringen. Orsaken var en brusten axeltapp å en vagn, lastad med tackjärn.

Västanfors—Snylen den 10/5.

I tåg 7286 urspårade en Or-vagn på grund av axelbrott, förorsakat av en gammal bräcka. Spåret revs upp på en sträcka av c:a 400 m.

Vattrångsby—Harmånger den 20/5.

I tåg 8297 urspårade en godsvagn till följd av att en hjulring lossnat. Hastigheten var vid urspåringen ringa, varför tåget kunde bringas att stanna 10 m efter det olyckan inträffat. Inga större skador uppstodo.

Skänninge—Mjölby den 21/5.

I tåg 4373 urspårade ett hjulpar på en lastad godsvagn. Urspåringen berodde på att en fjäderbult hade lossnat. En del sliprar skadades och måste utbytas.

Rönneshytta—Mariedam den 24/5.

I tåg 4352 urspårade en lastad godsvagn på grund av genom varmgång förorsakat axelbrott. Avsevärda skador uppstodo å spåret.

Munkaljungby—Ängelholms värn den 26/5.

Rälsbusståg 2374 urspårade på grund av att ett hjul sprang sönder. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Stenstorp—Skultorp den 30/5.

Då tåg 4716 passerade Lilla Borgunda, observerade lokpersonalen, att eldsåg slog ut under en av vagnarna, varför tåget stoppades. Vid närmarundersökning konstaterades axelbrott å en godsvagn. Vagnens ena hjulpar befanns vara bortslitet och lagerboxar, lagergafflar och vagnsbotten voro sönder. Spåret granskades på en sträcka av c:a 400 m. Axelbrottet synes ha uppstått vid en gammal bräcka.

Nyland—Prästmon den 31/5.

I tåg 8252 urspårade en kalklastad vagn till följd av axelbrott på den urspårade vagnen. Hjälpståg rekvirerades och undanförde vagnen, som erhöles

betydande skador. Hjulaxeln hade brustit på två ställen, varav det ena brottet visade en gammal bräcka på c:a 25 mm.

Falkenberg—Skreanäs den 3/6.

I tåg 5157 urspårade femte vagnen från slutet av tåget i växeln till Falkenbergs tegelbruk. Den urspårade vagnen fortsatte på sliparna omkring 2,5 km, varefter den slets loss från tåget och gick ned i bandiket. Ytterligare tre vagnar urspårade härvid och blevo liggande i och bredvid spåret. Å vagnarna uppkommo åtskilliga skador. Flertalet sliprar samt c:a 400 skarvbultar m. m. å urspåringssträckan måste bytas ut. Urspåringen förorsakades av att en blockhåvarm å en framförgående vagn lossnat och fallit ned samt fastnat i förenämnda växel.

Krampen—Näverkärret den 4/6.

I tåg 9426 uppstod axelbrott på tolfte vagnen från lok räknat. Vagnen släpades med till Krampen, där den urspårade i en växel. Skador uppstodo å växlar och sliprar.

Gistad den 9/6.

I tåg 4004 inträffade axelbrott på grund av varmgång å en godsvagn, som urspårade med ena hjulparet i infartsväxeln. Förutom underredet å vagnen skadades växeln och ett ganska stort antal sliprar.

Gåvetorp—Alvesta den 10/6.

I tåg 4354 urspårade sjätte vagnen från lok räknat på grund av brott å främsta hjulparets axel mellan hjulparen. Vagnen släpade på spåret c:a 1000 m, varvid sliprar och skarvbultar skadades.

Ekträsk—Yttersjön den 20/6.

En med järnslag lastad vagn i tåg 4355 urspårade på grund av genom varmgång uppkommet axelbrott och gick vid sidan av rälererna ungefär en och en halv kilometer, innan händelsen observerades och tåget stoppades. Hjälpståg införde den skadade vagnen till Yttersjön. Skadorna å spåret voro obetydliga.

Skelleftehamns övre den 22/6.

Då tåg 8653 passerade bangården, urspårade ett hjulpar på en malmvagn på grund av att en hjulring lossnat. Vid en efterföljande växel gick vagnen åter upp på spåret. Obetydliga skador uppstodo å spåret.

Yttersjön—Hällnäs den 30/6.

I tåg 4351 urspårade på grund av axelbrott, som uppkommit genom varmgång, en lastad godsvagn. Vid urspåringen hoppade kopplet i vagnens bakre del ur dragkroken på efterföljande vagn och föll ned, varvid det stängde kopplingskranen i bromsledningen å den urspårade vagnen. Den bakre delen av tågsättet fastbromsades härvid, medan loket och de övriga vagnarna med den urspårade vagnen sist i tågdelen fortsatte 6 å 8 km, innan tåget stannade på grund av att tågklararen i Hällnäs, som erhållit underrättelse om det inträffade av en banvakt, föranstaltat om nödutlösning av kontaktilledningen. Någon ryck i tåget eller trycksänkning i bromsledningen hade enligt förarens utsago icke förmärkts. Betydande skador uppstodo å spåret. Sålunda måste bl. a. omkring 1 500 sliprar utbytas.

Boxholm den 9/7.

Lokpersonalen å tåg 4353 observerade varmgång å en vagn mitt i tåg 4354, då detta tåg passerade Sommen. Tåg 4354 stoppades i Boxholm och brand i

en lagerbox släcktes med lokets skumspruta. Då vagnen därefter undanväxlades, brast axeltappen och vagnen urspårade i norra infartsväxeln.

Koler—Storsund den 9/7.

I tåg 4350 urspårade på grund av axelbrott en lastad godsvagn. Endast mindre skador uppstodo.

Storvik den 14/7.

Då tåg 4363 befann sig på ingående å stationen, urspårade en lastad godsvagn på grund av hjulringsbrott på främsta hjulparet. Vid brottet bröts hjulaxeln loss och blev liggande snett under och framför det efterföljande hjulparet. I övrigt uppstodo inga nämnvärda skador.

Solberga—Nässjö den 15/7.

I tåg 7351 urspårade en cisternvagn och en efterföljande godsvagn å nedspåret, varvid även uppspåret blockerades och två ledningsstolpar skadades. Urspringen har troligen förorsakats av fjäderbrott.

Storvik den 15/7.

När tåg 4363 var på ingående å sidotågsväg, urspårade en vagn i tågsättet på grund av att en hjulring lossnat å främsta hjulparet å den urspårade vagnen.

Vindeln—Tvärålund den 22/7.

I tåg 9455 urspårade sex sist i tåget gående vagnar mellan försignalen och fasta signalen vid Tvärålund på grund av axelbrott å en av vagnarna. Tre av vagnarna skadades avsevärt. Banan skadades på en sträcka av 600 m. En kontaktledningsstolpe kröktes.

Långhem—Hillared den 7/8.

I tåg 6904 urspårade främsta hjulparet å loket på grund av fjäderbrott. Å spåret uppstodo en del mindre skador.

Kumla—Hallsberg den 11/8.

En vagn i tåg 4365 urspårade på grund av genom varmgång brusten axeltapp. En del spårmateriel skadades.

Vislanda—Eneryda den 12/8.

I tåg 4002 urspårade en godsvagn på grund av brott å främsta hjulparets axel på insidan intill ena hjulet. Å banan skadades bultar och rälsspik å en sträcka av c:a 1 200 m.

Ripats—Nuortikon den 14/8.

I banavdelningens gruståg 8715 urspårade på grund av axelbrott en tjänstevagn, som gick näst sist i tåget. Vagnen, som släpades på spåret c:a 2 km, innan tåget stannade, ramponerades fullständigt. Å den efterföljande vagnen skadades bromsinrättningen. Å vagnen närmast framför den urspårade uppstod fjäderbrott och krökt dragstång. Ett 50-tal sliprar skadades.

Björneborg—Kristinehamn den 15/8.

I tåg 5018 urspårade en kalkvagn på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång i en lagerbox. Vagnen släpades med c:a 400 m till en mindre vägkorsning, där ytterligare sju vagnar urspårade och kastades om varandra. Spåret revs upp på en sträcka av omkring 350 m och c:a 500 sliprar och en del rälser måste utbytas.

Sikträsk—Gällivare den 15/8.

I banavdelningens gruståg 8735 urspårade en med grus lastad tjänstevagn på grund av axelbrott. Vagnen, som måste vråkas på sidan om spåret, skadades avsevärt. Å banan uppstodo avsevärda skador på en sträcka av 700 m.

Skåre—Kil den 16/8.

I tåg 7604 urspårade en vagn på grund av fjäderbrott. Vagnen framgick omkring 3 km på sliprarna och förorsakade sedan urspårning av två efterföljande vagnar.

Flybäcken—Bosundet den 21/8.

När tåg 6501 passerade kmp 106+750 uppstod sättning i banvallen, varvid de fyra sista vagnarna i tåget urspårade. Missödet förorsakades av skyfallsliknande regn.

Skästra den 4/9.

Sista vagnen i tåg 411 urspårade i en växel och fortsatte på sliprarna c:a 300 m. Urspårningen förorsakades av att ett bromsblock hade lossnat på sista hjulparet och kilats fast mellan tungan och stödrälen i växeln, varvid hjulet lyftes över rälen. Å banan uppstodo skador.

Fjällåsen—Lappberg den 10/9.

I tåg 74 urspårade på grund av axelbrott en med grus lastad vagn. Skador uppstodo å banan på en sträcka av 900 m.

Norrhög natten den 11—12/9.

Då tåg 4213 var på ingående, urspårade på grund av rälsbrott främsta hjulparet å en lastad godsvagn vid norra infartsväxeln. Vagnen gick på sidan av spåret c:a 200 m, varvid en del sliprar förstördes.

Nyåker—Brattsbacka den 12/9.

I tåg 4355 urspårade på grund av axelbrott den närmast loket gående vagnen, som var lastad med malmstoff. Förutom axelbrott uppstodo inga nämnvärda skador å vagnen. Å banan uppstodo endast obetydliga skador.

Blåvikssjön—Kattisavan den 24/9.

I tåg 8681 urspårade de tre sist i tåget gående vagnarna på grund av axelbrott å den näst sista vagnen. Två av vagnarna vråktes omkull vid sidan av spåret och skadades betydligt. Banan skadades avsevärt på en sträcka av 425 m.

Polcirkeln—Murjek den 29/9.

I tåg 95 urspårade på grund av axelbrott en malmvagn. Vagnen, som gick näst sist i tåget, släpade med till Murjek, c:a 8 km, innan urspårningen uppmärksammades. Vid Murjek skadades två växlar. Banan skadades delvis å en sträcka av 8 km.

Bodafors den 10/10.

I tåg 5462 urspårade mellan infartssignalen och infartsväxeln en godsvagn på grund av brusten axeltapp, förorsakad av varmgång. Då tåget passerade Sävsjö, observerades varmgången och tåget stoppades av en banvakt å linjen, varefter tåget med försiktighet infördes till Bodafors. Ingen skada uppstod å banan.

Sya—Mjölby den 3/11.

När tåg 4003 passerade en bansträcka, där tidigare utgrävning av tjälskjutande lera utförts, hade en sättning i spåret uppstått, vilket förorsakade att främre hjulparet å en lastad godsvagn spårade ur, varvid hjulparet gick på sliprarna en sträcka av c:a 250 m. En del sliprar skadades.

Harrträsk den 9/11.

När tåg 8780 passerade stationen, urspårade en tjänstevagn, tolfte vagnen i tåget från lok räknat, på grund av axelbrott. Härvid uppstod koppelbrott mellan denna vagn och den därnäst gående vagnen, varvid bakre delen av tåget fastbromsades och ytterligare fyra vagnar spårade ur. Tre av de urspårade vagnarna hade axelbrott och å ytterligare fyra vagnar uppkommo skador av mindre omfattning. Ett 20-tal sliprar å bangården måste utbytas, varjämte skada uppstod å en signalledning i bangårdens norra ände.

Ockelbo den 11/11.

I tåg 4211 urspårade vid utgåendet från stationen på grund av axelbrott en vagn lastad med ved. Den urspårade vagnen gick på sliprarna c:a 2 km. innan tåget stoppades. Skador uppstodo å växel- och spårmateriel.

Aneby den 16/11.

I tåg 4651 urspårade 100 m utanför norra växeln en godsvagn på grund av genom varmgång brusten axeltapp. Vagnen släpades med c:a 200 m och orsakade urspårning av ytterligare fem vagnar. Förutom skadan å vagnen uppstodo skador å banan, varjämte en växel och en korsning måste utbytas.

Norrfors—Brattsbacka den 16/11.

I tåg 8622 uppstod axelbrott på främre hjulparet på en med makadam lastad tjänstevagn, som gick sist i tåget. Vagnen hängde kvar i draginrättningen och underredet i främre änden hade sjunkit ned mot rälsen. Förutom axelbrottet uppstodo skador å vagnens lager, varjämte en dragstång och två buffertar kröktes.

Järbo—Medskogsheden den 23/11.

I tåg 9421 urspårade på grund av axelbrott en vagn lastad med bräder. Vagnen gick på sliprarna c:a 1 km. där den gick helt av spåret och drog ytterligare fem vagnar med sig. Stora skador uppstodo på vagnarna och spåret.

Åskott—Östersund den 27/12.

I tåg 8143 urspårade en vagn, lastad med ved, på grund av axelbrott. Förutom en del kurvklotsar, som måste utbytas, uppstodo inga skador å spårmaterielen.

Sällinge—Spannarboda den 29/12.

I tåg 4354 urspårade till följd av härfjäderbrott sista vagnen i tåget. Vagnen, som var lastad, erhöll betydande skador; däremot uppstodo endast mindre skador å spårmaterielen.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Öxnered den 21/3.

Då tåg 9922 befann sig på ingående och nalkades korsningen med BJ-spår, kom ett växlande BJ-lok med en vagn och korsade tågvägen med på

följd att kollision inträffade. Tågs 9922 lok urspårade med två hjulpar och BJ-vagnen ställde sig tvärs över SJ-spåret. Växlingssättet hade ej respekterat stoppsignalen vid korsningen.

Ånge den 16/10.

En närmast lok gående vagn i tåg 6121 urspårade, när tåget drogs fram över växlarna. Urspåringen förorsakades av en bromssko, som kvarlämnats framför hjulen på den urspårade vagnen.

Karungi den 17/11.

När tåg 6551 avgick från stationen, urspårade två tomvagnar i en växelkorsning. En kvarglömd bromssko förorsakade urspåringen.

5 Orsakade av olämplig lastning.

Ulriksdal—Tureberg den 25/3.

I tåg 4204 urspårade en tom Or-vagn. Anledningen till urspåringen torde ha varit, att en grövre plåt fallit ned från en framför gående vagn, lastad med järnskrot.

Stockholm C—Mälarstrand den 14/5.

I tåg 3409 urspårade en vedlastad vagn å Järnvägsbron på grund av att ett vedträ fallit ned i spåret från en längre fram i tåget gående vedvagn.

Mantorp—Vikingstad den 18/5.

I tåg 4010 urspårade en cisternvagn. Anledningen härtill var att bokplan-
kor rasade ned från en framför gående vagn. När den urspårade vagnen passerade infartsväxeln till Vikingstad, förstördes denna och de närmast efterföljande sju vagnarna urspårade. Avsevärda skador uppstodo på de urspårade vagnarna och på spårmaterielen.

Björkliden—Kopparåsen den 9/6.

I tåg 12 urspårade en öppen och två slutna godsvagnar omkring 1 km norr om Björkliden. Lasten å den öppna vagnen, som gick före de två slutna, utgjordes av järnbalkar och grova vinkeljärn, vilka under tågets gång förskjutit sig så, att några av järnen fallit ned i spåret och troligen hamnat under hjulen, varigenom vagnarna bringats att urspåra. Spåret skadades på en sträcka av 300 m. Omkring 400 sliprar måste utbytas.

Ervalla—Dyltabruk den 17/10.

I tåg 4351 urspårade en tom godsvagn på grund av att en sliper från en framförgående vagn fallit ned i spåret. Smärre skador uppstodo å vagnen.

6 Orsakade av kollision med landsvägsfordon.

Tallhed—Orsa den 25/1.

Rälsbusståg 2625 påkörde vid en obehövad vägkorsning en hästskjuts, lastad med timmer, varvid körkarlen skadades svårt. Rälsbussen urspårade med främre boggin och erhöll en del mindre skador.

Lenhovda—Sävsjöström den 2/6.

Tåg 302 kolliderade vid en vägkorsning med en lastbil. Vid kollisionen skadades två resande och två personer på lastbilen. Å motorvagnen, som ur-

spårade med främre boggin, intrycktes förarhytten delvis, varjämte spåret revs upp c:a 30 m.

Skövde—Igelstorp den 3/10.

Tåg 1351 kolliderade vid en vägkorsning med en lastbil. Bilen rampone-rades fullständigt och en person i densamma skadades svårt. I tåget urspårade loket och tre personvagnar. Loket och två av personvagnarna erhö-lo avsevärda skador. Vägkorsningen är försedd med ljussignaler och ringverk, vilka fungerade normalt.

Alby—Änge den 11/10.

Tåg 4352 kolliderade vid en enskild vägkorsning med en lastbil, som kört fast i spåret. Vid kollisionen urspårade tågloket och erhö-ll betydande skador. Lastbilen ramponerades fullständigt. Ingen människa skadades.

7 Orsakade av annan anledning.

Lit—Häggenås den 17/3.

Till tåg 5952 visades stoppsignal mot tåget av en sträckvakt på grund av att en vagnstötta släpade efter en vagn. Tåget bringades att stanna, men i samma ögonblick detta skedde, urspårade en vagn. Urspåringen anses bero på, att den nedfallna vagnstötan vid "bakrycket", som uppstod, när tå-get stannade, kom att verka såsom hävarm. Ingen skada synes ha uppstått å materielen.

Slätte—Älgårås den 14/7.

I tåg 4042 urspårade en vagn, sannolikt en olastad tankvagn, och fram-gick 500 å 600 m på sliparna tills den vräktes omkull, varvid 20 efterföl-jande vagnar spårade ur och kastades om varandra. Hjälp-tåg utgick från olika platser för bärgning och undanförande av skadade vagnar. Arbetet för-svårades avsevärt genom att en bensinlastad tankvagn låg inklämd mellan de övriga vagnarna. Röjningsarbetet bedrevs med största möjliga kraft och efter ett dygn lågo samtliga vagnar hinderfritt. Sedan ledningsmontaget några timmar därefter färdigstälts, kunde tågen åter framgå förbi olycksplatsen. Missödet antages ha förorsakats av att förenämnda olastade vagn vid en hoptryckning av tåget lyfts ur spåret.

Åsljunga—Vanåsfors den 16/8.

I tåg 7992 urspårade tre vagnar vid påkörning av ett par nötkreatur, som kommit in på banan.

Veberöd—Klostervågen den 17/8.

Tåg 2605 påkörde en flock kor, av vilka tre dödades. En godsvagn i tåget urspårade.

Karlshamn den 12/9.

När tåg 6524 var på utgående från stationen, släpades en presenning med tåget, varvid en växel omlades och fyra vagnar urspårade. Endast mindre skador uppstodo.

Backaryd—Ettelbro den 22/9.

I tåg 9085 urspårade främsta hjulparet på en godsvagn på grund av att ett vedträ låg på rälsen.

Johannisberg den 23/9.

När tåg 6123, som dragits fram förbi yttersta växeln för att möjliggöra förbigång för tåg 8102, backades tillbaka, urspårade två vagnar i tåget. Olyckan anses förorsakad av att en lastad vagns buffertar trängde under en icke lastad vagns buffertar och lyfte denna ur spåret. Båda de urspårade vagnarna skadades.

Moskosel—Trollforsen den 19/10.

Rälsbussståget 1031 påkörde och dödade en häst. Rälsbussen spårade ur med tre hjulpar och släpvagnen med ett. En del mindre skador uppstodo å rälsbussen och släpvagnen. Å spåret uppstod endast obetydlig skada.

Orsakade av outredd anledning.

Östavall den 16/2.

Då tåg 4355 var på ingående urspårade i infartsväxeln ena hjulparet å en vagn, som gick närmast loket. Å loket uppstodo mindre skador.

Ramsjö—Hälsingenybo den 20/2.

I tåg 4363 urspårade sista vagnen med främsta hjulparet och släpades med c:a 700 m. Inga större skador uppstodo å spåret.

Förslövsholm den 21/4.

I tåg 5154 urspårade tågets sista vagn av outredd anledning. Endast obetydliga skador uppstodo.

Uddevalla hamn—Lane den 12/5.

I tåg 106 urspårade de tre sista vagnarna med alla hjulparen. Några skador å vagnarna kunde icke konstateras. Rälsutbyte pågick och hastigheten var vid urspåringsstället nedbringad till 10 km/tim. Missödet har ansetts möjligen stå i samband med pågående rälsbyten.

Stockholm C—Stockholm S den 14/5.

I tåg 3409 urspårade med främre hjulparet en vagn lastad med björkved vid svängbron över Norrström. Vid urspåringen skadades ett antal sliprar. Anledningen till olyckshändelsen har icke med bestämdhet kunnat fastställas. Möjligen har något vedträ fallit ned från vagnen och förorsakat urspåringen.

Herrhult den 25/5.

Då tåg 1660 var på ingående, urspårade lokets ledarhjul i ingångsväxeln. Några felaktigheter på lok eller spår, vilka kunnat bidra till urspåringen, ha ej konstaterats. Hjulparet gick c:a 100 m vid sidan av rälsen och härunder skadades kurvklotsar och rälsskarvbultar.

Majenfors—Putsered den 26/5.

Sista vagnen i tåg 7802 urspårade av okänd anledning och gick vid sidan av spåret c:a 1 300 m, tills kopplet brast. Vagnen blev stående tvärs över spåret och blockerade linjen. Ett stort antal skarvbultar och kurvklotsar måste ersättas.

Nyland—Prästmon den 31/5.

I tåg 8252 urspårade en lastad godsvagn. Vagnen släpade med c:a 300 m. En del sliprar och rälsskarvbultar måste utbytas. Orsaken till urspåringen är obekant.

Linghem—Gistad den 9/6.

I tåg 4004 urspårade en vagn och släpade i spåret till södra infartsväxel i Gistad, där den gick på spår igen c:a 2 km från urspåringsstället. Tåget stannade vid norra infartsväxeln. I vagnen, som var lastad med potatis, uppstod eld, vilken släcktes efter omlämpning av lasten. En växel, åtskilliga sliprar och en del övrig spårmaterial måste utbytas.

Oringen—Ålandsbro den 12/6.

I tåg 8251 urspårade det främsta hjulparet på loket, varvid obetydliga skador uppstodo på spåret.

Ödeborg den 17/6.

Då tåg 102, som intogs å spår 2, passerade korsningen mellan spåren 2 och 3, urspårade bakre hjulparet å en närmast loket gående F-vagn. Inga skador uppkommo vare sig å vagn eller spår. Anledningen till urspåringen har icke kunnat utrönas.

Viksjöfors—Alfta den 6/7.

Tåg 8402 urspårade med sju vagnar på ingående till Alfta station. Tre vagnar, som stjälppte, blevo ramponerade och dessutom tilltygades spåret avsevärt. Någon orsak till urspåringen har ej kunnat fastställas.

Ervalla—Frövi den 11/7.

I tåg 701 urspårade sista vagnen och törnade mot en kontaktledning stolpe, som kröktes, varjämte smärre skador uppstodo på banan. Anledningen till urspåringen har ej kunnat fastställas.

Rävlanda den 12/7.

Då tåg 7676 var på ingående å stationen, urspårade av outredd anledning sex första vagnarna vid passerandet av korsningen mellan spåren 3 och 4. Vagnarna, av vilka två vräktes omkull och tre blevo intryckta i varandra, ramponerades avsevärt. En bidragande orsak till urspåringens stora omfattning synes ha varit, att en stödräl lossnat och trängt in i andra vagnen från loket räknat.

Trångsviken—Mattmar den 21/7.

I tåg 5902 urspårade de två sista vagnarna i tåget, varvid spåret förstördes på en längre sträcka. Den ena vagnen blev fullständigt ramponerad och den andra avsevärt skadad. Orsaken till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Ulricehamn—Pinebo den 26/7.

Vid utgången ur en kurva med 396 m radie urspårade främsta hjulparet i tågs 708 lok. Å spåret uppstodo endast obetydliga skador.

Ljungby den 28/8.

Vid tågs 7991 ingående å stationen urspårade av okänd anledning en tolvaxlad godsvagn med ett hjulpar.

Åseda den 1/9.

Vid tågs 9822 ingående å stationen urspårade en godsvagn i en växelkorsning. Orsaken förmodas vara buffertförskjutning vid inbromsning.

Skattungbyn den 22/9.

Då tåg 8401 var på ingående å stationen, urspårade loket och de två främsta vagnarna i infartsväxeln. Avsevärda skador uppstodo å spåret. Anledningen till urspåringen har ej kunnat fastställas.

Dockmyr den 9/12.

I tåg 4351 urspårade sista vagnen i tåget i en växelkorsning. Ingen skada uppstod.

Långsele den 10/12.

Rälsbusståg 2672 urspårade i en växelkorsning med främsta bogginas ena hjulpar och fortsatte c:a 25 m vid sidan om spåret fram till en växel, där den gick upp på spår igen. Mindre skador uppstodo i spåret.

Linghem den 13/12.

Vid tågs 7352 utgående från stationen urspårade av okänd anledning fyra närmast lok gående vagnar. Endast mindre skador uppstodo.

Tutaryd—Förarp den 16/12.

I tåg 9031 urspårade på Tutaryds bangård en tom godsvagn. Den hade sedan gått å sliprarna c:a 2.700 m. Vid en växel i Förarp drog sig ytterligare tre vagnar av spåret. Vagnarna, som voro tomma, erhöilo smärre skador.

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

Kiruna den 7/1.

Då tåg 22 ankom till stationen upptäcktes, att rullagerboxen å ena hjulaxeln i en personvagn var skadad och lagret varmgånget. Vagnen avkopplades. Inga skador i övrigt.

Alby den 14/1.

I tåg 4203 uppstod axelbrott å en godsvagn, som dock ej urspårade.

Holmfors—Boden C den 18/3.

I tåg 89 brast strax söder om Holmfors en axeltapp å en lastad malmvagn, varvid lagerboxen ramlade ned och släpade utefter rälen. Händelsen observerades av banpersonalen, som dock icke lyckades stoppa tåget. Detta fortsatte till Boden C, där det stannade framför infartssignalen, sedan banpersonalen varskott tågklararen om det inträffade. Några nämnvärda skador uppstodo ej å spåret.

Huddinge—Tullinge den 22/3.

I tåg 4050 uppstod genom varmgång axeltappsbrott å främre hjulparet å en lastad godsvagn, varefter vagnskorgen sjönk ned och lagerboxen kom att släpa mot spåret. Vagnen urspårade dock icke. Då Huddinge station passerades, hade hjulet arbetat sig igenom vagnsgolvet med påföljd att lasten, som delvis bestod av plåt, slungades av vagnen, varvid en del skador uppkommo på stationshuset och plattformen. Å spåret uppstodo endast mindre skador.

Ragunda den 23/4.

Då tåg 6054 passerade stationen iakttog tågklararen varmgång i tågets sista vagn. Stoppsignal från tågklararen kunde ej iakttas av lokpersonalen på grund av kurva. Tåget stoppades medelst nödutlösning på linjen Ragunda—Bispgården, där vagnen avkopplades. Lagerboxen var borta och axeltappen mycket illa skadad. Sedan en del av lasten lossats, kunde vagnen släpas in till Ragunda av utsänt lok.

Vretstorp—Laxå den 31/5.

Tåg 7501 stoppades av lokpersonalen å linjen, enär kraftig rök trängde fram från en vagn i främre delen av tågsättet. Vid undersökning upptäcktes axelbrott å en godsvagn, lastad med tackjärn. Såväl å vagnen som å spåret uppkommo en del skador. Ett gammalt axelbrott kunde konstateras.

Högboda—Brunsberg den 23/8.

Lokpersonalen observerade rök från en vagn i tåget, som därför stoppades. Vid undersökning befanns, att å fjärde vagnen från lok räknat hade en saxpinne gått ur och bärfjädern krängt åt sidan, varvid lagergaffeln sjunkit ned mot rälén. Tåget fortsatte med nedsatt hastighet till Brunsberg, där vagnen avkopplades.

Gistad den 22/9.

Tågs 4004 lokpersonal observerade varmgång å en vagn i slutet av tågsättet, varför tåget stoppades. Vid undersökning av vagnen visade det sig, att axelbrott uppstått. Vagnen hade icke urspårat. Förutom axelbrottet uppstodo endast obetydliga skador.

Töreboda den 20/12.

Då tåg 4717 passerade stationen, observerade tågklararen varmgång i en vagn i slutet av tåget. Stoppsignal gavs, men denna observerades icke av lokpersonalen, varför stationen anmodade driftcentralen att bryta strömmen. Vid undersökning iaktogs, att varmgång uppkommit å en godsvagn, varjämte en bärfjäder brustit. Vagnen var överbelastad med 3 ton.

F. ELD I TÅG.

Norrhög den 4/1.

I tåg 4203 hade eld utbrutit i en vagn lastad med träkol. Lasten brann upp och en del av vagnen skadades.

Tvärålund—Tväråbäck den 10/1.

Under tågs 6057 gång observerade lokpersonalen, att gnistor kastades upp från första vagnen i tåget, vilken var lastad med träkol. Tåget infördes till Tväråbäck, där vagnen fränkopplades och brandkår tillkallades för släckning.

Koler—Storsund den 12/1.

Tåg 94 nödbromsades på linjen, enär eld utbrutit i en postvagn, som gick närmast loket i tåget. Elden släcktes omedelbart av tågpersonalen.

Ramsjö den 25/1.

I tåg 4353 hade eld utbrutit i en vagn lastad med träkol. En del av lasten brann upp. Några bräder på vagnen blevo uppbrända.

Hennan den 26/1.

I tåg 4353 hade eld utbrutit i en vagn lastad med träkol. En mindre del av lasten skadades.

Norsesund den 1/2.

Då tåg 4720 passerade stationen, märktes eld i tåget, varför detsamma stoppades. Vid närmare undersökning observerades varmgång å en godsvagn, som avkopplades.

Trönödal den 1/2.

I tåg 8261 hade eld utbrutit i en vagn lastad med träkol. En del av lasten blev vattenskadad vid släckningen. Obetydliga skador uppstodo på vagnen.

Lycksele—Åmsele den 4/2.

Vid tågs 3685 avgång från Lycksele iakttog stationspersonalen, att rök trängde ut från en träkolslastad vagn, vilken gick sist i tåget. Detta hann dock ej stoppas, varför närmaste trafikplats, Gustavsholm, underrättades. Elden släcktes där med hjälp av banpersonalen. Tåget fortsatte därefter, men vid ankomsten till Åmsele hade elden på nytt blossat upp. Vagnen frånkopplades och elden släcktes ånyo. Ingen skada uppstod å vagnen.

Kälvattnet—Skorped den 10/2.

Vid tågs 6053 ankomst till Kälvattnet upptäcktes att eld utbrutit i en träkolslastad vagn. Elden släcktes med snö och vatten. När tåget ankom till Skorped hade det ånyo börjat ryka ur lasten, varför vagnen avkopplades därstädes. Vagnen skadades icke och endast en obetydlig del av lasten förstördes.

Stockholm C den 10/2.

Tåg 4006 stoppades, emedan eld hade uppstått i en lagerbox å en vedlastad vagn mitt i tåget på grund av varmgång.

Karungi—Övertorneå den 8/3.

Strax innan tåg 9476 ankom till Bäckesta, upptäcktes eld i en vagn, lastad med hö. Vagnen gick som femte vagn från lok. Tåget framfördes till Bäckesta, där elden släcktes. Sex höbalar hade antänts underifrån. Någon skada å vagnen uppstod ej.

Hamrångefjärden—Trödje den 9/3.

I tåg 8261 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med tomlådor, som brunno upp. Ingen skada uppstod på vagnen.

Knivsta den 18/3.

Tåg 4201 stoppades, enär brand observerades i en öppen vagn lastad med ved. Vagnen avkopplades och elden släcktes av tillkallad brandkår. C:a 3 kbm ved brann upp. På vagnen uppstod däremot ingen skada.

Billesholm den 10/3.

I tåg 5483 hade eld uppstått i två med gengaskol lastade vagnar. Vagnarna avkopplades och elden släcktes av tillkallad brandkår. Lasterna blevo fullständigt förstörda.

Lit—Häggenås den 20/3.

Å tåg 2326 utbröt eld i lokets vedförråd. Tåget stoppades, varefter elden kunde släckas. Mindre skador uppstodo å vedhäcken.

Hålbergsliden den 28/3.

Vid tågs 8525 ankomst till platsen observerades, att eld utbrutit i en träkolslastad vagn. Vagnen inväxlades på sidospår och elden släcktes.

Iggesund den 31/3.

I tåg 8262 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med träkol. Lasten blev endast obetydligt skadad. På vagnen uppstodo mindre skador.

Örbyhus—Dannemora den 5/4.

Då tåg 423 befann sig mellan Bennbo och Dannemora, upptäckte lokpersonalen, att en träkolslastad vagn antänts, troligen av gnistor från loket. Tåget framfördes med försiktighet till Dannemora, där branden släcktes av tillkallad brandkår. Skador uppstodo på vagnen.

Kuri den 7/4.

I tåg 8523 hade eld utbrutit i två träkolslastade vagnar, tredje och fjärde vagnarna från lok räknat. Dessa backades in på sidospår, varefter släckning vidtog. Några skador å vagnarna uppstodo ej. En mindre del av lasten förstördes.

Ljusdal den 7/4.

I tåg 6326 hade eld utbrutit i en tysk vagn, lastad med bräder. En del av lasten blev skadad.

Sörtjärn—Överhogdal den 8/4.

Strax efter tågs 2311 avgång från Sörtjärn upptäcktes av lokpersonalen rök från tåget, varför detsamma bringades att stanna. Vid undersökning befanns, att det uppstått eld i bälgen till en personvagn. Elden släcktes, innan större skada uppstått.

Hybo—Långbacka den 11/4.

I tåg 6282 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med trämassa. Två balar trämassa skadades.

Almedal den 15/4.

Då tåg 7663 passerade Almedal, upptäcktes eld i tredje vagnen från lok räknat, varför tåget stoppades. Sedan kontaktledningen gjorts spänningslös, begöts lasten, som bestod av bomullsavfall, med vatten och brandkåren alarmerades. Vagnen avkopplades.

Hataträsk—Avafors den 19/4.

Under tågs 9461 gång observerades, att eld utbrutit i en öppen vagn, som gick närmast lok och vilkens last utgjordes av en stor låda innehållande flyttsaker, packade i halm o. d. Tåget stoppades och försök gjordes att släcka elden. Denna kunde dock endast dämpas medelst vattenbegjutning från loket. Tåget framfördes därefter till Avafors, där elden släcktes. Endast obetydliga skador uppstodo å vagnen, men lasten förstördes.

Pakkoselet den 21/4.

Vid rälsbusstågs 1033 ankomst till platsen hade eld uppstått i rälsbussens golv intill skåpet vid luftkompressorn. Elden släcktes med hjälp av rälsbussens eldsläckningsapparat. Några mindre skador uppstodo å rälsbussen.

Bromölla den 29/4.

Eld uppstod i fyra med torv lastade vagnar, som gingo närmast lok. Inga skador uppstodo å vagnarna. Torven förstördes delvis.

Ryssby den 29/4.

I tåg 6519 hade eld uppstått i en med torv lastad vagn, som gick närmast lok. Inga större skador uppstodo.

Tomelilla den 29/4.

Vid tågs 8161 ankomst upptäcktes eld i en vagn lastad med torv. Elden släcktes genom vattenbegjutning från vattenkastare. Endast en mindre del av lasten skadades.

Bergsboda—Grössjön den 9/5.

Tåg 3705 stoppades av tågchefhavaren genom nödbromsning, enär eld utbrutit i isoleringen kring värmeledningen under plattformen å en F4-vagn. Elden släcktes. Endast obetydlig skada uppstod å vagnen.

Ulvö den 10/5.

I tåg 9032 hade eld utbrutit i en med stubbar lastad vagn, som gick som fjärde vagn från lok räknat. Vagnen förblev oskadad, men veden förstördes delvis.

Ruda den 11/5.

Vid tågs 9811 ankomst upptäcktes eld i en med torv lastad vagn, som gick närmast lok. Ett mindre parti av lasten förstördes.

Gåreleselet den 14/5.

Omedelbart innan tåg 6503 passerade Gåreleselet upptäcktes, att eld uppstått i fjärde vagnen från lok. För att skydda den övriga tågdelen avkopplades den brinnande vagnen och inväxlades på sidospår. Elden hade tagit sådan fart, att någon möjlighet att släcka ej förefanns. Den del av lasten, som ej var övertänd lossades, men större delen blev eldhärjad. Lasten utgjordes av en monteringsfärdig träbarack.

Tomteboda den 17/5.

Vid tågs B 303 ankomst till Tomteboda konstaterades, att eld utbrutit i en SLJ tillhörig sopvagn. Vagnens ovanrede blev svårt skadat. Anledningen till eldens uppkomst är okänd.

Sandbäck den 20/5.

I tåg 6502 upptäcktes eld i tre med torv lastade vagnar, som gingo närmast lok. Elden släcktes vid vattenkastaren. Ingen nämnvärd skada uppstod.

Uppsala C den 21/5.

Från tåg 417 avkopplades en F5-vagn, enär eld uppstått i en tjänstekupé. Elden hade uppkommit genom överhettning i elvärmekaminen på grund av att luftcirkulationen hindrats av papper och annat skräp mellan kaminen och väggen.

Kristianstad den 23/5.

Eld utbröt i släpvagnen till rälsbuss i tåg 2718. Väggar, tak och inredning spolierades. Elden släcktes av stadens brandkår.

Växjö den 23/5.

I tåg 9086 uppstod eld i en med torvströ lastad vagn, som gick andra vagn från lok räknat. Lasten och en presenning förstördes.

Sannahed den 24/5.

I tåg 7263 upptäcktes, att eld hade uppstått i en lastad godsvagn. Enär inga släckningsmöjligheter funnos på platsen, infördes tåget till Hallsberg. Under tågets gång dit föllo brinnande delar av vagnens överbyggnad ned och antände sliprarna på ett flertal ställen. Elden torde ha förorsakats av gnistor från lok i KYJ tåg.

Stavsjö mosse den 26/5.

Eld upptäcktes i en i tåg 9032 gående med stubbar lastad vagn. Lasten lossades och elden släcktes.

Älvsby den 4/6.

Efter tågs 8506 ankomst upptäcktes eld i en vagn. Vagnen inväxlades å sidospår och elden släcktes. Nästan hela lasten förstördes, men endast obetydliga skador uppstodo å vagnen.

Bräcke den 5/6.

Omedelbart före tågs 6053 ankomst till Bräcke upptäcktes att eld uppstått i en träkolastad vagn, gående som fjärde vagn från lok räknat. Innan den brinnande vagnen hunnit undanväxlas, hade elden spridit sig till två närmast därefter gående vagnar, även dessa lastade med träkol. Den först antända vagnen blev helt uppbränd. De båda övrigas träbeklädnad uppbrändes delvis.

Karungi den 5/6.

Vid tågs 6552 ankomst upptäcktes eld i en godsvagn i tåget. Vagnen undanväxlades till vattenkastaren, där elden släcktes. Ungefär hälften av lasten förstördes. Även å vagnen uppstodo en del skador.

Storsund—Koler den 5/6.

Då tåg 4351 passerade Lillpiteälv, observerade lokpersonalen, att eld utbrutit i två vagnar, lastade med gengaskol i papperssäckar. Tåget infördes till Koler, där vagnarna fränkopplades och elden släcktes. Golven i vagnarna och fyra presenningar sönderbrändes. Så gott som hela lasten brann upp.

Buddbyn—Boden C den 6/6.

Då tåg 8511 passerade Buddbyn iaktogs, att eld utbrutit i en vagn, lastad med ved. Tåget stoppades och elden släcktes. Vid tågets ankomst till Boden C hade elden åter blossat upp, varför den ånyo måste släckas. Obetydliga skador uppstodo å vagnen. En mindre del av lasten skadades.

Björna den 8/6.

Vid tågs 6058 ankomst till Björna observerades, att eld uppstått i en vagn, lastad med gengaskol i säckar. Försök gjordes att släcka elden, men detta lyckades ej, varför vagnen måste undanväxlas och brandkår tillkallas för släckning. Nästan hela lasten förstördes. Två presenningar, som täckte lasten, uppbrändes och vagnens botten skadades.

Ramsjö den 12/6.

I tåg 4353 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med träkol. C:a 350 hl träkol brann upp. Skador uppstodo även på vagnen.

Stidsvig den 15/6.

I tåg 2417 observerades eld i fjärde vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med torv.

Jörn den 19/6.

Strax före ankomsten till stationen upptäckte lokpersonalen å tåg 8523 att eld utbrutit i en träkollastad vagn. Elden släcktes. Å lasten uppstod ringa skada.

Långträsk—Myrheden den 20/6.

Ungefär 2 km söder om Långträsk stoppades tåg 21 på grund av tjuvbromsning i en personvagn. Gnistor från bromsblocken hade antänt isoleeringen å ett värmeledningsrör och underredet å vagnen. Sedan elden släckts, infördes tåget till Myrheden, där vagnen avkopplades. Några mindre skador uppstodo å vagnen.

Smedby den 20/6.

I tåg 9551 uppstod eld i en med torvströ lastad vagn, som gick fjärde vagn från lok räknat. Elden släcktes av tillkallad brandkår. Lasten blev helt förstörd.

Långbansände—Lesjöfors den 21/6.

Lokpersonalen å tåg 7722 observerade eld i den sista vagnen i tåget, varför delsamma stoppades. Vagnen var lastad med torvströ och fullständigt övertänd. Vagnen fränkopplades och tillkallad brandkår släckte elden.

Långviksmon—Björna den 27/6.

Tåg 6057 stoppades strax söder om Långviksmon på grund av att eld utbrutit i en i tåget gående vagn, lastad med gengaskol, och därefter spritt sig till tre andra vagnar lastade med träkol. Tåget återfördes till Långviksmon, där brandkår och banpersonal tillkallades för släckning av elden. Tre av vagnarna med last förstördes fullständigt. Å den fjärde vagnen uppstod endast ringa skada. Sexton räler och ett åttiotal sliprar måste utbytas å bangården.

Målaskog—Ryssby den 27/6.

I tåg 9032 uppstod eld i lokets torvvagn. Elden släcktes dock innan större skada uppstått.

Ljungby den 29/6.

Sedan tåg 7995 avgått, upptäcktes eld i tre vagnar, lastade med torv. Tåget backades tillbaka och vagnarna avkopplades, varefter elden släcktes. Vagnarna voro i tåget placerade som fjärde, sjätte resp. sjunde vagn från lok räknat.

Nässundet—Sjöändan den 30/6.

I tåg 5303 upptäcktes eld i en med träkol lastad vagn. Tåget stoppades och lokpersonalen försökte släcka elden. Då detta misslyckades, infördes tåget till Sjöändan, varifrån brandkår rekviderades. Lasten blev förstörd. Antändning kan möjligen ha skett genom gnistor från lok.

Skorped—Grönåsen den 1/7.

I tåg 21 hade eld uppstått i golvet till en sovagn, som gick sist i tåget. Tåget stoppades å linjen, men kunde elden icke släckas där, varför tåget framfördes till Grönåsen, där elden släcktes.

Mellansel den 2/7.

När tåg 4351 ankom till stationen, uppmärksammades att rök trängde ut från en vagn, lastad med träkol. Sedan vagnen avkopplats, släcktes elden efter det att en del av lasten lossats. Ett mindre hål hade bränts i vagnsgolvet, troligen genom gnistbildning i bromsblocken i samband med tjuvbroms. Ingen skada uppstod å lasten.

Hundsjö—Degerselet den 5/7.

Strax innan tåg 6551 ankom till Hundsjö, upptäcktes eld i en lastad gods-vagn. Tåget infördes till Hundsjö, där vagnen avkopplades och elden släcktes.

Äminne den 5/7.

I tåg 7992 hade eld uppstått i en vagn, lastad med torv.

Mala den 7/7.

I tåg 2123 hade eld uppstått i en vagn, lastad med torv.

Vivstavarv den 9/7.

Vid tågs 2683 ankomst hade eld utbrutit i vedtraven på lokets tender. Loket kördes till vattenkastaren, där elden släcktes.

Åseda den 9/7.

Eld hade uppstått i bälgen på vagnen närmast lok i tåg 99.

Grimslöv den 11/7.

Eld utbröt i torvvagnen till loket i tåg 9032. Försök att släcka elden misslyckades, varför vagnen avkopplades.

Gullberna den 11/7.

I tåg 9001 hade eld utbrutit i en vagn lastad med sliprar.

Norrård den 11/7.

I tåg 9031 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med torv. Vagnen avkopplades.

Torskors den 12/7.

I tåg 6317 hade eld uppstått i en vagn, lastad med slipersved.

Älvsbyn den 14/7.

Efter tågs 6056 ankomst till Älvsbyn upptäcktes, att eld utbrutit i en tysk godsvagn, lastad med förbandsartiklar och desinfektionsmedel. Innan vagnen hunnit undanväxlas, hade den övertänts. Kontaktledningen över två tågspår avbrändes. Först efter två timmar lyckades det att med hjälp av tillkallad brandkår släcka elden. Vagnens tak och väggar förstördes fullständigt. Av lasten kunde endast en mindre del räddas.

Snyten den 26/7.

Tåg 4363 stoppades å stationen, emedan eld hade uppstått i en vagn, lastad med träkol. Vagnen fränkopplades och elden släcktes av tillkallad brandkår. Vagnens trävirke och större delen av lasten uppbrändes.

Berghem den 26/7.

I tåg 9903 hade på grund av gnistor från loket eld uppstått i en närmast loket gående vagn, lastad med kasserade sliprar. Vagnen infördes omedelbart å sidospår och försök gjordes av personalen att släcka elden, men emedan detta visade sig omöjligt, tillkallades brandkår. Vagnen skadades icke.

Kilsmo den 26/7.

Vid tågs 4075 ankomst upptäcktes eld i en lastad öppen godsvagn. Vagnen avkopplades och elden släcktes medelst vattenbegjutning. En del av lasten förstördes. Ingen skada uppstod å vagnen.

Järneträsk den 28/7.

Tåg 94 stoppades på grund av tjuvbromsning å en sist i tåget gående personvagn. Hjulringarna voro upphettade och eld hade utbrulit i vagnsgolvet. Golvet bröts upp i en sovkupé och elden släcktes, innan någon större skada hade uppstått.

Näsbyholm den 4/8.

Vid tågs 6851 ankomst upptäcktes eld i en med gengaskol lastad vagn. Elden släcktes. Obetydliga skador uppstodo på vagnsgolvet.

Svenstorp den 7/8.

I tåg 8161 uppstod genom gnistantändning från loket eld i en vagn, lastad med torv. Vagnen avkopplades och brandkår tillkallades, som släckte elden.

Kingelstad—Vadensjö den 11/8.

I tåg 7927 uppstod eld i en vagn, lastad med stubbved. Tillkallad brandkår släckte elden. Större delen av lasten blev uppbränd och skador uppstodo även å vagn och telefonledningar.

Ljung den 12/8.

Vid tågs 6901 ingående å stationen förmärktes rök i en med bränntorv lastad vagn. Lasten begöts rikligt med vatten och tåget fortsatte, men emedan röken tilltog, måste vagnen avkopplas vid nästa station.

Sandbäck—Gustavstorp den 15/8.

I tåg 6503 utbröt eld i presenningen å en träkolslastad vagn. Elden släcktes, sedan tåget stoppats.

Vimosågen den 16/8.

Då tåg 5304 passerade stationen, observerades eld i fjärde vagnen från lok räknat. Tåget stoppades och vagnen avkopplades. Lasten var emellertid så övertänd, att brandkår från Mora måste tillkallas. Vagnen, som skadades avsevärt av elden, var lastad med stubbar.

Gustavstorp den 17/8.

I tåg 6502 hade uppstått eld i en med torv lastad vagn genom antändning av gnistor från loket. Inga skador uppstodo å vagnen.

Kärraboda den 17/8.

Då tåg 7162 anlände, brann det i en med torv lastad vagn, som antänts genom gnistor från loket. Lasten brann upp fullständigt.

Märserum den 17/8.

I tåg 6502 uppstod eld i en vagn, lastad med torv. Vagnen avkopplades.

Ryedal den 17/8.

Eld utbröt i en med träkolsstybbsäckar lastad vagn i tåg 9002. En del av lasten måste lämpas av vagnen.

Hillared den 21/8.

I tåg 9914 hade eld uppstått i en vagn, lastad med torv. Vagnen avkopplades och tillkallad brandkår släckte elden. Lasten skadades obetydligt.

Staffanstorp den 21/8.

Då tåg 8131 ankom, brann det i två närmast lok gående vagnar, lastade med torv. Torven hade antänts av gnistor från loket.

Mörå den 22/8.

I tåg 6502 hade eld utbrutit i fyra främst i tåget gående vagnar, lastade med torv. Elden släcktes. Smärre skador uppstodo å vagnarna.

Korsträsk—Älvsbyn den 25/8.

Under tågs 2424 framförande utbröt eld i lokets maskinrum. Ett relä hade brunnit fast och när detta släppte, uppstod så stark gnistbildning, att en del pallningsvirke och en mopp antändes. Elden släcktes av lokpersonalen. Endast obetydliga skador uppstodo.

Målaskog den 25/8.

I tåg 6523 upptäcktes eld i fyra vagnar, lastade med torv. Lasten begöts med vatten. Inga större skador uppstodo.

Rahanåve—Kitajaur den 25/8.

I tåg 8523 utbröt eld i en vagn, lastad med bl. a. gengasved. Elden släcktes av tågpersonalen. Endast obetydliga skador uppstodo på lasten.

Aspeå den 28/8.

Vid tågs 6056 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i vagnsbotten å en lastad gods-vagn. Vagnens broms hade tidigare avstängts på grund av tjuvbromsning.

Eket den 30/8.

I tåg 7999 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med torv.

Karlshamn den 16/9.

Eld observerades i en med torv lastad vagn i tåg 6518. Vagnen avkopplades och elden släcktes.

Bromölla den 18/9.

I tåg 6518 hade eld uppstått i en vagn, lastad med torv. Lasten blev helt förstörd.

Hällenyland—Härnösand den 18/9.

I tåg 8086 uppstod eld i en med torvströ lastad vagn, gående närmast lok. Elden kunde ej släckas, utan hela lasten blev förstörd. Vagnen erhöi inga skador.

Korsträsk den 18/9.

Tåg 4354 stoppades vid stationen på grund av att gnistor från bromsblocken antänt en med hö lastad vagn, som gick sist i tåget. Sedan elden släckts, framfördes tåget till Älvsbyn, där vagnen sattes för eftersläckning och undersökning.

Aplared den 20/9.

Tåg 9914 stoppades å stationen, enär eld uppstått i en med torv lastad vagn, som gick som sjunde vagn från lok räknat. Vagnen avkopplades och tillkallad brandkår släckte elden. En del av lasten förstördes.

Näsbyholm den 22/9.

Vid tågs 6851 ankomst upptäcktes eld i en vagn, lastad med torv.

Boden S den 23/9.

Vid tågs 9423 ankomst till stationen uppmärksammades, att det brann i en personvagn i tåget. Elden hade uppkommit genom tjuvbromsning. Bromsblocken voro nedsmälta. För att komma åt eldhärden måste golvet i vagnens toalettavdelning huggas upp.

Bergsjö—Högen den 9/10.

I tåg 8295 observerade lokpersonalen att eld utbrutit i en vagn, lastad med hö. En del av lasten samt en presenning, som täckte lasten, förstördes.

Missenträsk—Stensträsk den 14/10.

Under framförande av rälsbusståget 1045 fattade trävirket i kompressorrummet eld på grund av varmgång i kompressorn. Elden släcktes. Kompressorn fränkopplades och bussen framfördes därefter med nedsatt hastighet.

Alvesta den 16/10.

Vid rälsbusstågs 659 ankomst till stationen upptäcktes, att eld uppstått i en slangförbindning mellan renaren och motorn. Elden släcktes med rälsbussens handeldsläckare.

Brandsmo den 27/10.

I tåg 9914 upptäcktes, att eld uppstått i en med torv lastad vagn närmast lok. Tåget stoppades och vagnen avkopplades, varefter tillkallad brandkår släckte elden. Hela lasten förstördes och vagnsgolvet var delvis förkolnat. I ytterligare en torvlast upptäcktes sedan eld, som också släcktes av brandkåren.

Ljungby den 8/11.

I tåg 7992 hade vid tågets ankomst eld uppstått i taket till en personvagn.

Gnosjö—Nissafors den 21/11.

Tåg 502 måste stoppas å linjen, när eld uppstått vid smörjrören å lokets slidskåp. Elden släcktes men slog ånyo ut vid samma ställe under tågets uppehåll i Hestra. Orsaken visade sig vara otäthet vid ångröret, varför brinnande stybb kom ut. Sedan sotskåpet blivit rensat, kunde tåget fortsätta.

Lunnarp den 11/12.

I tåg 8201 hade eld uppstått i en vagn lastad med torvströ. Vagnen var kopplad sist i tåget, som bestod av 18 vagnar.

Alby den 16/12.

Vid tågs 8307 ankomst observerades, att eld utbrutit i en vagn, lastad med karbid. Anledningen till eldens uppkomst har ej kunnat utrönas,

Fritsla den 19/12.

Vid tågs 6939 ankomst hade eld uppstått i en med bomullsbalar lastad vagn. Elden släcktes. En obetydlig del av lasten förstördes.

Älvros—Sveg den 19/12.

I tåg 6461 hade eld utbrutit i en vagn, lastad med träkol. Tåget stoppades och isärkopplades vid den antända vagnen, som infördes till Sveg för släckning. Endast obetydliga skador uppstodo.

G. OLYCKSTILLBUD OCH OLYCKSHÄNDELSER UTAN SVÄRARE FÖLJDER.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion.

Storvik den 1/1.

Vid tågs 93 avgång från stationen låg en växel i tågvägen i felaktigt läge till lokstallet. Tåget körde in på spåret till lokstallet c:a 20 m.

Åre den 8/1.

Tåg 10099 uppkörde en i bangårdens östra ände belägen växel, vilken var fellagd, varvid växelns dragstång skadades.

Hensmåla den 9/1.

Lokpersonalen å tåg 2782 observerade vid ingående på stationen en godsvagn stående i infartstågvägen. Tåget kunde dock bringas att stanna utan att sammanstötning skedde.

Gällivare den 12/1.

Då tåg 57 var på ingående å stationen, observerade föraren, att en växel i tågvägen var fellagd. Växeln uppkördes. I tåget brast två koppel, varjämte mindre skador uppstodo på växeln.

Strängsjö den 15/1.

För tåg 824 låg en växel i utfartstågvägen i fel läge. Tåget kunde ej bringas att stanna, varför växeln kördes upp.

Jularbo den 1/2.

Vid tågs 8302 avgång från stationen uppkördes en växel. Tågklararen lag om veven till växeln i stället för veven till en spårspärr.

Snyten den 12/2.

För tåg 824 låg en växel i utfartstågvägen i fel läge. Tåget kunde ej bringas att stanna, varför växeln kördes upp. Tågvägsinspektion hade icke utförts.

Boxholm den 15/2.

Tåg 9422 uppkörde på utgående från stationen en fellagd, oförreglad växel, som omlagts för tidigt.

Upplands Väsby den 21/2.

Tåg 413 påkörde vid ingående på stationen två 500-kilovikter, som fallit av ett tidigare tåg. En av lokets bärfjädrar brast, varför loket måste tagas ur trafik.

Ådalsliden den 21/2.

Vid tågs 6064 avgång från stationen uppkördes i norra änden av bangården en växel, som icke omlagts efter ett mötande tåg. Mindre skador uppstodo på växeln.

Bispgården den 22/2.

Tåg 8101 uppkörde vid avgång från stationen en växel, som intog felaktigt läge, varvid den elektriska spärren sönderkördes. I övrigt inga skador.

Kilafors den 2/3.

Vid tågs 6261 avgång från stationen var utfartstågvägen fellagd, varför en växel uppkördes. Växeltungan kröktes och förreglingen skadades.

Ytterån den 3/3.

Vid tågs 9550 avgång uppkördes en växel, som intog fel läge.

Katrineholm den 11/3.

Då tåg 3 passerade en växel i utfartstågvägen, låg denna fel och uppkördes. Växellåset slets sönder; för övrigt uppstodo inga skador.

Järbo den 13/3.

Vid tågs 4355 avgång från stationen uppkördes en växel, som ej omlagts, efter det att en vagnuttagning införts på stationen.

Axelvold den 17/3.

Sedan bandisposition för vagnuttagning av rep-tåg avslutats och vagnarna intagits å spår 1, visades körsignal till tåg 1457 till samma spår. Tåg 1457 lyckades emellertid stanna före ankomsten till de uppställda vagnarna. Avsikten hade varit att intaga tåg 1457 efter föreskrivna signaler på annat spår.

Dyltabruk den 17/3.

För tåg 605 låg en växel i utfartstågvägen i fel läge. Växeln kördes upp, varvid den elektriska växelspärren delvis skadades. Tågvägsinspektion hade icke utförts.

Hallsberg den 19/3.

Körsignal hade givits till tåg 4363 för gång till rangerbangården, trots att loket från tåg 659 genom en fellagd växel kommit in i tågvägen. Tåg 4363 upptäcktes i så god tid av personalen å loket från tåg 659, att detta kunde köras tillbaka hinderfritt, varigenom en sammanstötning undveks.

Hästbo den 22/3.

Vid tågs 4361 avgång från stationen uppkördes en växel, som ej omlagts efter ett mötande tåg. Växeltungan blev något skadad.

Haparanda den 28/3.

Vid tågs 2793 avgång iakttog föraren, att flera växlar i tågvägen yoro fellagda. Tåget kunde stoppas före ankomsten till växlarerna, varför ingen skada uppstod. Tågklararen hade underlåtit att inspektera tågvägen i hela dess längd.

Boden S den 8/4.

Tåg 22 intogs å stationen enligt Sáo § 52: 3. Växel 8 i tågvägen var emellertid fellagd, varför tåget gick in på kajspåret och var nära att kollidera med två på detta spår stående personvagnar. Tågexpeditören hade underlåtit att kontrollera, att ovannämnda växel var rätt lagd.

Klippan den 15/4.

Tåg 2342 intogs på stationen, som är oförreglad, genom en fellagd växel på spår, där växling pågick. Tåget kunde dock genast bringas att stanna, varefter det backades och intogs på tidtabellsenligt tågspår. Varken tågvägsklargöraren eller tågvägsinspektören hade observerat, att växeln låg i fel läge. De hade vid utförandet av sina åligganden gjort sällskap, vilket måste anses vara olämpligt.

Genevad den 25/4.

Tåg 1471 körde vid utfarten upp en växel, som ej omlagts efter ett mötande tåg.

Ballingslöv den 28/4.

Tåg 12 uppkörde på utgående en förreglad växel, som skadades.

Ervalla den 28/4.

I utfartstågvägen för tåg 701 låg en växel i fel läge. Växeln kördes upp, varvid den elektriska växelspärren skadades. Växeln hade icke blivit omlagd efter ett mötande tåg.

Huddinge den 8/5.

Tåg 138, som ankom på högerspår, körde upp en växel, som intog felaktigt läge. Ingen skada uppstod å växeln.

Lomma den 15/5.

Tåg 1827 körde upp en fellagd växel i utfartstågvägen.

Karsjö den 23/5.

Vid tågs 4203 avgång från stationen uppkördes en växel.

Morshyttan den 23/5.

Vid tågs 8317 avgång från stationen uppkördes en växel.

Storsund den 24/5.

Tåg 94, som å stationen skulle möta tåg 6055, intogs, sedan signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, å samma spår som tåg 6055, men lokpersonalen uppmärksammade förhållandet i tid och lyckades stanna tåget utan att någon kollision inträffade. Tågexpeditören, som var ny å platsen, hade av misstag lagt fel tågväg för tåget.

Teckomatorp den 28/5.

Körsignal för tåg 1882 gavs till spår 3 i stället för till spår 2. Tåget ingick å den felaktiga tågvägen, där en vagn stod, men stoppades utan att kollision uppstod.

Katrineholm den 29/5.

Då tåg 19 var på ingående och befann sig med loket c:a 100 m öster om övergången mitt för stationshuset observerades, att ett lok från tåg 135 ej undanväxlats utan stod kvar i tågvägen. Stoppsignal gavs och tåget bringades att stanna. Tågvägsklargöraren hade, sedan tågvägsinspektionen anmälts utförd, släppt in loket i tågvägen.

Vissefjärda den 5/6.

Tåg 458 körde vid utgående från stationen upp en fellagd växel i utfartstågvägen.

Lister Mjällby den 16/6.

Rälsbusståg 2765 påkörde en spårspärr, som ej var ordentligt nedlagd. Mindre skador uppstodo å bussen och spårspärren.

Grevie den 17/6.

Tåg 1458 intogs å samma spår som tåg 5159. Genom att omedelbart visa stoppsignal, lyckades tågklareraren stoppa tåg 1458, innan sammanstötning skedde.

Granbo den 23/6.

Vid tågs 6257 avgång från stationen uppkördes en växel. Mindre skador uppstodo å växeln.

Hudiksvall den 4/7.

Vid tågs 2526 utgående från stationen uppkördes en växel. Utfartstågvägen hade icke inspekterats.

Hästbo den 5/7.

Vid tågs 420 utgående från stationen uppkördes en växel. Utfartstågvägen hade icke inspekterats.

Ånge den 7/7.

Tåg 6053 intogs å spår 4 i stället för rätteligen spår 3. Å spår 4 stod uppställt ett tågsätt. Tåget lyckades stanna, varför någon skada icke uppstod.

Hybo den 15/7.

Vid tågs 6281 utgående från stationen var utfartstågvägen fellagd och en växel uppkördes.

Älgårås den 17/7.

Vid tågs 131 utgående uppkördes en medväxel. Växeln hade ej blivit fullständigt omlagd efter inkomna fordon, som utförts under bandisposition.

Ånge den 4/8.

Vid tågs 2446 ankomst låg tågvägen till spår 4 i stället för spår 1. Tåget fick backa tillbaka. Ingen skada uppstod.

Hennan den 6/8.

Vid tågs 4350 utgående från stationen uppkördes två växlar. Utfartstågvägen hade icke inspekterats.

Skänninge den 12/8.

Vid tågs 748 utgående uppkördes en växel, som icke blivit omlagd efter mötande tåg.

Morshyttan den 15/8.

Vid tågs 8320 utgående från stationen uppkördes en växel. Skador uppstodo å växeln.

Alby den 21/8.

Vid tågs 8307 utgående från stationen uppkördes en växel, varvid skador uppstodo å denna.

Vislanda den 13/9.

Tåg 5462 uppkörde vid utfart en medväxel i norra änden av bangården. Ingen skada uppstod å växeln.

Långebro den 16/9.

Tåg 454 uppkörde vid utgående från stationen en växel. Inga skador uppstodo.

Charlottenberg den 17/9.

Vid avgång från stationen körde tåg 5019 upp en växel, varvid spärrstången kröktes. Tågklararen hade lagt utfart från spår 3, varifrån tåget vanligtvis utgår, men denna dag hade tåget iordningställts å och utgått från spår 2.

Snyten den 19/9.

Tåg 4355, som å stationen skulle möta tåg 7286, intogs å samma spår som 7286, men kunde bringas att stanna utan att kollidera med detta. Lokperso-

nalen å tåg 7286 bidrog även till sammanstötningens undvikande genom att backa tåget, då 4355 sågs inkomma på spåret.

Torsåker den 21/9.

Tåg 4212 körde vid utgående från stationen upp en växel, som icke omlagts efter mötande tåg. Den elektriska växelspärren skadades.

Lörstrand den 29/9.

Tåg 412 körde vid utgående från stationen upp en växel, som efter mötet mellan tågen 91 och 412 icke omlagts för tågs 412 utfart.

Skövde den 7/10.

Tåg 4041 erhöll efter signalen »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» körsignal med infartssignalen. Under gången in på stationen observerade föraren, att växlarna voro lagda till spår, varå lok och vagnar till tåg 9434 stodo uppställda. Tåg 4041 kunde bringas till stopp c:a 70 m framför nämnda lok. Tågvägsinspektören uppger, att han sannolikt tänkt på att ha utfartstågvägen klar för tåg 9434 och omedvetet lagt om växeln.

Kilafors den 11/10.

Tåg 9450 körde vid utgående från stationen upp en växel, som härvid erhöll en del skador.

Ånge den 19/10.

Tåg 4212 intogs å spår 7 i stället för spår 5, som avsikten varit. Signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» hade givits från tåget. Ingen skada uppstod.

Krylbo den 5/11.

Tåg 4360 körde upp en fellagd växel i utfartstågvägen.

Delsbo den 6/11.

Tåg 2527 körde vid utgående från stationen upp en växel, som efter mötet mellan tågen 8332 och 2527 ej omlagts för tågs 2527 utfart.

Gällivare den 10/11.

När tåg 82 var på ingående till stationen, stod ett växlingssätt i tågvägen. Personalen å växlingsloket varnade faran och drog undan växlingssättet.

Rinkaby den 15/11.

Tåg 512 uppkörde vid utgående från stationen en växel, varvid växeltungan kröktes.

Långås den 18/11.

Tåg 1852 körde vid utgående upp en växel i norra ändan av bangården. Växeln hade ej omlagts efter tågs 1551 intagande å stationen.

Morshyttan den 18/11.

Tåg 4212 körde vid utgående från stationen upp en växel, på vilken mindre skador uppstodo.

Katrineholm den 19/11.

Tåg 124 intogs på samma spår som tåg 4039 på grund av fellagd tågväg, men kunde dock bringas att stanna utan att kollidera med detta. Tågvägen hade anmälts klar av tågvägsinspektören.

Härryda den 30/11.

Då tåg 530 avgick från stationen uppkördes en växel, som icke blivit omlagd efter tåg 515.

Söderhamn C den 9/12.

Tåg 2558 körde vid utgående från stationen upp en växel, varvid den elektriska växelspärren skadades.

Alby den 14/12.

Tåg 2558 körde vid utgående från stationen upp en växel, som erhöll en del skador.

Hovsta den 29/12.

Då tåg 641 var på utgående från stationen uppkördes utfartsväxeln, som icke lagts om efter intagande av mötande tåg.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Vedum—Herrljunga den 25/1.

Tåg 911 avsändes från Vedum utan att klartanmälan erhållits och innan framförgående tåg 9923, som nödgats kvarlämna vagnar å sträckan, helt införts till Herrljunga. Hinderanmälan hade utväxlats för sträckan i fråga. Tåget bringades att stanna, då de till skydd för de kvarlämnade vagnarna utlagda knalldosorna påkördes.

Koler den 28/2.

Tåg 2423 erhöll avgångssignal och avgick från stationen utan att anmälan »Klart O till N» erhållits från Storblåliden och innan framförgående tåg 6055 inkommit dit. Tågklareren uppmärksammade sitt fel och försökte stoppa tåg 2423 redan innan detta lämnat bangårdsområdet, men misslyckades härutinnan, varför tåget måste bringas till stopp genom nödutlösning av kontaktledningen. Sedan klart erhållits från Storblåliden, framfördes tåget till sistnämnda station.

Läggesta den 12/5.

Då tåg 309 efter avgångssignal satt sig i rörelse, observerade tågklareren, att sista hjulparet på en godsvagn, lastad med boskap och placerad sist i tåget, hade urspårat. Tåget stoppades och vagnen avkopplades. Inga skador uppstodo å vagnen; på spåret skadades ett antal kurvklotsar. Urspårningen förorsakades av att en växel omlades mellan vagnens båda hjulpar, vilket möjliggjordes genom att det bakre hjulparet befann sig på den sträcka framför växeln, på vilken den elektriska växelspärren icke verkar.

Hässleholm den 8/6.

Tåg 1714 från Tormestorp kvarhölls utanför stationen på grund av tåganhopning. Tåg 1792 var på väg å bansträckan Sösdala—Tormestorp. Sedan tågen 7801 från Vankiva och 4585 från Ballingslöv inkommit, meddelade tågklareren detta till telefonvakten för utväxlande av vederbörliga tågannälningar. Då tågexpeditören i Tormestorp samtidigt ringde för att efterhöra om 1714 inkommit, förväxlade telefonvakten tågnumren och anmälde 1714 in. Strax efteråt ringde föraren å 1714 för att efterhöra vad som hindrade tågets intagande. Telefonvakten förstod då sitt misstag och begärde nödutlösning, så att 1792 stannade ett par hundra meter bakom 1714.

Fågelsta den 11/6.

För tåg 9454 visade infartssignalen felaktig signalbild, varför tåget stoppades. Tågklareraren tyckte sig ha hört signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» och ställde därför infartssignalen till kör för det spår, varå han ämnade intaga tåget.

Granbo den 2/8.

Tåg 2510 avsändes från Granbo utan att anmälan »in» för framförgående tåg 4352 och klart för tåg 2510 erhållits från Bollnäs. Tåget stoppades på linjen efter tillsägelse av tågklareraren, som erinrat sig sitt misstag.

Vännäs den 14/8.

Vid tågs 4350 infart urspårade de tre sist i tåget gående vagnarna på grund av att tågvägen upplöstes, innan tåget i sin helhet passerat de till tågvägen hörande förreglade växlarna. En växel i tågvägen omlades av tågklareraren, innan sista vagnen i tåget passerat växeln, varvid vagnen spårade ur och drog med sig de två närmast framför gående vagnarna. Växelspärren var ur funktion, vilket tågklareraren ej hade vetskap om. Ena tungan i växeln och två räler kröktes. 10 sliprar skadades och måste utbytas.

Lagmansholm—Torp den 5/9.

Tåg 3, som passerade Lagmansholm rättidigt, stannade ungefär halvvägs mellan de båda stationerna på grund av strömlöshet. Genom tågbefälhavarens försorg ordnades med stoppsignalering medelst knalldosor. Strax efter det vederbörande tågtjänsteman utlagt den bortesta knalldosan bakom tåget, hörde han tåg 29 komma och sprang då detta till mötes visande stoppsignal. Olyckstillbudet förorsakades därav, att tågklareraren i Lagmansholm visat avgångssignal samt låtit tåget passera stationen, ehuru han ej erhållit »tåg in» för tåg 3 eller klart för tåg 29.

Norrhög den 8/9.

Tåg 2504 avsändes från Norrhög, utan att klart för tåget hade erhållits från Mellansjö, varför tåget stoppades på linjen genom att kontaktledningen urkopplades, då tågklareraren erinrade sig sitt misstag.

Landvetter den 19/10.

Tåg 508 hade stannat utanför stationen, under det att tåg 505 varit på ingående. Sedan sistnämnda tåg inkommit och stannat på stationen hade körsignal visats till tåg 508. Strax efter det sistnämnda tåg passerat infartssignalen, hade tågklareraren ställt signalen till stopp och lagt växlarna till utfart för tåg 505, varigenom tåg 508 kom att gå in mot tåg 505. Föraren observerade växlarnas felaktiga läge och lyckades stanna tåget omkring 30 m från tåg 505.

Mora den 11/11.

Då tåg 5 närmade sig stationen, upptäckte lokpersonalen ett lok stående strax framför infartssignalen, vilken visade stopp. Tåg 5 stannade omkring 250 m från nämnda lok. En stationstjänsteman i Mora hade utan tågklarerarens tillstånd lämnat Mora-Noret »lok 83 in i Mora» och »klart tåg 5 till Mora», innan sagda lok inkommit till Mora.

Valtorp den 14/11.

Efter tågs 1314 möte med extra fjärrgodståget 9407 och sedan tågbefälhavaren å 1314 visat klart för avgång, avsände tågklareraren detta tåg mot Stenstorp utan att föreskrivna tågfrågor utväxlats. Tågklareraren, som strax

därpå upptäckte sitt misstag, visade stoppsignal mot tåget, men denna uppfattades icke av tågpersonalen. Han ringde då Stenstorp och anmodade dem kvarhålla tåg 27, som skulle ha mött 1314 i Valtorp. Personalen å tåg 1314 hade i Falköping C erhållit order, dels om enkelspårsdrift å linjen Valtorp—Stenstorp, dels att extra fjärrgodståg 9407 var anordnat ifrågavarande dag. Enligt gällande bestämmelser skulle vid enkelspårsdrift tåg 1314 möta såväl tåg 9407 som tåg 27 i Valtorp, men både tågpersonalen å 1314 och tågklareraren hade glömt av mötet mellan tågen 1314 och 27.

Vitvattnet—Lappträsk den 25/11.

Tåg 10424 avsändes från Vitvattnet utan att mötande tåg 2721 inkommit dit. Mötet mellan tågen, som enligt tidtabellen skulle äga rum i Lappträsk, hade förlagts till Vitvattnet. Verkställighetsordern till tåg 2721 hade avsänts till Lappträsk, utan att först kvarhållningsorder utskrivits och delgivits föraren å tåg 10424, som erhöll avgångssignal av annan tjänsteman än tågklareraren. Sedan tåg 10424 avgått, uppmärksammades misstaget. På anmodan av Vitvattnet stoppade platsvakten i Bodträsk tåg 10424, varjämte huvudsignalerna vid Bodträsk ställdes till stopp. Mötet mellan 10424 och 2721 förlades därefter till Bodträsk.

Sundsbruk den 3/12.

Vid tågs 2681 ankomst till Sundsbruk visades körsignal för infart till spår 1. Innan tåget ingått på stationen, där det skulle möta tåg 2556, upplöstes tågvägen och lades till spår 2, som var tågväg för tåg 2556. Tåget bringades dock att stanna, sedan loket och någon vagn passerat växeln till spår 2 och backade ut omedelbart innan tåg 2556, som även erhållit körsignal, ankom till stationen.

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

Ballingslöv den 23/1.

Tåg 4378 stoppades, emedan Hässleholm meddelat, att en broms låg till. Vid undersökning visade det sig, att en tryckluftkran var stängd mellan 27:e och 28:e vagnen från lok räknat. Orsaken var slarv vid bromsprovet.

Lagmansholm—Vårgårda den 18/2.

Tåg 10 påkörde en trehjuling, lastad med stolpar. Någon skada å lok eller vagnar uppkom icke.

Limmared den 25/2.

Tåg 650 avgick från Limmared på avgångssignal, avsedd för annat tåg. Lokbiträdet uppfattade signalen som avseende tåg 650 och churu avgångstiden ej var inne, avgick föraren med tåget, då han trodde, att hans klocka hade saktat sig. Han styrktes i denna uppfattning av den omständigheten, att tågklareraren ej visade stoppsignal, då tåget avgick. Tåget backades från Kindsboda tillbaka till Limmared med biträdet som signalgivare på främsta vagnen för att hämta tågchefhavaren.

Arlöv den 11/5.

Tåg 1826 kunde ej stanna vid plattformen på grund av utebliven bromsverkan, utan körde förbi och fick backas tillbaka. Bromsprov hade ej utförts före avgången från Malmö C.

Juån den 5/9.

Då tåg 7988, som bestod av lastade grusvagnar, inkom till Juån, kunde tåget ej stanna på vanlig plats. Tåget gick förbi utfartsväxlarna och stannade först några meter framför tåg 4363, som stod utanför. Orsaken till att tåget ej kunde stoppas, torde ha varit otillräcklig bromskraft.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Norraryd den 13/1.

Tåg 9032, som vid den oförreglade stationen skulle ingå på spår 3, blev på grund av fellagd växel intaget på spår 2 och sammanstötte med en där stående lastad vagn. Smärre skador uppstodo å loket. Växeln hade omlagts sedan tågvägsinspektion skett.

Ånge den 19/2.

Under växling å Ånge bangård råkade en vagn komma i drift ut på linjen mot Parteboda. Ett lok, som utgick från Ånge för att inhämta vagnen, sammanstötte med denna, som nu kom rullande mot Ånge. Vagnen skadades så svårt, att hjälpmanskap måste utgå till platsen, innan vagnen kunde införas till Ånge. Loket erhöll inga skador.

Karungi den 23/2.

Under växling med tåg 6563 erhöll en tom godsvagn en så kraftig stöt, att vagnen fortsatte över bangården ut på linjen mot Lomkärr. Samtidigt hade tåg 1073 avgått därifrån. Vagnen observerades emellertid i god tid av lokpersonalen å tåg 1073 och återfördes av tåget till Karungi.

Nederhögen—Överhogdal den 22/3.

Under växling med tåg 8406 rullade fem vagnar ut på linjen. På grund av blåst och spårets starka lutning kunde vagnarna icke stoppas förrän de passerat Sörtjärn.

Ystad den 31/5.

Vid tågs 2561 framförande inom stationsområdet observerades, att ett växlingslok jämte en vagn infördes i tågvägen. Tåg 2561 lyckades dock stanna, utan att sammanstötning skedde.

Stockholm C den 21/6.

Efter inbackning med växellok till spår 8 av ett färdigväxlat tågsätt visades signal till återgång till växelloket. Vid framkomsten till medväxel nr 70, som ledde till spåret ifråga, varseblev föraren, att denna växel under tiden för nedbackningen av tågsättet blivit omlagd och stannade därför växelloket. I samma ögonblick passerade SWB tåg 7 förbi å spår 7. Växlingsledaren hade icke iakttagit tillräcklig uppmärksamhet å dvärgsignalerna samt försummat att iakttaga, att växlarna intogo rätta lägen, innan signal till växlingsrörelse gavs.

Katrineholm den 27/8.

Från tåg 9430 skulle avkopplas en vagn, som erhållit hjulplattor. Sedan avkoppling skett kommo tågsättets övriga vagnar i rörelse och rullade iväg mot Baggetorp. Yttersta växeln uppkördes av vagnarna, varvid en sprint i låset bröts av; eljest uppstod ingen skada.

Svalöv den 6/11.

En godsvagn, som avkopplats från tåg 7832, kom i drift och rullade ut på linjen mot Teckomatorp, där vagnen stoppades.

Hallsberg den 14/12.

På samma spår som tåg 4045 efter spårändring intogs, inväxlades från rangerbangården tåg 4373. Tågklareraren, som uppmärksammade förhållandet på spårplanen, lyckades stoppa tågen på c:a 200 m avstånd från varandra. Växlingsledaren, som släppte in tåg 4373, hade icke från ställverket gjort sig underrättad om på vilket spår tåget skulle släppas fram.

Skövde—Väring den 15/12.

Då tåg 4714 passerade utfartsväxlarna i Skövde, observerade växlingspersonalen gnistbildning vid en hjulaxel i slutet av tåget. Genom vederbörande tågklarerare anmodades driftcentralen att göra linjen Skövde—Ulvåker spänningslös. En banvakt meddelade lokpersonalen anledningen till strömavbrottet. Då något anmärkningsvärt ej kunde upptäckas fortsatte tåget, men stoppades i Väring på begäran från Ulvåkers station, där gnistbildning ävenledes iakttagits i tåget. Vid noggrann undersökning påträffades en bromssko framför hjulen på en Ob-vagn. Växlingspersonalen i Skövde hade glömt av, att stoppskon befann sig å spåret.

Orsakade av småfordon.

Horred—Veddige den 9/2.

Omkring 900 m söder om Horred observerade föraren å tåg 807 en motordressin på spåret. Tåget stoppades och backades tillbaka till Horred för att släppa förbi fordonet.

Hednoret den 16/3.

När tåg 8502 var på utgående från stationen, upptäckte föraren en motordressin, som framfördes i riktning mot tåget. Tåget stoppades, innan någon kollision inträffade.

Morjärv den 6/6.

Vid tågs 2793 ingång å stationen upptäckte föraren en tralla i tågvägen. Tåget kunde stannas, innan någon kollision inträffade. Trallan hade utförts i tågvägen av banavdelningens personal efter det tågvägsinspektionen verkställts.

Tvärålund—Tväråbäck den 6/6.

Omkring 2 km söder om Tvärålund observerade lokpersonalen å tåg 21 en banarbetare, som färdades å trampdressin mot Tväråbäck. Då banarbetaren trots upprepade signaler ej avlägsnade sig ur spåret, nödbromsades tåget och kunde bringas att stanna c:a 30 m från fordonet.

Alster den 26/7.

Tågklareraren observerade, att en motordressin passerade stationen samtidigt med att Karlstad Ö anmälde »tåg ut» för tåg 9473. För undvikande av befarad olycka begärdes nödutlösning. Småfordonsföraren hade underrättats om, att tåg 9473 var anordnat men glömt bort detsamma.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts.

Örebro S den 14/1.

Tåg 9451 påkörde en med gods lastad kärra, vilken lämnats i nedspåret å övergången till godsmagasinet. Kärnan ramponerades, och en å densamma stående låda ilgods krossades.

Krampen den 31/1.

Då tåg 602 var på ingående, påkördes en ej hinderfritt stående godsflyttningsvagn. Denna slungades mot en kontaktledningsstolpe, som kröktes, varjämte smärre skador på loket uppstodo. Godsflyttningsvagnen skadades icke.

Tullinge den 26/2.

Tåg 7004 påkörde en plattformsvagn, som uppställt för nära spåret. Vagnen spolierades fullständigt, och splitter från densamma krossade några fönsterrutor i spärrvaktshuset. Även staketet vid spärren skadades något.

Örebro C den 27/2.

Tåg 4374 körde på och ramponerade en postverket tillhörig truck, som framfördes på övergången över spåren mitt för stationshuset. Skador uppstodo även på loket samt på en SJ tillhörig plattformsvagn, mot vilken trucken slungades. Orsaken till kollisionen torde få tillskrivas bristande uppmärksamhet från truckförarens sida, enär tågklararen, som svarade för avspärrningen vid övergången, trots tecken och tillrop ej lyckades hejda honom.

Ingelstråde den 11/3.

Tåg 7952 stötte till en plattformsvagn, som ej stod hinderfritt. Inga nämnerda skador uppstodo.

Kumla den 13/3.

Tåg 4350 körde på en truck, som till följd av isbildning på plattformen slirat och kommit för nära spåret. Mindre skador uppstodo på trucken samt på loket.

Stockholm C den 24/3.

Vid ingång å spår 4 kolliderade tågs 551 lok med en postverket tillhörig plattformsvagn, som på grund av det sliriga väglaget genom sladdning råkat komma för långt ut på plattformskanten. Vagnen erhöi smärre skador.

Stockholm C den 10/6.

Tåg 7040 kolliderade vid passerandet av stationen med två plattformsvagnar tillhörande postverket. Vagnarna hade, vid en kraftig inbromsning till undvikande av påkörning av en resande, kommit i slirning mot tåget.

Kalmar C den 30/6.

Vid tågs 256 ingående på stationen hade en postverket tillhörig truck uppställt så nära spåret, att lykthållaren på den främsta personvagnen i tåget stötte mot trucken. Truckföraren skulle då flytta denna, men gjorde därvid så tvär sväng, att bakdelen skrapade mot vagnarna.

Boden C den 20/7.

När rälsbusståg 2723 var på ingående till stationen, påkördes en truck med plattformsvagnar vid en övergång mellan plattformarna.

Stockholm C den 30/7.

Tåg 9062, bestående av ensamt lok, kolliderade vid ingåendet å Stockholm C med en truck, som framfördes i tågvägen oaktat ljusvarningssignaler. Endast obetydliga skador uppstodo.

Ånge den 22/9.

Tåg 9451 stötte till en plattformsvagn, som placerats för nära spåret. En del av lasten, som bestod av cyklar, förstördes.

Mjölby den 28/10.

Då tåg 4354 var på ingående till stationen, påkördes två plattformsvagnar, som icke stodo hinderfritt. Endast mindre skador uppstodo.

Stockholm C den 15/12.

Då tåg 4 var på ingående å stationen, kolliderade detsamma med en plattformstruck, som framfördes i tågvägen oaktat ljusvarningssignaler. Trucken blev fullständigt demolerad. Å loket uppstodo en del skador.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Sundsvall—Hudiksvall den 19/1.

Rälsbusståg 2477 påkörde ett vedträ, som troligen fallit av från ett tidigare tåg. På rälsbussen skadades kylsystemet.

Ånge—Alby den 4/2.

Tåg 6261 nödbromsades på grund av att ett vedträ fallit ned från en vedlastad vagn och slagit sönder luftledningen å en annan vagn.

Fiskeby den 13/2.

Lasten av massaved från en vagn i tåg 4010 rasade vid passerandet av bron över Motala ström. En del skador uppstodo å en under byggnad varande gångbro.

Stockaryd—Rörvik den 3/3.

Tåg 4351 stoppades å linjen, enär en kran till tryckluftledningen slagits sönder av sliprar, som fallit av en vagn.

Mälarstrand—Stockholm C den 16/3.

I tåg 242 sönderslogs en fönsterruta å en personvagn av ett utskjutande vedträ från en vagn i det på andra spåret gående tåg B 611.

Mälarstrand—Stockholm C den 27/3.

Tåg 201 stötte mot något utskjutande föremål å en vagn i det på andra spåret gående tåg 4004, varvid ett handtag å loket deformerades och ena slutsignallyktan kastades av.

Lottefors den 28/3.

Då tåg 6257 befann sig på gång linjen Arbrå—Lottefors, uppstod trycksänkning i bromsledningen, så att tåget fastbromsades. Vid undersökning visade det sig, att tryckluftledningen å en vagn var sönderslagen, troligen förorsakat av nedfallande vedträn från vedlastade vagnar.

Mälarstrand—Stockholm C den 28/3.

Tåg 3439 stötte mot en utskjutande vagnstolpe å en vagn i tåg 7068, som framfördes å dubbelspåret andra spår. Härvid slogs ett fönster i lokets maskinrum sönder.

Mälarstrand—Stockholm C den 28/3.

I tåg 28 slogs en fönsterruta sönder i en personvagn varjämte några hyllor för reseffekter i samma vagn skadades av ett utskjutande vedträ från en vagn i tåg 7063, som framfördes på det andra spåret å dubbelspåret.

Östavall den 1/4.

När tåg 9421 befann sig i närheten av Östavalls station, observerade föraren, att trycket i bromsledningen steg samtidigt som en svag bromsning förmärktes. Tåget bringades att stanna. Vid undersökning visade det sig, att en avstängningskik å tryckluftledningen var stängd å femte vagnen från lok räknat, troligen förorsakat av att ett vedträ fallit ned från en vedlastad vagn.

Östavall den 3/4.

Då tåg 9421 var på infart å sidotågväg vid Östavalls station förmärkte lokföraren, att bromskraften i tåget var mycket svag, varför tåget ej kunde bringas att stanna, förrän loket passerat utfartsväxeln. Vid undersökning visade det sig, att en avstängningskik å tryckluftledningen å tredje vagnen från lok räknat, delvis var avstängd. Då vagnen var lastad med ved, har troligen ett vedträ fallit ned och förorsakat avstängningen. Bromsverkan erhöles endast å två vagnar, som gingo närmast lok, samt å en vagn, som tjuvbromsade, efter den vagn å vilken avstängningskiken var stängd.

Lingbo den 4/4.

När tåg 4211 befann sig på gång mellan Lingbo och Holmsveden förmärkte föraren, att trycket i bromsledningen sjönk. Tåget bringades att stanna. Vid undersökning visade det sig att en avstängningskik var stängd å nionde vagnen från lok räknat, troligen förorsakat av nedfallande vedträ från någon vedlastad vagn.

Skästra den 4/4.

När tåg 9427 var på ingång till Skästra station stoppades tåget på grund av att huvudledningen tömdes på luft. Vid en undersökning visade det sig, att ved fallit ned från en vedlastad vagn och slagit sönder tryckluftledningen mellan regleringsventilen och huvudledningen. När tåget befann sig på gång mellan Järvsö och Lörstrand upprepades samma missöde å en annan vagn. Under gången mellan Lörstrand och Karsjö tömdes åter huvudledningen från luft, denna gång beroende på att två luftslangar gått isär och upprepades detta missöde, när tåget befann sig på gång mellan Karsjö och Simeå; troligen berodde även dessa missöden på att vedträn fallit ned från vedlastade vagnar.

Norrhög den 26/4.

Då tåg 6261 skulle stanna vid infartssignalen, som visade stopp, erhöles synnerligen dålig bromsverkan. Enär bromsningen påbörjats i god tid, kunde dock tåget bringas att stanna före infartsväxeln. Vid undersökning visade det sig, att en avstängningskik å bromsledningen stängts på nionde vagnen från lok räknat, troligen förorsakat av nedfallande vedträ från framförgående vedlastade vagnar. Ingen bromsverkan erhöles å de bromsvagnar, som gick efter den vagn å vilken avstängningskiken var stängd.

Vikingstad den 9/5.

Genom förskjutning av lasten å en med virke lastad vagn i tåg 4554 skadades en semafor, så att den måste utbytas.

Ånge—Alby den 19/5.

I tåg 4215 sjönk trycket i bromsledningen, varför tåget stoppades. Vid undersökning visade det sig, att luftledningen under en vagn i slutet av tåget var avslagen, troligen förorsakat av nedfallande vedträn från vedlastade vagnar. Vid ankomsten till Östavalls station inträffade samma missöde å en annan vagn. Under gång å linjen Ramsjö—Hälsingenybo fastbromsades tåget ånyo i anledning av att en avstängningskik å bromsledningen å en vagn var stängd. Vid gång å linjen Arbrå—Löttefors stoppades tåget åter beroende på att en slang till tryckluftledningen å en vagn var avslagen.

Simeå den 28/5.

Tåg 4211 stoppades vid Simeå station i anledning av tjuvbromsning å en av de sista vagnarna i tåget. Vid undersökning visade det sig, att en avstängningskik å bromsledningen var stängd å en vagn, troligen förorsakat av nedfallande vedträn från vedlastade vagnar.

Stockholm C—Mälarstrand den 2/6.

Ett antal fönsterrutor samt skyddsglasat i B-änden å tågs 194 lok krossades av ett utskjutande vedträ från en vedlastad vagn i tåg 9157, som framfördes på dubbelspåret andra spår.

Skästra den 19/6.

Då tåg 4203 var på ingående, observerade föraren, att trycket i bromsledningen sjönk, utan att någon bromsverkan förmärktes. Tåget, som var genomfartståg i Skästra, kunde ej bringas att stanna, förrän detsamma passerat stationen och kommit ut på linjen. Vid undersökning visade det sig, att ved från tredje vagnen från lok räknat fallit ned och stängt avstängningskiken å bromsledningen. Enär de vagnar, som gingo närmast lok, voro ledningsvagnar, erhöles ingen bromskraft från tåget.

Stockholm C—Stockholm S den 6/7.

En fönsterruta i en personvagn i tåg 3414 krossades av ett från en vedlastad vagn i tåg 7031 utskjutande vedträ, varvid en resande erhöill skärsår av det kringflygande glassplittret.

Väring den 6/7.

I tåg 4713 hade en stock förskjutit sig och blivit hängande utmed vagnsidan med påföljd, att en elektrisk spärr skadades och plattformskanten upprevs i hela sin längd under tågets ingående å bangården.

Vretstorp—Laxå den 15/7.

Tåg 4855 påkörde å nedspåret en grov plank, vilken kastades åt sidan av loket utan att åstadkomma några skador. Plankan hade sannolikt fallit av från tåg 4852, som strax förut passerat platsen.

Mälarstrand—Stockholm C den 21/7.

En personvagn och en postvagn i tåg 3444 skadades av utskjutande vedträn å en vedvagn i tåg 4057, som framfördes på dubbelspåret andra spår.

Partille—Ugglum den 27/7.

Tåg 4713 påkörde en större sten, varvid luftledningen slogs av under andra vagnen från lok räknat och tåget stoppades. Stenen hade sannolikt fallit av från en vagn, lastad med stenskärv, som tidigare passerat platsen.

Uppsala C—Uppsala N den 3/8.

En av vaktposterna vid bron över Fyrisån skadades av nedfallande plankor från en vagn i tåg 4201. Han erhöll brott på höger handled samt diverse skrubbsår.

Stockholm C—Stockholm S den 4/8.

En fönsterruta i en personvagn i tåg 3426 krossades av ett från en vedlastad vagn i tåg 7031 utskjutande vedträ. Inga resande skadades.

Tallåsen—Loster den 18/9.

I tåg 9456 observerade föraren, att trycksänkning uppstod i huvudledningen, dock förmärktes blott ringa bromsverkan. Tåget kunde ej bringas att stanna, förrän efter c:a 1 000 m. Vid undersökning visade det sig, att en avstängningskik å tryckluftledningen var stängd å en vagn i främre delen av tåget, troligen förorsakad genom nedfallande bräder från någon framförgående vagn.

Loddbys—Åby den 22/11.

Utstående bräder på en vagn i tåg 4657 förorsakade smärre skador på tågs 824 lok.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Nykvarn den 4/3.

I tåg 4102 hade bromshänget på en godsvagn lossnat och släpade under vagnen. Vid inspektion av banan upptäcktes en järnbit, som kilat sig fast mellan rälererna i en växel, där den förskjutit rälen i huvudspåret c:a 1 cm.

Degerön—Karlsby den 5/4.

Tåg 602 påkörde vid en vägkorsning en moträl, som lösryckts från sin plats, troligen av något föremål i ett tidigare passerande godståg. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Bräntjärn den 12/4.

När rälsbusståg 1038 var på ingång å stationen gick det högra drivhjulet i A-änden sönder och föll av på sidan om spåret. Rälsbussen urspårade icke och någon skada utöver det söndriga hjulet uppstod ej.

Forsmo—Österås den 21/4.

Å en i tåg 6065 gående tjänstevagn, lastad med ved, brast stolparna å ena sidan av vagnen. Halva lasten rasade av vagnen.

Ramlösa den 31/5.

Då tåg 1907 var på ingående uppkördes en växel, som intog fel läge. Genom felaktighet å förreglingsledningen kunde, trots växelns felaktiga läge, förreglingshävstången omställas och körsignal med infartssignalen visas i vederbörlig ordning.

Harrå—Håmojåkk den 24/6.

Under tågs 51 gång å linjen iakttog lokpersonalen, att en bit av rälshuvudet å ena rälsträngen var borta. Tåget kunde ej bringas att stanna utan rullade över den skadade rälsen med omkring 40 km hastighet, dock utan att någon skada uppstod. Vid undersökning visade det sig, att 53 cm av rälshuvudet var borta.

Ligga—Vaikijaur den 17/7.

Vid framförandet av rälsbusståg 1031 lossnade ett av rälsbussens hjul. Efter provisorisk reparation kunde bussen införas till Vaikijaur för egen maskin. Ytterligare skador uppstodo ej.

Sevedstorp—Brittatorp den 14/12.

I tåg 6559 brast en buffert å en lastad vagn med påföljd, att tåget delade sig. På grund av mörker observerade icke personalen missödet, utan tagets främsta del infördes på stationen. Den andra delen stoppades av medföljande bromsarpersonal utanför yttersta växeln. Inga skador uppstodo.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Vessigebro—Vinberg den 8/1.

Rälsbusståg 155 påkörde en telegrafstolpe, som blåst omkull över linjen och blivit hängande i trådarna. Smärre skador uppstodo å bussen.

Vitsten—Abbetorp den 15/1.

Tåg 233 påkörde en buffert, som fallit av från tåg 9832. Skada uppstod på snöplogen å rälsbussen, som framförde tåg 233.

Koler—Storblåliden den 16/1.

Lokpersonalen å tåg 9451 upptäckte ungefär 3 km söder om Koler en presenning hängande i kontaktledningen. Tåget hann ej bringas till stopp, utan presenningen revs ned av loket och fastnade på en av vagnarna i tåget. Ingen skada uppstod.

Högsjö—Vingåker den 17/1.

Tåg 3 påkörde en buffert, som lossnat och fallit ned i spåret från något tidigare tåg. Lokets snöplog skadades, varjämte röret mellan huvudledningen och bromsventilen slogs av på vagnen närmast loket.

Jörn den 26/1.

När tåg 6056 var på ingående, märktes vid södra infartsväxeln en stöt i loket. Efter anmälan till tågklararen undersöktes växeln och därvid upphittades en fjäderstropp i densamma. Vid undersökning av loket konstaterades, att vänstra främre fjäderstroppen framför boggihjulet hade gått av och fallit ned i spåret.

Töva—Vattjom den 18/2.

Tåg 2450 påkörde strax före Vattjoms station en buffert, som låg i spåret. Loket erhöll endast mindre skador.

Strömtorp—Björneborg den 5/3.

Tåg 1406 påkörde en mitt i spåret liggande buffert, som tappats från tåg 5018. Lokpersonalen å 1406 hade i Strömtorp underrättats om missödet men upptäckte bufferten på för kort avstånd för att kunna bringa tåget till stopp. Bufferten fastnade i underredet till första vagnen från lok räknat. Några skador å lok, vagn eller spår uppkommo icke.

Ragunda den 21/4.

När tåg 4355 passerade stationen, törnade loket mot en jordbruksharv, som placerats för nära spåret. Missödet orsakade en del mindre skador på tågloket.

Stordalen—Abisko den 3/6.

När tåg 14 befann sig omkring 3 km från Abisko, fastnade en rälsskena, som utlagts mellan rälerna i spåret, i någon lågt placerad detalj å en malmvagn och följde med tåget c:a 150 m. Skenan slog därvid sönder huvudledningen, varigenom tåget nödbromsades. Bromsbommarna å två malmvagnar skadades. Å spåret uppstod ringa skada.

Järna—Mölnbo den 13/6.

Vid sprängningsarbeten i en bergskärning råkade en del stenblock kastas ut i spåret, vilket förorsakade hinder för tågs framförande, tills blocken kunde sprängas sönder och forslas bort. Inga skador uppstodo å spår eller kontaktledningar.

Skogaby—Veinge den 24/8.

Vid å Skogaby bangård företaget utbyte av ett hjulpar på en varmgången vagn, hade hjulparet placerats på huvudspåret för att rullas fram till en vagn för upplastning. Till stationen, som var oöverbakad, anlände tåg 5158 på huvudspåret. Stoppsignal visades mot tåget, men innan detta kunde stanna, fick hjulparet en stöt och kom i rullning. På grund av banans lutning rullade hjulparet allt fortare utåt linjen. En banvakt lyckades få hjulparet att stanna genom urspårning strax utanför Veinge station, och sedan det undanförts från spåret, kunde tåg 5158 fortsätta.

Hällberga—Ärla den 5/9.

Tåg 7092 påkörde och ramponerade en i spåret lagd cykel. På loket uppstodo endast mindre skador.

Fälhult—Älmhult den 19/9.

Rälsbusståg 548 påkörde en buffert i spåret. Smärre skador uppstodo å bussen.

Tullinge—Tumba den 3/10.

Tåg 151 påkörde ett oljefat av plåt, som låg i spåret, varvid obetydliga skador uppstodo på loket.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Mölnbäls övre—Almedal den 16/1.

Tåg 520 körde på en sten väggande c:a 1,5 kg, vilken sannolikt med avsikt placerats på rälerna. Stenen kastades åt sidan av loket och förorsakade inga skador.

Södervärn—Hindby den 24/1.

Tåg 2507 utsattes för stenkastning, varvid sidoglasets å loket spräcktes. Stenarna hade kastats av ett par pojkar.

Borås C—Gånghester den 8/5.

Tåg 709 påkörde strax söder om Borås C en på rälerna placerad sten. Tåget kunde ej stoppas, men lokets gardjärn slog undan stenen. Någon skada uppstod ej.

Ragunda den 17/5.

Tåg 6058 påkörde c:a 50 m söder om försignalen vid Ragunda två stenar samt en mindre bräda, som placerats på rälerna. Inga skador uppstodo. Det

konstaterades, att föremålen anbringats på rälsen av tre minderåriga pojkar från trakten.

Rydboholm—Borås den 19/5.

Vid framförande av tåg 844 observerade föraren en glasflaska hängande i ett snöre över banan. Flaskan träffade lokets sotskåpslucka utan att skada uppstod.

Almedal—Göteborg C den 24/5.

Då tåg 1518 befann sig i närheten av Gubbero, kastades en sten mot tåget, varvid en fönsterruta i en personvagn splittrades. Stenen hade sannolikt kastats av några småpojkar.

Fåglavik den 12/6.

Då tåg 4 passerade stationen, kastades en sten mot tåget, varvid en fönsterruta i en postvagn krossades. Den skyldige har ej ertappats.

Grohed—Uddevalla den 6/7.

Då tåg 1568 passerade Hässleröd, slungades något hårt föremål mot tåget, varvid en fönsterruta krossades på en personvagn. Gärningsmannen har icke påträffats.

Stockholm S—Älvsjö den 23/7.

Ett föremål, troligen en sten, kastades mot tåg 5, sedan detta hade passerat Årstabron. En fönsterruta i en personvagn splittrades, varvid en resande erhöll obetydliga skärskador av kringflygande glassplitter.

Skälderviken den 15/8.

Då tåg 7901 var på ingående till stationen, kastades av en minderårig pojke stenar mot tåget, varvid en ruta å F-vagnen sönderslogs.

Hälsingborg den 23/8.

Tåg 2315 utsattes för stenkastning, varvid en fönsterruta i en personvagn krossades.

Moheda den 23/8.

Två pojkar i 10-årsåldern kastade stenar mot tåg 101, varvid en fönsterruta gick sönder.

Diö—Möckeln den 25/8.

Tåg 8007 utsattes för stenkastning, varvid ett fönster krossades.

Almedal—Göteborg C den 21/10.

Då tåg 510 passerade Örgryteviadukten, kastades något föremål mot tåget, varvid fönstret i en F-vagn splittrades. Gärningsmannen har ej kunnat uppspåras.

Fosieby—Lundavägen den 28/10.

Tåg 1972 utsattes för stenkastning, varvid två fönster krossades.

Karlberg den 28/10.

När tåg 437 T passerade gångbron vid Karlbergs station, kastades en knyt-nävsstor sten mot loket utan att dock åstadkomma någon skada. Strax därefter kastades ytterligare en sten, som träffade en av vagnarna, likaledes utan att skada. Nidingsåden utfördes av några pojkar.

Orsakade av annan anledning.

Ålem den 5/1.

Vid tågs 9842 avgång från Ålem brast kopplet mellan tredje och fjärde vagnen från slutet av tågsättet. Vagnarna rullade ut på linjen c:a 500 m. Sedan vagnarna stoppats, avhämtades de av loket.

Kållerød—Lindome den 6/3.

När en motordressin, vars förare å underrättelsestationen inhämtat föreskrivna upplysningar för färd Göteborg C—Lindome, kommit strax söder om Kållerøds station, observerades ett lok med tillkopplad revisionsvagn, som utförts å linjen under bandisposition. Dressinen stoppades framför loket och fordonen infördes till Kållerød. Olyckstillbudet förorsakades av att tågklararen i Almedal, som var underrättelsestation, ej lämnat småfordonsföraren besked om bandispositionen samt att stoppsignalering ej anordnats vid Kållerød.

Dysjön—Ånge den 1/4.

Tåg 8101 stoppades å linjen genom nödbromsning förorsakad av slangbrott i tåget. Då lokbiträdet begav sig uteder tåget för att verkställa slangbyte, observerade han en lagerbox, som intog onormalt läge. Vid undersökning befanns lagerskålen ha rubbats ur sitt läge och låg vid sidan om axeltappen. På grund av lastens tyngd förelåg risk, att axeltappen snart skulle nöta genom lagerboxen med urspårning som följd. Efter samråd med tågklararen i Ånge beslöts, att vagnen skulle kvarlämnas i Lilltjärns lp. Vagnen hade tillkopplats tåget i Dysjön.

Stockholm C—Stockholm S den 21/6.

Då tåg 7025 passerade bron över Söderström, hade en plåtläm från en av vagnarna glidit ned från sitt läge och krökts mot något föremål, så att den buktade ut sig 2,5 m från spårmit. Vid passerandet av svängbron skadades drivanordningen för svängning av bron. Det synes som om plåtlämnens kedjor, vilka skola anbringas kring stolparna å vagnen, ej varit i sina rätta lägen.

Uddevalla den 16/8.

Då tåg 10583 avgått från stationen, påringdes tågklararen av en B-fordonsförare med anhållan få ingå på stationen, då han redan framkommit till infartssignalen. Tågklararen underrättade honom om det utgående tåget samt ställde utfartssignalen till stopp. Tåget stannade och backades in på stationen. Motorföraren hade i vederbörlig ordning anmält färden, men den stationstjänsteman, som mottog meddelandet, hade uraktlåtit att underrätta honom om tågs 10583 gång dagen i fråga.