

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

UNDER ÅR 1945

Innehållsförteckning.

1. Iakttagelser vid inspektion	5
2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar	8
3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser	8
4. Särtryck, andra föreskrifter samt formulär	15
5. Redogörelse för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst	15
A. Kollisioner med järnvägsfordon	15
Orsakade av:	
bristfällig eller försummad tågvägsinspektion eller annat fel vid expedierande av tåg	15
bristande uppmärksamhet vid framförande av tåg, missöden eller försummelser vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt	19
försummelse vid växling	20
annan anledning	21
B. Kollisioner med småfordon och vissa andra olyckshändelser med fara för personalen	21
Orsakade av:	
fel vid expediering eller framförande av tåg	21
försummelser eller fel beträffande upplysning om eller uppmärksammande av tågläget	22
att småfordon kvarlämnats på eller icke i tid undanskaffats från spår ..	24
annan anledning	25
C. Kollisioner med landsvägsfordon	25
Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser	25
D. Urspårningar	26
Orsakade av:	
bristfällig eller försummad tågvägsinspektion	26
fel vid tågs expedierande eller under dess framförande	27
axelbrott	29
fel eller skador på banan eller bristfällig materiel	33
försumlighet vid växling	34
olämplig lastning	35
annan anledning	35
outredd anledning	36
E. Varmgångna hjullager och axelbrott, som ej vållat urspårning	39
F. Eld i tåg	41

G. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder 50

Orsakade av:

försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion ..	50
annan försumlighet vid tågexpediering	56
bristande uppmärksamhet å eller fel i fråga om efterkommande av signaler; missöden eller försummelser vid handhavande av bromsanordningar m. m. dylikt	58
försumlighet vid växling	60
småfordon	61
att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts	61
otillfredsställande lastning	62
fel å materiel och anordningar	64
främmande föremål på banan	66
naturföreteelser	68
okynnes- och nidingsdåd	68
annan anledning	70

Säkerhetstjänsten.

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förandet av överlämningsbok

- att* upplägg för veckoorder saknats,
- att* kontrollsignatur saknats om att gjorda anteckningar införts riktigt,
- att* anteckning vid utlämning och återlämning av lastspårsfranskiljarnyckel ej skett,
- att* anteckning om att banpersonalen underrättats ej gjorts,
- att* föreskriven kvittering av ytterpersonalen i överlämningsboken vid delgående av order ej skett,
- att* signatur ej införts i fall, då vederbörande station fungerat som kontrollstation;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* »O in i N» ej antecknats,
- att* anteckning saknats om anmälan »O ut»,
- att* tågklarare ej bestyrkt införd anmälan med sin signatur,
- att* anteckning angående upplysning om tågläget efter bevaknings återupptagande ej gjorts;

beträffande handhavandet av telefonbok vid underrättelsestation

- att* signatur saknats om verkställd kontroll över att gjorda anteckningar införts riktigt,
- att* anteckning saknats om att föreskriven andra påringning för dagen skett,
- att* vid de regelbundna påringningarna svar ofta uteblivit från flera sträckvakter;

beträffande plan för säkerhetstjänsten (säpl)

- att* kvitteringsförfarandet vid delgivning av order till underlydande personal ej varit tillfredsställande ordnat,
- att* bestämmelse saknats om vem det ålegat att kontrollera veckoordernas planenliga ankomst,
- att* föreskrift om kontroll genom trafikavdelningens personal av omställningshandtagens lägen i tåg utan särskild tågbefälhavare saknats,
- att* bestämmelse saknats om när tågvägsinspektion för tåg tidigast finge påbörjas,
- att* i planen generellt bestämts, att tågvägsinspektion för alla tåg finge påbörjas viss tid före tågs ankomst;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) anordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* såo ej varit kompletterad,
- att* tidtabellsboken, del A, saknats,
- att* tillägg till tidtabellsboken, såväl del A som del B, saknats eller ej varit inrättade,
- att* expeditionsexemplar av sektionens grafiska tidtabell ej varit kompletterade enligt ändringsbesked,
- att* förvaring av särtryck och formulär vid stationer på övertagen enskild järnväg ej varit tillfredsställande ordnad.
- att* särtryck nr 23, Allmän ställverks- och blockinstruktion, ej kunnat företes eller ej varit kompletterat,
- att* instruktion för växel- och signalsäkerhetsanläggningen saknats eller ej varit kompletterad enligt därom utfärdad föreskrift och att den till instruktionen hörande ritningen saknats,
- att* vid stationer på övertagen enskild järnväg förvaringen av instruktioner och ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningen ej varit tillfredsställande ordnad,
- att* form nr 363 B, »Bok för anteckning av fel på växel- och signalsäkerhetsanläggning», saknats,
- att* form nr 361 C, »Anslag ang kontrollåsnycklars antal och förvaring», saknats,
- att* form nr 88 N, »Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse beträffande tåg», saknats,
- att* form nr 363 C, »Protokoll vid övertagning av station», saknats eller ej upprättats, då så bort ske,
- att* säpl förvarats på innersidan till dörren till ett skåp på resgodsmagasinet och ej varit anslaget på tågexpeditionen,
- att* tågvägsbeskrivning ej upprättats, där sådan skall finnas,
- att* K16-nyckel ej funnits i reserv på station, där K16-nycklar till ständigt obebakade driftplatser förvarades,
- att* på en större station överlämningsboken, tågtidjournalen och underrättelseboken åtminstone vid större tåggrupper bort förvaras i ställverkshuset, där tågklararen uppehållit sig,
- att* på en större station delgivningen av order till ytterpersonalen bort ske genom s. k. dagorder,
- att* därest personlig nyckel till lastspårsfrånskiljare är tilldelad växlingsledare, bör i säpl eller arbetsordning bestämmas att dennes närmaste man skall kontrollera, att frånskiljare ej kvarglömmes i tillslaget läge,
- att* på övertagen enskild järnväg större enhetlighet bort råda vid banpersonalens underrättande;

b) säkerhetstjänstens utövande på driftplatser

- att* infartssignalen ej ställts till stopp snarast möjligt efter tågs ankomst,
- att* tågväghävstång stått omställd lång tid efter det tåg expedierats,
- att* tågvägsföreglingen utlösts för tidigt,
- att* motväxlar i tågväg ej varit låsta eller bevakade och att skyddsväxlar ej intagit mot tågvägen skyddande lägen,
- att* tågvägsinspektionen beträffande växelläget och att tungorna sluta ordentligt skett på alltför stort avstånd från växeln,
- att* inspektion av utfartstågväg skett genom omställning av tågväghävstån-

gen för motsvarande infartståg, ehuru så ej medgivits i instruktionen för växel- och signalsäkerhetsanläggningen,

att i två fall 15-åriga ynglingar använts i säkerhetstjänst,

att »klart O till N» anmälts utan att tågklareraren lämnat tillstånd därtill,

att villkorlig klartanmälan enligt såo § 59: 6 skett, utan att frågan »kan OO avgå, då O inkommit» framställts,

att förstängning av fordon ej skett,

att förstängning av fordon skett med tunna brädbitar o. d.; i stället borde bromsspakar eller bromsskor ha använts,

att trampdressiner utan tillsyn funnits uppställda olåsta invid spår,

att vid upptagande av bevakning, då station varit obevakad, förfrågan om tågläget uraktlåtit; klartanmälan för nästa tåg ansågs synbarligen onödiggör nämnda förfrågan,

att stoppsignalering ej anordnats vid bandispositioner,

att sträckvakter, som ej svarat vid middagspåringningen, ej därefter av underrättelsestationen begärt upplysning om eventuella anordningar;

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

att förare ej innehaft vare sig tidtabellsbok eller gällande vko,

att förare av rälsbusståg framfört tåget vid vissa platser med högre hastighet än som bestämts i tidtabellsboken och att han ej ägt kännedom om dessa bestämmelser,

att förare av rälsbusståg ej givit signalen »tåg kommer» vid vägkorsningar, där så skall ske enligt bestämmelserna i såo § 101: 5,

att tågbefälhavare och biträde på lok ej iakttagit sin skyldighet enligt såo § 68: 1 att vid avgång från driftplats ha uppmärksamheten riktad på tågexpeditören,

att i annat tåg än sådant, som enligt särskilt beslut fått stoppas av tågbefälhavaren genom nödbromsning vid vissa driftplatser med begränsad sikt, nödbromshandtaget ej varit plomberat,

att koppelsvänglar ej varit upplagda i svängelhållarna,

att slutsignaler varit i behov av målning;

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

att ljusförsignal varit fel inriktad, så att signalbilden ej kunnat iakttas förrän i omedelbar närhet av signalen,

att på vissa dvärgsignaler skillnaden mellan tända och otända lampor vid lågt solstånd varit så obetydlig, att signalbilden ej kunnat iakttas förrän på kort avstånd framför signalen,

att två spårspärrar på olika spår manövrerats i samma ledning, varigenom tågvägen, då det ena av spåren använts som tågspår, saknat skydd för att fordon från det andra spåret kunnat inkomma i densamma,

att signalglas ej varit tillfredsställande rengjorda,

att glas i spårspärrlykta varit sönderslaget,

att växel- och spårspärrställ saknat påmålade nummer,

att dvärgsignal i visst fall bort uppsättas till skydd för växlingsrörelser,

att i vissa fall växlar bort vara centralt omläggbara,

att signalkontroll bort anordnas, då infartssignal varit så placerad, att den ej kunnat iakttas inne från stationen,

att vid övertagen enskild järnväg anordningar för lokal omläggning av även centralt omläggbara växlar bort utbytas mot sådana av SJ modell,
 att spårledningar bort anordnas till underlättande av hinderkontroll,
 att stationsblockering i visst fall bort anordnas,
 att på viss station vid övertagen enskild järnväg spårspärr i tågspår bort borttagas,
 att ständigt obevakad driftplats ej varit försedd med K16-lås,
 att befintliga antal K12-nycklar ej överensstämt med uppgiften på form nr 361 C,
 att hinderpålar bort borttagas, där sådana ej enligt särtryck nr 239: G, § 13, skola finnas uppsatta,
 att obrukbara knalldosor funnits bland dem för det dagliga bruket,
 att skylt om huvudsignals återställande till stopp saknats på vevapparater,
 att fällbomsvindspel saknat skylt angående fällningshastigheten,
 att skylt angående sådant beträdande av spårområde, som får ske på vederbörandes egen risk, saknats, där behov av dylik skylt förelegat,
 att på bangårdar, där gångtrafik förekom över spåren och måste tolereras, plankvandring bort anordnas för sammanförande av gångtrafiken,
 att bromsskor varit i behov av målning,
 att utsättningspålar kvarstått lång tid efter arbetets utförande.

2. Granskning av ritningar till växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

Granskning av ritningar har omfattat 274 ärenden och granskning av instruktioner 134 ärenden. Dessutom ha 114 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

3. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Följande undantagsbestämmelser ha utfärdats av styrelsen.

Bevakning vid driftplats samt tåganmälan.

Malungsfors får lämnas obevakad för tågen 1696 och 1697, 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 Limedsforsen gemensamt för båda tågen enligt säkerhetsordningen § 59: 4, andra stycket. (Skr 11/5 45)

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»; denna anmälan skall lämnas även till Klutmark. Bevakningen vid Slind för tåg 8650 behöver därför icke påbörjas förrän kl 5.20.

Bevakningen vid Yttersjön för tåg 4350 får upphöra utan att »4350 in i Bastuträsk» avvaktas, varvid »fri genomfart» får 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 tåganmälningssträcka, där å den ena gränsstationen tjänstgöring ej förekommer under hela den tid, tåget befinner sig på sträckan. (Skr 26/5 45)

Vid Gysinge må omedelbart efter avlåten anmälan »780 ut» till Hageström även anmälas »då 780 inkommit, klart 769 till Gysinge». Gysinge behöver därefter ej upptaga bevakningen för tåg 769 förrän kl 5.55. (Skr 11/6 45)

Klartanmälan för tåg 7562 får utväxlas mellan Skövde och Karlsborg. Tåg-anmälan vid Tibro, Fagersanna och Mölltorp för samma tåg får inskränkas till att omfatta endast »7562 in i Tibro» respektive Fagersanna och Mölltorp. (Skr 20/6 45)

Då tåg 10302 Kiruna C—Riksgränsen är anordnat under tidtabell nr 145 och samtliga driftplatser mellan Kiruna C och Abisko äro obehakade för nämnda tåg, må tjänstgöringen för tåget i fråga vid Abisko börja först kl 4.15 på följande villkor:

Tågföljden t. o. m. tåg 10302 skall i Abisko och Kiruna C ha införts i tågföljdsboken och skall ha kollationerats mellan nämnda stationer före tjänstgöringens upphörande vid Abisko föregående afton, sedan »10303 ut» därifrån anmälts eller, om tåg 10303 icke är anordnat, sedan »91 in i Kiruna» anmälts till Abisko. Vid införandet av tågföljden skall i anmärkningskolumnen för tåg 10302 antecknas: »Fri genomfart skall ha anmälts från Kaise-pakte-Rautas.»

Vid tjänstgöringens upptagande i Abisko för tåg 10302 skall ny kollationering av tågföljden ske. (Skr 4/7 45)

De beträffande tjänstgöringen i Abisko för tåg 10302 medgivna undantagsbestämmelserna, må, när tåg 4 är anordnat, i stället tillämpas beträffande sistnämnda tåg, varvid tjänstgöringen i Abisko för tåg 4 skall börja kl 2.40. Vad därvid sagts om tåg 10302 skall i stället gälla tåg 4.

För tåg 10302 få undantagsbestämmelserna i fråga ej tillämpas, när tåg 4 är anordnat. (Skr 19/7 45)

Tågs intagande.

I tågs 663 tidtabell må i kolumn 3 vid Hestra hänvisas till en anmärkning av följande lydelse: »Tåget intages mot fordon och skall därför införas med försiktighet.» (Skr 19/1 45)

Vid Södertälje södra skall signalen »jag är beredd på hinder och spårändring» ej givas. Om spårändring, vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej, måste vidtagas för ankommande tåg vid Södertälje södra så sent att underrättelse därom ej hinner lämnas tåget på en föregående station, behöva det oaktat de för sådant fall eljest gällande föreskrifterna om förarens varskoende icke iakttagas. I dylikt fall skall emellertid föraren, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim, så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas till stopp. (Skr 27/3 45)

Om vid Linköping C, Borås C, Järna, Långsele samt Boden C, dock ej betr tåg från Boden S, spårändring, vare sig den föranleder ändring av signalbilden eller ej, måste vidtagas för ankommande tåg så sent att underrättelse därom ej hunnit lämnas lokpersonalen på en föregående station skola, under förutsättning att spårledningarna fungera, det oaktat bestämmelserna i såo § 50: 3, andra stycket, ej tillämpas. Föraren skall, så snart spårändringen av honom uppmärksammas, nedbringa hastigheten till högst 30 km/tim så att, om stoppsignal gives eller annat hinder förefinnes, tåget hastigt kan bringas att stanna. (Skr 21/4 45, 11/5 45, 15/5 45, 5/10 45 och 17/12 45)

Vid Södertälje södra må samtliga i säkerhetsanläggningen anordnade möjligheter att giva körsignal för samtidiga tågrörelser på stationen i fråga om tåg, som där ha fast uppehåll, utnyttjas utan hinder av bestämmelserna i såo § 57. Detta medgivande gäller endast under förutsättning, att förreglingsanläggningen i sin helhet är i funktion och körsignal kan visas enligt för stationen gällande signalbeskrivning. (Skr 17/5 45)

I tidtabellens kolumn 3 för tåg 2602 vid Edsbyn, samt för tågen 2603 och 2627 vid Mora må hänvisas till en anmärkning av följande lydelse: »Tåget intages mot fordon och skall därför införas med försiktighet.» Medgivandet får tillämpas endast om tåget utgöres av rälsbuss. Är tåget icke rälsbusståg, skall underrättelse om hindret lämnas i varje särskilt fall enligt bestämmelserna i säkerhetsordningen § 73:1, varom berörda stationer skola underättas. (Skr 22/5 45)

I kolumnen för tågspår vid Mölltorp i tågs 1350 tidtabell och 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.»

Anmärkning av liknande lydelse men med giltighet vardagar må även intagas vid Madängsholm i tågs 1384 tidtabell. (Skr 20/6 45)

Tågs eller loks bemanning.

De enligt styrelsens skrivelse den 6/6 1944 under tdt 144 medgivna undantagsbestämmelserna angående tillåten efterkoppling i tågen 235 och 236 Mönsterås—Sandbäckshult—Mönsterås ha för tågen 3815 och 3816 på nämnda bandel medgivits tillämpning under tdt 145. (Skr 8/6 45)

De undantagsbestämmelser, som genom styrelsens skrivelse den 6 augusti 1940 utfärdats beträffande ångloksdrift å linjerna Örbyhus—Dannemora och Orrskog—Söderfors må tillämpas utan det i skrivelsen den 21 april 1942 angivna villkoret, att loken skola eldas med kol. Dock skall härvid iakttagas, att påeldning av lok, som är enbemannat, endast får ske, när detta står stilla. (Skr 15/6 45)

På villkor, som nedan angivas, har medgivits, att tågen på bandelen Vellinge—Falsterbo under tiden 1 oktober—30 april tills vidare må framföras av ånglok bemannat med endast förare.

1. a) Loket skall vara av styrelsen godkänt för enbemannning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbromsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i funktion, 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 vissla 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.

Lok	1593	adhesionsvikt	29,5	ton
»	1594	»	29,5	»
»	1628	»	20,2	»
»	1639	»	33,8	»
»	1641	»	33,8	»

Anm. Ett loks adhesionsvikt är lika med vikten av den del av loket, som uppbäres av dess drivande hjul.

4. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågchefhavare. Bestämmelserna i Sjö § 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 gång i båda riktningarna över klaffbron över Falsterbokanalens räknat från resp. huvudsignal A och B, vid ingående å Falsterbo station, vid ingående å Vellinge station.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av tågexpeditören given stoppsignal och omedelbart kan 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 anskaffande 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 12/9 45)

Sammansättning av rälsbusståg.

På smalspårsbanorna vid VI distriktet få rälsbusståg, bestående av två boggirälsbussar och en boggisläpvagn, sammansättas så, att släpvagnen går mellan rälsbussarna, under förutsättning att kopplingen mellan fordonen utgöres av Albertkoppling. Summerförbindelse skall finnas mellan förarna. Största tillåtna hastigheten skall vara 70 km/tim. (Skr 18/6 45)

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

Fortsatt tillämpning vid f. d. Halmstad—Nässjö järnvägar av de avvikelser från SJ säkerhetsordning, vilka före övertagandet ägde giltighet enligt »Särbestämmelser för EJ» (Svenska Järnvägsföreningens särtryck nr 2) eller särskilda beslut av Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har medgivits.

Dock skola de å bandelarna Gislaved—Reftele, Ätran—Kinnared samt Hyltebruk—Torups banförgrening tillämpade undantagsbestämmelserna för framförande av rälsbuss med eller utan släpvagn ersättas med de bestämmelser, som meddelats genom styrelsens bifogade skrivelse till samtliga distriktschefer och Verkst. Direktören vid SWB den 9/11 1944, dnr Dbr S 190/44, såvitt bestämmelserna i fråga anses böra tillämpas vid ifråga-varande bandelar.

Hinder möter ej att även i fortsättningen tillämpa anm. 1 a) till § 19 enligt »Särbestämmelser för EJ».

I övrigt skola såo bestämmelser givas tillämpning, allteftersom erforderliga ändringar i befintliga anordningar m. m. lämpligen kunna genomföras eller anskaffning av erforderliga effekter lämpligen kan ske; orienteringsmärken enligt såo § 15, mom 9 b) böra dock uppsättas så snart ske kan.

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 6/6 45)

Rörelser med järnvägsfordon mellan vissa platser.

På smalspåriga bandelar, där § 100 tillämpas, få på de stationssträckor, som trafikinspektören bestämmer, vagnar till eller från driftplats med endast en växel i huvudspåret till ett antal av högst 5 åt gången utföras från respektive införas till närmast liggande station eller annan driftplats på vederbörande stationssträcka genom att tillkopplas framför lok (lokomotor), som drager tåg.

Då vagnar medföras framför lok enligt denna bestämmelse, får största hastigheten uppgå till högst 30 km/tim. Å den främsta vagnen skall i mörker föras rött sken såväl framåt som bakåt. Om tillfredsställande utsikt i rörelseriktningen ej kan erhållas av lokpersonalen, skall tågchefen eller annan signalkunnig tjänstehavare taga plats på någon av de främsta vagnarna ned obehindrad utsikt framåt i och för signalering till lokpersonalen. Bromskraft skall finnas för tågets hela vagnvikt. I fråga om bromskraft hos de framför loket kopplade vagnarna skall gälla vad i såo tillägg B § 40: 7 är bestämt beträffande efterkoppling i tåg med en sth av 40 km/tim. Ytterligare vagn-tillkoppling enligt § 100: 11 får ej äga rum. (Skr 20/3 45)

Under de tidsperioder, då trafik med resande skall förekomma mellan Kils bangård och spårområdet vid Fryksta, skall i fråga om godsvagnsväxlingen gälla, att fordon icke få utföras på spåret mellan Kils bangård och spårområdet vid Fryksta i någondera riktningen och ej heller växling får ske inom sistnämnda spårområde utan att tågklararen vid Kil för varje gång därtill lämnat tillstånd. Anteckning om lämnat sådant tillstånd skall göras i överlämningsboken.

För trafik med växlingssätt, som medför resande skall gälla följande.

1. Rörelsen ledes av växlingsledare, som är väl förtrogen med såväl förbindelsespåret som spårordningarna i Fryksta. För signalering medför växlingsledaren röd signalflagga resp. handsignallykta.
2. Största tillåtna hastigheten är 30 km/tim.
3. Inga andra än för resande och resgoods avsedda vagnar få medföras i dessa växlingssätt. Axelantalet får utgöra högst 8, lokets axlar oräknade.
4. Tidtabeller för de rörelser av detta slag, som på förhand kunna beräknas, skola delges tågklarare, tågvägsinspektörer och växlingsledare å Kils sta-

tion (helst i tågordningen). Anteckning om medgiven rörelse skall för varje gång ske i överlämningsboken.

5. Om medförda vagnar äro försedda med tryckluftbroms, skall denna inkopplas och bromsprov verkställas i vanlig ordning. Överstiger vagnvikten 60 ton skall bromskraft finnas enligt bestämmelserna för tåg.

Särskilda bestämmelser.

A. Vid gång mot Fryksta.

1. Loket skall skjuta vagnarna och skall därvid vara tvåbemannat (förutom föraren antingen lokbiträde eller annan signalkunnig tjänstehavare), om ej växlingsledaren i omedelbar närhet av sin plats enligt punkt 2 nedan har tillgång till nödbroms.
2. Växlingsledaren skall befinna sig på främsta plattformen på den främsta vagnen i rörelseriktningen.
3. Växlingssättet får ej avgå från Kil förrän tågklararens tillstånd erhållits.
4. Tågklararen skall, innan sådant tillstånd lämnas, dels kontrollera, att rörelsen ej hindras av annan växlingsrörelse, och ha erhållit besked om att i Fryksta uppställda vagnar äro förstängda, dels underrätta stationens växlingsledare och tågvägsinspektör om växlingssättets förestående avgång.
5. Sedan växlingssätt med resande avgått från Kil får annan växling ej äga rum på spåret mot Fryksta, förrän nyssnämnda sätt återkommit.
6. Växlingssättet skall stoppas framför infartssignalen i Fryksta, varefter växlingsledaren, sedan han förvärvat sig om växlarnas rätta lägen och hinderfrihet, medelst växlingssignal ger föraren order att ingå å platsen. Växlingssättet stoppas av växlingsledaren mitt för stationshuset.

B. Vid gång mot Kil.

1. Loket skall draga vagnarna.
2. Innan växlingsledaren ger signal till rörelse från Fryksta skall han ha förvärvat sig om
 - att växlarna där intaga rätta lägen och utfartsspåret är hinderfritt,
 - att samtliga resande tagit plats,
 - att eventuellt resgoods blivit inlastat,
 - att vagnarnas grindar och sidodörrar äro stängda samt
 - att avgångstiden är inne.
3. Vid intagandet å Kils station skall växlingssättet expedieras som tåg och sålunda körsignal från infartssignalen avvaktas. Tågvägsinspektion skall ha verkställts i vanlig ordning, innan körsignal visas med infartssignalen. (Skr 15/6 45)

Förut medgivet förfaringssätt beträffande framförandet av vissa personförande tåg Åhus—Åhus Villastation—Åhus under form av växlingsrörelser har medgivits tillämpning under sommaren 1945. (Skr 18/6 45)

Tågklarerares befogenhet att ändra ordningsföljden mellan tåg på bansträckan Göteborg C/Olskroken—Almedal

Tågklararna vid Göteborg C och Almedal äga befogenhet, att i den omfattning nedan stadgas ändra ordningsföljden mellan tåg å bansträckorna Göteborg C/Olskroken—Almedal, dock endast under förutsättning att dels dubbelspårsdrift äger rum å bansträckan Gubbero—Almedal, dels de auto-

matiska linjeblockeringsanordningarna å bansträckorna Göteborg C/Olskroken—Gubbero—Almedal äro i funktion. Härvid skall förfaras sålunda.

A. ÄNDRING AV ORDNINGSFÖLJDEN MELLAN TÅG I MOTSA TT RIKTNING.

I. *Flyttning av möte från Gubbero till Göteborg C.*

Mötesändringen får äga rum utan andra åtgärder än muntlig order av tågklareraren vid Göteborg C till ställverksbefälhavaren vid samma plats. Trafikera båda tågen samma huvudspår bortom Almedal, skall tågbefälhavarens och lokpersonalens möteskontroll ske i Almedal som om ingen ändring ägt rum.

II. *Flyttning av möte från Göteborg C till dubbelspåret Gubbero—Almedal.*

a) *Mellan tåg, av vilka ett eller båda trafikera endast bansträckan Göteborg C—Almedal eller vilka bortom Almedal trafikera olika huvudspår (riktning Mölndal N resp. Mölndal Ö).*

För dylik mötesändring erfordras endast muntlig order av tågklareraren vid Göteborg C till ställverksbefälhavaren vid samma plats samt till tågbefälhavaren och lokpersonalen å det tåg, som skall utgå från Göteborg C.

b) *Mellan tåg, som bortom Almedal trafikera s a m m a huvudspår (riktning Mölndal N eller Mölndal Ö).*

Tågklareraren, Göteborg C, utfärdar och undertecknar verkställighetsorder å formulär S 8. Denna delgives i vanlig ordning tågbefälhavaren och lokpersonalen å det tåg, som skall framgå, ävensom ställverksbefälhavaren vid Göteborg C.

Dessförinnan skall tågklareraren vid Göteborg C till tågklareraren vid Almedal ha avlåtit följande order: »Tåg 01 får ej avsändas förrän 02 inkommit till Almedal» samt från tågklareraren vid Almedal ha mottagit ett så lydande kvitto: »Tåg 01 avsändes ej från Almedal, förrän 02 inkommit.» (01 = det tåg, som enligt vso skall framgå från Göteborg C till dubbelspåret Gubbero—Almedal, 02 det andra tåget).

B. ÄNDRING AV ORDNINGSFÖLJDEN MELLAN TÅG I SAMMA RIKTNING Å

BANSTRÄCKORNA GÖTEBORG C/OLSKROKEN—ALMEDAL, DÅ TÅGEN

BORTOM ALMEDAL TRAFIKERA OLIKA HUVUDSPÅR

(DET ENA TILL ELLER FRÅN MÖLNDAL N,

DET ANDRA FRÅN ELLER TILL MÖLNDAL Ö).

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

»Kan tåg 02 gå efter 04 till D?» Finnes intet hinder härför, svarar tågklareraren vid D sålunda:

»Tåg 02 går efter 04 till D».

Den ändrade ordningsföljden är härmed fastställd, varom ställverksbefälhavaren vid Göteborg C lämnas besked medelst telefon.

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

»Tåg 02 kan ej gå efter 04 till D» och anger därjämte skälet härtill.

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

Befälhavarna i ställverket vid Göteborg C skall vid manövrerandet av ställverksapparaterna tjänstgöra såsom tågklarerare i fråga om kontrollen av den fastställda tågföljden å bansträckorna Göteborg C/Olskroken—Gubbero—Almedal.

Förutanmälan om tågförseningar skall av tågklareraren vid Olskroken i erforderlig utsträckning lämnas till tågklareraren vid Göteborg C.

Underrättelse till tågledaren erfordras ej i något av de nämnda fallen, såvitt ej trafikinspektören annat bestämt. Dock skall tågklareraren vid Göteborg C ställa sig till efterrättelse av tågledaren för visst fall eventuellt meddelat direktiv i fråga om tågrörelsen å berörda bansträckor. (Skr 18/7 45)

4. Särtryck, andra föreskrifter samt formulär.

Till särtryck nr 2, Säkerhetsordning, har utgivits tillägg nr 3.

Ny upplaga av *särtryck nr 33, Instruktion för växlingstjänsten*, gällande fr. o. m. den 1 maj 1945, har utkommit. Den nya upplagan skall dock ej gälla på smalspåriga bandelar, vid vilka upplagan av 1 maj 1942 skall gälla, till dess en under arbete varande ny instruktion för smalspåriga bandelar utkommer.

Ny upplaga av *särtryck nr 166, Bestämmelser angående hjälpbereidskap*, gällande fr. o. m. den 1 april 1945 har utkommit.

Formulär nr 358 H, Åtgärder vid järnvägsolycka, har omtryckts och därvid delvis ändrats.

Formulär nr 359 C, Tåganmälningsbok för tågbefälhavare enl säo § 100, har omtryckts, varvid anvisningarna erhållit en något ändrad formulering.

Formulär nr 363 A, Överlämningsbok, har omtryckts och därvid erhållit ändrad uppställning.

Formulär nr 381 N, S 3, har omtryckts och därvid delvis ändrats.

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

nr 248 angående medförande av hammare, spik, klisterremсор och bindgarn i tågattiraljen,

nr 373 angående faran av att lastprofilen överskjutes av vagnstillbehör eller last,

nr 402 angående faran av överbelastning av vedvagnar,

nr 405 angående tågs hastighet, då hastighetsmätare saknas eller är felaktig,

nr 426 och 640 angående handdukar i tågattiralj,

nr 504 angående säkerhetstjänstens handhavande,

nr 512 angående växling med vagnar litt M,

nr 630 angående hastighetsnedsättning enligt säo § 28.

5. Redogörelse för mer anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst.

A. KOLLISIONER MED JÄRNVÄGSFORDON.

Orsakade av bristfällighet eller försummad tågvägsinspektion eller annat fel vid expedierande av tåg.

Klippan den 1/1.

Då tåg 2349 var på utgående från stationen, låg en växel i utfartstågvägen i fel läge, varför tåget gick in på ett stickspår och kolliderade med en där uppställd godsvagn. Den oförreklade tågvägen hade ej inspekterats. Tåg-

klareraren hade avsänt tåget utan att förvissa sig om, att tågvägsinspektion verkställts.

Alvesta den 12/1.

Tåg 9911 sammanstötte vid ingående på stationen med vagnar, som icke stodo hinderfritt på ett angränsande tågspår. Endast obetydliga skador uppstodo. Vagnarna, som ej varit förstängda eller bromsade, hade kommit i rullning.

Uddevalla hamn den 20/1.

Tåg 1014, som bestod av en ensam rälsbuss, kunde vid infarten ej bringas att stanna, utan rullade med hög hastighet över bangården och in på ett uppställningsspår, där det kolliderade med en personvagn. Vid kollisionen skadades flera resande i rälsbussen, därav några så svårt att de måste föras till sjukhus.

Vid undersökning av bromsarna efter olyckan kunde konstateras, att på det hydrauliska bromssystemet hade anslutningsröret till bromskolven på vänstra bakhjulet brustit, varigenom driftbromsen var försatt ur funktion. Enligt vad rälsbussföraren uppger, fungerade ej handbromsen, enär fram- och backväxeln av sig själv gått över i neutralläge. Vid undersökning har någon felaktighet, som kan förklara orsaken härtill, icke kunnat konstateras.

Broddbo den 26/1.

Tåg 4261 sammanstötte vid utgående från stationen med sista vagnen i tåg 4210, som icke stod hinderfritt. Den påkörda vagnen urspårade och blev svårt skadad. Även loket i tåg 4261 skadades.

Svängsta den 1/3.

Tåg 9031 kolliderade vid utgående från stationen med en godsvagn, som under den rådande starka stormen råkat i drift och rullat ut i tågs 9031 utfartstågväg. Vagnen hade icke varit förstängd. Endast mindre skador uppstodo.

Trelleborg C den 17/3.

Då tåg 2675 var på ingående, låg en växel i infartstågvägen i fel läge, varför tåget gick in på ett spår, där ett växlingslok stod uppställt, och kolliderade med detta. Endast smärre skador uppstodo.

Heby den 22/3.

Tåg 9415 sammanstötte med de sista vagnarna i tåg 4212, som icke stodo hinderfritt i förhållande till tågs 9415 utfartstågväg. Fem vagnar i tåg 4212 urspårade.

Ope den 14/4.

Vid utgående från stationen kolliderade tåg 65 med sista vagnen i tåg 9528, vilken icke stod hinderfritt i förhållande till huvudtågvägen. Loket och samtliga vagnar i tåg 65 skadades.

Krylbo den 19/4.

Vid tågs 6251 ingående på stationen visades av tågvägsklargöraren signalen »framåt». Tåget framfördes sakta förbi infartstågvägens slutpunkt och sammanstötte därvid med en från motsatt håll skjutsad vagn.

Med anledning av missödet ha lokala föreskrifter angående samarbetet mellan växlingspersonalen och tågvägsinspektören utfärdats, varvid även

påpekats, att tågklararen skall ge signal till växlingsrörelse åt tåg, som skall framföras förbi infartstågvägens slutpunkt.

Vagnhärad—Västerljung den 8/5.

Tåg 4005, som stannat framför infartssignalen till Västerljung, påkördes bakifrån av tåg 33. I tåg 33 urspårade loket och en resgodsvagn och i tåg 4005 fem godsvagnar. Stora materiella skador uppstodo. Tåg 33 hade avsänts från Vagnhärad utan att anmälan »4005 in i Västerljung» och klartanmälan för tåg 33 erhållits.

Hedsjön—Lingbo den 31/5.

Tåg 437 avsändes från Lingbo, innan närmast föregående tåg 4213 inkommit till nästa tåganmälningsstation och utan att »O in» för 4213 eller klartanmälan för 437 erhållits. Tåg 4213, som stannat på grund av slangbrott, påkördes bakifrån av tåg 437, varvid stora materiella skador uppstodo på spår och vagnar. Tre resande i tåg 437, föraren samt lokbiträdet, som hoppat av loket, skadades.

Gårdsjö den 29/6.

Snälltåg 14 körde vid utgående från stationen på grund av att en växel lades om omedelbart framför tåget in på nedspåret och kolliderade där med tåg 4716, varvid föraren, en konduktör och tre resande dödades och 11 personer erhöilo så svåra skador, att de måste föras till sjukhus.

På grund av varmgång i ett godståg och ändrad tågföljd hade tågklararen, för att tåg 14 skulle kunna passera, måst draga ut tåg 4716 på nedspåret norr om stationen. Sedan tåg 14 erhållit avgångssignal och med högsta tillåten hastighet passerat på spår 3, återställde tågklararen infartssignalen till stopp och upplöste tågvägen, innan så reglementsenligt får ske. För att påskynda expedieringen av tåg 4716, och då han antog, att tåg 14 hunnit lämna stationsområdet, lade tågklararen om växlarna, så att tåg 4716 skulle kunna backa tillbaka till spår 3, med påföljd att snälltåget, som ännu ej lämnat bangården, gick in på nedspåret och kolliderade med 4716. Härvid kastades loket och två sovvagnar nedför banvallen, och två sovvagnar körde in i varandra. Dessutom krossades i tåg 4716 de fyra sista godsvagnarna. Hjälpmanskap sammankallades snabbt på platsen och i bilar och ambulans fördes de skadade till lasarettet i Mariestad. Från Falköping C, Laxå, Hallsberg och Örebro tillkallades hjälpvagnar och manskap för uppröjning.

Kvarnamåla den 6/7.

Då tåg 2796 var på ingående till stationen, låg en växel i infartstågvägen i fel läge, varför tåget gick in på ett spår, där fem lastade vagnar voro uppställda och kolliderade med dessa. Skador uppstodo på loket och på vagnarna.

Diö den 15/7.

Tåg 4565 kolliderade med sista vagnen i tåg 5462, som ej stannat hinderfritt i förhållande till tågs 4565 utfartstågväg. En vagn urspårade, men endast obetydliga skador uppstodo. Tågklararen hade avlyssnat ett telefonsamtal, under vilket det uppgivits, att tåg 5462 bestod av 110 axlar. Tåget hade emellertid 126 axlar. Tågklararen hade tyckt sig se, att tåg 5462 inkommit hinderfritt, men ej övertygat sig därom. Vid tillfället rådde dimma.

Kiruna malmbangård den 4/8.

När tåg 10302, som var genomfartståg, var på ingående till stationen, erhöils ej avgångssignal. Utfartssignalen visade stopp, varför tåget nödbromsa-

des. Föraren observerade, att en växel låg till lokaltågspåret, där en motorvagn var uppställd. Tåget kunde ej bringas att stanna, och trots att motorvagnsföraren försökte backa undan motorvagnen, påkördes denna. Endast motorvagnen skadades. Vid tillfället rådde tät dimma.

Mellansjö den 14/8.

Sedan tåg 4202 inkommit på stationen, där det skulle förbigås av tåg 2504, återställdes ej infartssignalen till stopp, varför tåg 2504 ingick på samma spår och kolliderade med tåg 4202. Vid kollisionen skadades lokpersonalen och en resande i tåg 2504. Fyra vagnar i tåg 4202 samt loket och en vagn i tåg 2504 urspårade. Stora materiella skador uppstodo.

Herrljunga den 31/8.

Tåg 7471 sammanstötte under ingående på stationen med nio lastade godsvagnar, som avkopplats från tåg 4365. Vid kollisionen skadades sex vagnar. Tågklararen hade ej förvissat sig om, att tågvägen var fri från fordon.

Frillesås den 24/9.

Då tåg 1462 var på ingående på stationen, påkördes en ej hinderfritt uppställd vagn. På grund av tågets ringa hastighet uppkommo endast obetydliga skador.

Sävsjö den 4/10.

Tåg 5755, som var på ingående på stationen, kunde ej stanna vid infartstågvägens slutpunkt utan fortsatte och sammanstötte med tåg 4398, som var på ingående från Stockaryd. Tågklararen hade, så snart 5755 inkommit på bangården, utlöst tågvägsförreglingen och givit körsignal för tåg 4398. Föraren och biträdet på tågs 4398 lok erhöilo lindriga skador. Sju vagnar urspårade.

Hallinden den 23/10.

Tåg 1631 kolliderade 70 m utanför yttersta växeln med tågs 7712 lok och 17 vagnar, som under växling utförts på linjen. Tåg 1631 framfördes med låg hastighet, enär infartssignalen visade stopp, men på grund av att linjen går i kurva och då mörker rådde, kunde lokpersonalen icke i tid upptäcka tåg 7712. Vid sammanstötningen fastnade de båda loken i varandra, och i tåg 7712 blevo de båda främsta vagnarna, en resgodsvagn och en postvagn, avsevärt skadade. En person skadades och fördes till sjukhus. Olyckshändelsen förorsakades därav, att tågklararen i strid mot föreskrifterna i säkerhetsordningens § 56 lämnat tillstånd till växlingsrörelsen.

Fegen den 22/11.

Då tåg 7215 var på ingående till stationen, påkördes en tom godsvagn, som från ett sidospår rullat ut i tågvägen. Vid tågvägsinspektionen var vagnen förstängd. Den hade därefter fått en knuff av en vid vedlastning använd traktor och kommit i rullning. Vid kollisionen urspårade ett hjulpar på loket. En del övriga skador uppstodo på loket och vagnen, varjämte en i närheten stående lastbil fick skador på lastflaket.

Boalt den 1/12.

Då tåg 7151 var på ingående till stationen låg infartsväxeln fel, varför tåget gick in på ett sidospår och sammanstötte med där stående godsvagnar. Enär tåget hade låg hastighet, uppstodo endast obetydliga skador. Tågvägen hade ej inspekterats.

Jordberga den 9/12.

Tåg 2528 körde på grund av en fellagd växel in på ett sidospår och sammanstötte med där stående vagnar. En vagn vräktes över ända. Loket och främre boggin på en personvagn urspårade.

Kilafors den 12/12.

Tåg 4355 kolliderade med tåg 6252, som ej stod hinderfritt. Föraren på tåg 6252 dödades. Ett koppellok i tåg 4355 urspårade. Båda tågloken och fyra vagnar i tåg 4355 skadades. Tåg 6252 hade kopplats isär för att bereda passage över övergången mellan plattformerna, varvid främre delen dragits fram så långt, att den kommit att stå icke hinderfritt i förhållande till tågs 4355 tågväg.

Långebro den 14/12.

Tåg 7122, som skulle passera stationen, gick på grund av en fellagd växel i tågvägen in på ett sidospår och kolliderade med ett växlingssätt, som framfördes av lok. Båda loken samt två vagnar i växlingssättet urspårade. Tågvägsinspektion hade ej ägt rum.

Motala C den 18/12.

I utfartstågvägen för tåg 753 låg en växel i fel läge, varför tåget gick in på ett spår, där vagnar voro uppställda. Tåget kunde ej bringas att stanna, utan stötte samman med vagnarna, varvid loket och en vagn skadades. Enär tåget utgick från ett sidospår, kunde tågvägen ej förreglas. Tågvägsinspektion hade ej skett.

Eslöv den 22/12.

Tåg 4584 påkörde ett lok, som stod i tågvägen. Loket hade ej undanförts i tid, och körsignal hade visats för tåg 4584, innan tågvägen var klar. Föraren på det påkörda loket dödades. Stora materiella skador uppstodo.

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

Vansbro den 20/5.

När rälsbusståg 10407 ankom till stationen, kunde föraren ej bringa rälsbussen att stanna, utan denna, som framfördes med hög hastighet, körde på den i slutet av spåret befintliga stoppbocken. Föraren, som var ensam i bussen, ådrog sig mindre skador. Rälsbussen skadades avsevärt. Rälsbussföraren har uppgivit, att han icke kunnat trampa ur kopplingspedalen. Något fel på bussens bromsanordningar kunde dock ej konstateras vid efterbesiktning.

Rolfstorp den 30/6.

Rälsbusståg 754, som enligt tidtabellen skulle ingå på spår 2 mot tåg 773, kunde vid ankomsten till stationen ej bringas att stanna, utan kolliderade med tåg 773, som stod stilla. Härvid skadades tre resande och måste föras till sjukhus. Rälsbussföraren har uppgivit, att han icke kunnat erhålla avsedd bromsverkan.

Vartofta den 8/11.

Tåg 1380 infördes på stationen förbi infartssignalen, som visade stopp och kolliderade därvid med ett lok, som utförde växling. Enär växlingsledaren observerat tåg 1380 och visat stoppsignal mot detsamma samtidigt med att loket backades, lindrades sammanstötningen. Endast smärre skador uppstodo.

Betåsen den 12/11.

Tågen 2624 och 6505, som med tillämpning av bestämmelserna i säkerhetsordningens § 100 skulle mötas i Betåsen, sammanstötte, varvid båda tågloken och fyra vagnar erhöilo avsevärda skador. I tåg 6505 fungerade ej tryckluftbromsen, beroende bl. a. på för stora slaglängder på bromsvagnarna i tåget, varför tåget ej kunde stanna i tid. Sikten var även försämrade på grund av dimma. Ingen människa skadades.

Stockholm C—Stockholm S den 8/12.

Tåg 4002, som hade stannat för stoppsignal från infartssignalen vid S. Mälarstrand, påkördes bakifrån av tåg 106. Sista vagnen i 4002 krossades, varjämte en vagn i mitten av tåget erhöil svåra skador. Inga resande skadades. Något fel på de i linjeblockeringen ingående signalerna har ej kunnat konstateras.

Tillberga den 16/12.

Då tåg 5451 var på utgående, påkördes det av ett lok, som under en växlingsrörelse utfördes i tågs 5451 utfartstågväg. Vid sammanstötningen urspårade i tåg 5451 loket och fyra vagnar.

Hästveda—Ballingslöv den 21/12.

Tåg 1710 påkörde aderton vagnar, som kvarlämnats på linjen av tåg 8001. Fyra vagnar urspårade och ytterligare en vagn skadades. Endast mindre skador uppstodo på loket. Tåg 1710 hade underrättats om, att 8001 saknade slutsignaler vid ankomsten till Ballingslöv och att risk sålunda förelåg, att vagnar kvarlämnats på linjen.

Orsakade av försummelse vid växling.

Katrineholm den 17/1.

Tåg 4045, som var på utgående från stationen, påkördes av några från tåg 4044 avkopplade vagnar, som kommit i rörelse. Enär bangården ligger i lutning mot linjen, har till förhinderande av dylika missöden föreskrivits, bl. a. att bromsslåde skall utläggas.

Tomteboda den 3/2.

Tåg B 9443, som var på utgående, påkördes av ett backande växlingssätt, varvid två vagnar i växlingssättet urspårade. Växlingssättet kom genom en fellagd växel in i tågs 9443 tågväg.

Mellansel den 23/6.

Tåg 2491, som var på ingående på stationen, kolliderade med ett växlingssätt, som drogs ut i tågs 2491 infartstågväg. Tågs 2491 lok urspårade med alla hjulparen. Den närmast lok gående Co-vagnen urspårade med samtliga hjulpar och den därefter gående Co-vagnen med främre hjulparet i den främre boggitrallan. En resande erhöil lindriga skador. Växlingsrörelsen, som igångsatts sedan tågvägsinspektionen verkstälts, avsåg att endast flytta vagnarna några vagnslängder, men missuppfattades av föraren. Denne uppmärksammade ej de stoppsignaler, som tågklareren och växlingsledaren visade.

Ockelbo den 4/7.

Då tåg 8351 var på utgående från stationen, påkördes ett växlingssätt, som backades ut i tågvägen. Vid kollisionen urspårade en vagn i växlingssättet och skadades 11 andra vagnar.

Tomtebodå den 8/8.

Då tåg 7027 var på utgående från stationen, påkördes detsamma av ett växlingsätt, varvid fem vagnar urspårade. Växlingsledaren hade ej förvissat sig om, att växlingsrörelsen kunnat ske utan fara.

Skövde—Igelstorp den 18/10.

Extra tjänstetåg 8737 sammanstötte 2 km utanför Skövde med tre godsvagnar, som kommit i drift under växling i Skövde och rullat ut på linjen. Vid kollisionen urspårade loket och fyra vagnar samt de tre påkörda godsvagnarna. Av dessa demolerades en isoleringsvagn fullständigt, en omlastningsvagn fattade eld och brann upp och en omlastningsvagn vräktes omkull och skadades. Lokets B-ände intrycktes och lokpersonalen måste taga sig ut genom ett fönster. Genom olyckshändelsen blockerades linjen, varför ett provisoriskt spår utlades förbi olycksplatsen. Olyckshändelsen förorsakades av att vagnarna, som kommit i drift, icke varit tillfredsställande förstängda.

Orsakade av annan anledning.

Norrhult den 26/1.

Tåg 352 gick in på spår 2, där tåg 361 tidigare intagits, och kolliderade med detta tåg. Endast obetydliga skador uppstodo. Vid tågvägsinspektionen var tågvägen för tåg 352 rätt lagd till spår 1, men har sedermera en växel omlagts av oförklarlig anledning. Växelförregling saknas.

Niemisel den 1/2.

Då tåg 6554 närmade sig stationen, visade försignalen ofärgat, blinkande sken. Infartssignalen, vars lyktor voro släckta, visade emellertid stopp. Så snart föraren upptäckte detta, nödbromsades tåget men kunde ej bringas att stanna framför infartssignalen. Vid yttersta växeln pågick växling med tåg 8511 och tåg 6554 kolliderade med detta, varvid föraren och biträdet på tåg 8511 erhöilo lindriga skador. Vid sammanstötningen skadades båda loken samt åtta vagnar i tåg 6554 och fem tjänstevagnar i tåg 8511. De senare ramponerades fullständigt. Försignalen visade ofärgat blinkljus trots infartssignalens stoppställning, emedan försignalens färgväxlare på grund av den stränga kylan (-30°) frusit fast.

Brittatorp den 9/10.

Då tåg 6558 var på väg till Braås, brast kopplet till sista vagnen, som rullade tillbaka till Brittatorp och kolliderade med tåg 9848, varvid vagnen och tågs 9848 lok skadades.

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

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Gävle C—Hillebyn den 17/11.

Extratåg 7904 påkörde en trampdressin, som framfördes mot tåget. Dresinens förare kastade sig av och undkom oskadd, men han hann ej få dresinen från spåret. Banpersonalen var ej underrättad om tågets gång. Lokpersonalen hade dock underrättats härom.

Lundby den 21/11.

När tåg 7802 var på utgående från stationen, påkördes en motordressin, som framfördes som B-fordon. Dressinen ramponerades och smärre skador uppstodo på loket. Småfordonsföraren hann hoppa av och undkom oskadd. Tåg 7802 skulle enligt småfordonsförarens begäran kvarhållits på stationen, tills B-fordonet inkommit, men tågklareraren hade ej givit lokpersonalen order härom och ej heller gjort föreskrivna anteckningar.

Täng—Östersund C den 22/11.

Extratåg 8108 kolliderade med ett B-fordon, som förstördes. De som åkte i B-fordonet hade dessförinnan stigit av. Tåget, som anordnats efter det B-fordonet utgått på linjen, hade erhållit order, att B-fordonsföraren ej under rättats om tågets gång. Vid tillfället rådde stark dimma.

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

Laxå—Vretstorp den 10/1.

Tåg 128 påkörde en trampdressin, varvid dressinföraren dödades. Omedelbart före olyckan hade tåg 7453 passerat på nedspåret och genom att snö yrt upp efter tåget i hög grad hindrat sikten.

Mullsjö den 23/1.

Extratåg 10530 körde på bangården på en trampdressin, som förstördes. Dressinföraren, som lyckades kasta sig av, hade ej skaffat sig kännedom om tågläget.

Arlöv—Lomma den 22/2.

Tåg 1851 körde på en motordressin, som framfördes som B-fordon, varvid betydande skador uppstodo på dressinen. Småfordonsföraren, som i vederbörlig ordning anmält färden, avgick från Arlöv, innan 1851, som var rätttidigt inkommit.

Ekträsk—Yttersjön den 14/3.

Tåg 4355 körde på två trampdressiner, som ej hunno undanföras från spåret. Den ena dressinen blev delvis förstörd.

Ådalsliden—Tannflo den 14/3.

Tåg 6501 körde på en motordressin, som framfördes som B-fordon. Några banarbetare, som varslat faran, hade dessförinnan stoppat B-fordonet, varför de åkande hunno lämna fordonet, innan kollisionen skedde. B-fordonsföraren hade begärt, att tåg 6501 skulle kvarhållas vid Ådalsliden men ej förvissat sig om, att den tjänsteman, som mottog begäran, var tågklareraren. Denne blev ej underrättad om småfordonsförarens begäran utan avsände tåg 6501 mot B-fordonet.

Tranås—Sommen den 22/3.

Extratåg 9424 påkörde ett A-fordon, som förstördes. Småfordonsföraren hade vid anmälan till underrättelsestationen om färden ej erhållit besked om att tåg 9424 gick. Då småfordonsföraren begärde stoppsignalering genom

gränsstationerna, hade han ej vänt sig till tågklararen utan till en annan tjänsteman, som dock ej vidtog vederbörliga åtgärder.

Älvros—Andåsvallen den 8/6.

Extra fjärrgodståg 6461 kolliderade med en motordressin, som framfördes som B-fordon, varvid en tjänsteman ådrog sig en del skador, då han före kollisionen hoppade av dressinen. Han avled sedermera på grund av allmän blodförgiftning. Motordressinen förstördes fullständigt och även loket erhöll en del skador. Småfordonsföraren, som erhållit besked om tågs 6461 gång, hade stannat dressinen i Älvros för att där invänta tåget. Emellertid dröjde detta längre än beräknat, varför småfordonsföraren ringde upp nästa tåg-anmälningstation för att efterhöra orsaken. Vid telefonsamtalet hade småfordonsföraren missuppfattat tågläget och fått den uppfattningen, att tåget inställts, varför han fortsatte färden.

Trångsviken den 11/6.

Extratåg 8123 kolliderade med en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren hade vid anmälan om färden till underrättelsestationen ej erhållit besked av denna om att tåg 8123 var anordnat.

Kramfors—Dynäs den 13/9.

Under vagnuttagning med lok påkördes ett B-fordon, vars förare ej underrättats om vagnuttagningen. Inga personer skadades, men dressinen förstördes.

Malung—Yttermalung den 18/10.

Under färd med motordressin erinrade sig en av dess passagerare, att tåg 7744 sagda dag gick enligt ändrad tidtabell, varför dressinen stoppades och återfördes till Östra Utsjö, där dressinen togs in på ett sidospår omedelbart före tågs 7744 ankomst dit. Småfordonsföraren hade anmält färden, men härvid icke erhållit underrättelse om tågs 7744 ändrade läge. Tidtabellen hade icke i föreskriven ordning införts i överlämningsboken och telefonboken på underrättelsestationen.

Uppsala N den 16/11.

Tåg 7108 påkörde en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren hann hoppa av, men dressinen förstördes. Vid anmälan om färden hade småfordonsföraren på förfrågan erhållit besked, att tåg 7108 avgått rätt tid. Så var emellertid ej fallet, när tåget försenats på grund av lokskada.

Östersund—Täng den 22/11.

Tåg 8108 påkörde en mindre motordressin. Stark dimma rådde. Ingen person skadades.

Gåvetorp—Alvesta den 3/12.

Tåg 8007 påkörde en dressin och en tralla, vilka skadades. Småfordonsföraren hade ej gjort sig underrättad om tågläget.

Nybro—Västrakulla den 11/12.

Tåg 6251 kolliderade med en motordressin, som förstördes. Inga personer skadades.

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

Mosås den 27/1.

Tåg 4358 påkörde en i tågvägen stående trampdressin, vilken efter verkställd tågvägsinspektion kvarglömts på spåret.

Bispgården den 28/2.

Tåg 4351 påkörde stationens trampdressin, som ej undanförts från spåret. Dressinen skadades.

Vindeln den 6/3.

Vid infartsväxeln körde tåg 2921 på en trampdressin, som stod i tågvägen.

Skästra den 15/3.

Tåg 22 påkörde en trehjuling, som kvarglömts i spåret.

Forsmo den 15/3.

Tåg 8621 körde på stationens godstralla, som ej stod hinderfritt i förhållande till tågvägen. Trallan trycktes mot lastbryggan, varvid såväl trallan som bryggan skadades.

Tidan den 19/3.

Tåg 27 körde i en växelkorsning på en tralla. Denna, som använts för bortforsling av sopor, hade icke varit avlyftad från spåret eller fastlåst, varför den av blåsten förts ut i tågvägen.

Tjugosjö—Lessebo den 13/5.

Tåg 6295 körde på en från spåret ej undanförd dressin, som förstördes.

Ånge—Bollnäs den 18/5.

Tåg 81 körde vid en banvaktsstuga på en trampdressin, som ställts för nära spåret.

Töva—Sundsvall V den 25/5.

Tåg 2341 påkörde och ramponerade en trampdressin, som kvarlämnats på spåret.

Västerljung—Lästringe den 6/6.

Tåg 17 påkörde en lastad tralla, som förstördes. Trallan hade utförts på linjen med motordressin, vilken dock hunnit undanföras från spåret.

Frösthult den 7/7.

Tåg 1309 påkörde och ramponerade en trehjuling dressin, som kvarglömts på spåret.

Västerås C den 30/7.

Vid tågs 1032 ingående på stationen påkördes en motordressin, som ej undanförts från spåret. Mindre skador uppstodo på dressinen.

Södertälje S—Östertälje den 10/9.

Tåg 130 påkörde en trehjuling, vars förare vid försök att rädda dressinen dödades.

Hennan den 10/11.

Tåg 92 körde på en trampdressin, som ej stod hinderfritt, varvid veven till lokets smörjpump slets loss.

Getå den 16/11.

Tåg 9502 påkörde en motortralla, som ej undanförs från spåret. Endast obetydliga skador uppstodo på loket och trallan.

Stockaryd den 14/12.

Tåg 33 påkörde en trampdressin, varvid dock endast obetydliga skador uppstodo.

Lundby—Enköping den 19/12.

Tåg 1021 påkörde en banvakt, som färdades på en trehjuling. Denne erhöll endast lindriga skador. Dressinen ramponerades. Banvakten hade glömt bort tåget.

Orsakade av annan anledning.

Brunsborg—Edane den 30/1.

Tåg 7604 påkörde en inspektionsdressin, som fått motorstopp, varvid gasaggregatet skadades. Dressinföraren hade räknat med att snabbt kunna avhjälpa felet och därför ej anordnat stoppsignalering enligt säkerhetsordningens § 34.

C. KOLLISIONER MED LANDSVÄGSFORDON.

Orsakade helt eller delvis av järnvägspersonals försummelser.

Tomelilla den 11/1.

Sedan tåg 8201 under växling framdragits över en vägkorsning och stoppats 10 m bortom denna, öppnades vägbommarna för att släppa fram vägtrafiken. Tåget backades emellertid av okänd anledning mot vägkorsningen, varvid en lastbil påkördes. Endast mindre skador uppstodo på denna och några människor skadades ej.

Sösåla—Tjörnarps den 8/5.

En motordressin, som framfördes som B-fordon, kolliderade vid en vägkorsning med en personbil, varvid skador uppstodo såväl på dressinen som personbilen.

Trensum—Karlshamn den 12/7.

Tåg 2710 påkörde en lastbil, som backades över järnvägsspåret vid hamnområdet. Vägvakten var ej tillstädes.

Tjörnarps den 10/8.

En motordressin, som ej kunde bringas att stanna framför en vägkorsning, påkörde en lastbil, varvid mindre skador uppstodo på bilen.

Bromölla den 12/9.

Då tåg 2712 var på ingående till stationen, påkördes en lastbil vid en vägkorsning. Bommarna voro icke nedfällda. Bilen erhöll avsevärda skador. men föraren undkom oskadd.

Billeberga den 29/10.

Tåg 1916 påkörde en hästskjuts vid en vägkorsning, varvid körsvennen skadades. Fällbommarna, som manövrerades från stationen, voro icke nedfällda.

D. URSPÅRINGAR.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Boden C den 13/1.

I tåg 2717, som bestod av två sammankopplade rälsbussar, urspårade båda bussarna i en fellagd växel i utfartstågvägen. Endast mindre skador uppstodo.

Vansbro den 21/1.

Rälsbusståg 1686 urspårade vid avgången från stationen med ena främre hjulet på grund av en fellagd växel.

Umgransele den 23/1.

Tåg 8683, som på grund av tågmöte inväxlades på sidospåret, påkörde en på spåret upplagd spårspärr, varvid lokets ledarhjul urspårade.

Finnforsfallet den 12/2.

Tåg 120, som bestod av en rälsbuss, urspårade med bussens främre hjulpar i utfartsväxeln, som var fellagd. Inga skador uppstodo.

Vansbro den 18/2.

Rälsbusståg 1690 urspårade vid utgående från stationen på grund av en fellagd växel. Utfartstågvägen hade ej inspekterats.

Södertälje S den 1/3.

Då tåg 7006 efter avgångssignal satte sig i rörelse, urspårade sista vagnen i tåget med ett hjulpar i en växel. Vid en föregående backningsrörelse torde växeln ha blivit uppkörd. Tågvägen hade ej inspekterats.

Hoting—Rossön den 1/3.

Då tåg 6504 var på ingående till Flybäcken, urspårade loket och främre hjulparet på en närmast loket gående godsvagn. Urspåringen förorsakades av att en växel ej varit fullt omlagd, så att växeltungan slutit intill sin stödräl.

Bäckaskog den 11/4.

I tåg 2719 urspårade loket och en resgodsvagn i utfartsväxeln, som var fellagd. Tågklararen, som, sedan ett mötande tåg inkommit, begivit sig ut till växeln för att omlägga densamma, uppmärksammade ej att den redan omlagts i rätt läge av annan tjänsteman, utan hade ånyo lagt om den.

Ullared den 11/4.

Tåg 154, som bestod av rälsbuss med släpvagn, körde upp en fellagd medväxel i infartstågvägen, varvid släpvagnen och bussens främre boggi, urspårade. Tågvägen hade ej inspekterats.

Vallsta den 4/5.

Tåg 8303 påkörde en spårspärr i utfartstågvägen, varvid två hjulpar på loket urspårade.

Evedal den 9/6.

Tåg 9812, som var genomfartståg vid stationen, intogs på sidotågväg, som slutade med stoppbock. Tåget kunde ej bringas att stanna utan körde på stoppbocken, som krossades, och fortsatte 8 m förbi denna, varvid loket och dess vedvagn urspårade. Tågvägen hade ej inspekterats. Infartssignalen bestod av en-vingad semafor, varför samma signalbild för infart till huvudtågväg och sidotågväg erhöles.

Kumla den 12/6.

I tåg 7263 urspårade vid avgången tre tomma vagnar på grund av en fel-lagd växel. Tågvägen hade ej inspekterats.

Torskors den 12/10.

Då tåg 489 var på ingående till stationen omlades infartsväxeln, innan tåget passerat densamma, varvid de två sista vagnarna i tåget urspårade. Kopplet till den sista vagnen brast och vagnen blev kvar i växeln. Tågklararen observerade ej, att 489 icke i sin helhet inkommit utan avsände ett mötande rälsbusståg. Föraren på detta observerade dock vagnarna och backade tillbaka till stationen.

Märserum den 21/11.

Då tåg 9052 var på ingående till stationen, omlades infartsväxeln, innan tåget i sin helhet passerat densamma. Två vagnar urspårade. En del mindre skador uppstodo på vagnarna och spåret.

Hallsberg den 13/12.

Då tåg 1315 var på utgående från stationen, urspårade loket och en F-vagn i en växel, som på grund av snö icke slöt fullständigt. Körsignal kunde ej visas med utfartssignalen, varför lokal inspektion utfördes, dock ej beträffande den växel, i vilken urspåringen skedde.

Umeå den 15/12.

Då tåg 8672 var på utgående från stationen, låg en växel i utfartstågvägen till ett under byggnad varande sidospår. Tåget kunde ej stanna utan fortsatte förbi spårets slut, varvid loket och de tre närmast efterföljande vagnarna stjälpde och blevo liggande vid sidan av det intilliggande huvudspåret. De närmast gående tre vagnarna urspårade och blockerade huvudspåret. Avsevärda skador uppstodo på loket och vagnarna.

Björvallen den 22/12.

Vid inväxling av tåg 8144 på sidospåret för möte med tåg 2325 urspårade loket i växeln, enär denna icke slöt fullständigt. Smärre skador uppstodo på växeln.

Orsakade av fel vid tågs expedierande eller under dess framförande.

Lagmansholm den 22/1.

Tåg 9436 hade på grund av lågmöte stoppats utanför infartssignalen. Ehuru körsignal ej givits, fortsatte tåget efter en kort stund in mot stationen, varvid lokets sista hjulpar urspårade i ingångsväxeln. Föraren hade trott sig se ett ofärgat sken från stationen, vilket av honom uppfattats som framåt-signal. Vid tillfället rådde stark dimma, som försvårade sikten.

Granbo den 25/1.

Tåg 4360 kunde ej bringas att stanna framför infartstågvägens slutpunkt utan fortsatte och körde upp en växel. Då tåget, utan signal härtill, backades tillbaka, urspårade en tom Os-vagn i den förut uppkörda växeln.

Norrköping C den 5/4.

Då tåg 101, som under enkelspårsdrift gick på uppspåret Norrköping C—Åby, var på ingående, urspårade sista vagnen i en växel, som troligen omlagts, innan hela tåget hunnit passera densamma.

Vinslöv den 12/5.

Då tåg 4205 var på utgående från stationen, lades en spårspärr upp på rälen under tåget, varvid fyra lastade godsvagnar urspårade. Tågklareren, som manövrerade spårspärren centralt från ställverket, hade ej förvissat sig om, att tåget lämnat utfartstågvägen, innan han påbörjat upplösningen av tågvägen.

Lilleskog den 22/5.

Då tåg 9923 var på ingående till stationen, omlades en växel under tågets gång över densamma, varvid de två sista vagnarna i tåget urspårade. Tågklareren hade utlöst tågvägsförreglingen, innan så fick ske.

Klippan den 20/6.

Då tåg 2373 var på ingående till stationen, låg en växel i fel läge, varför tåget, som bestod av rälsbuss med släpvagn, urspårade med släpvagnens ena hjulpar. Infartssignalen hade ej återställts till stopp efter ett föregående tåg och tågvägen hade ej klargjorts för tåg 2373.

Moliden den 9/7.

Rälsbusståg 2913 avgick utan att avgångssignal erhållits och påkörde en spårspärr, som var upplagd över spåret. Rälsbussen urspårade med alla hjulparen. En resande skadades lindrigt.

Boden C den 10/12.

Rälsbusståg 9426, som enligt erhållen order skulle intagas på stationen enligt säkerhetsordningens § 52, infördes utan föregående signalering, när körsignal visades från infartssignalen, varvid rälsbussen urspårade med alla hjulparen i en växel, som låg i fel läge. Huvudsignalen visade kör, när en signalreparatör för provning tänt lamporna i densamma.

Tortuna den 17/12.

Då tåg 1045 var på ingående till stationen, utlöstes tågvägsförreglingen och omlades yttersta växeln, innan tåget passerat densamma. Härvid urspårade en boggivagn, som gick sist i tåget.

Uppsala C den 18/12.

Tåg 4211 kunde icke stanna vid infartstågvägens slutpunkt, utan fortsatte ut på ett utdragsspår och törnade mot en där befintlig stoppbock, som kullkördes. Loket och två vagnar fortsatte ut på spårlös sträcka cirka 40 meter. Där stötte tåget mot en ledningsstolpe, varvid kontaktledningen skadades. Någon felaktighet på bromsanordningarna i tåget har ej kunnat konstateras.

Orsakade av axelbrott.

Ljuså—Gransjö den 12/1.

Å en lastad Hs-vagn i tåg 3776 uppstod axelbrott på främre hjulparet. Vagnen släpades med 400 m, innan tåget stannade.

Betåsen—Ådalsliden den 26/1.

I tåg 6501 urspårade på grund av axelbrott en Or-vagn, som var lastad med ved. Brottet hade förorsakats av en gammal bräcka.

Ljusdal—Tallåsen den 27/1.

I tåg 9450 inträffade ett axelbrott på en Gsh-vagn, varvid det skadade hjulparet urspårade.

Älvsjö den 28/1.

I tåg 3460 urspårade en godsvagn på grund av axelbrott förorsakat av en gammal bräcka.

Fjällåsen—Harrå den 5/2.

I tåg 59 urspårade en lastad malmvagn på grund av axelbrott. En gammal bräcka fanns på axeln.

Näverkärret—Spannarboda den 22/2.

I tåg 4351 urspårade en lastad Os-vagn på grund av axelbrott, som förorsakats av en gammal bräcka. Vagnen släpades med cirka 400 m, innan tåget stannade. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Bastuträsk—Finnforsfallet den 27/2.

I tåg 8642 urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn, som var lastad med ved.

Hedsjön—Lingbo den 3/3.

I tåg 4361 urspårade en lastad Mas-vagn på grund av axelbrott. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Änge—Alby den 4/3.

I tåg 4213 urspårade på grund av axelbrott en Or-vagn, som var lastad med ved. Axelbrottet berodde på en gammal bräcka.

Rotebro den 11/3.

Då tåg 4203 passerade bangården, urspårade en Os-vagn i en växel i bangårdens södra ände på grund av axelbrott, som uppkommit genom varmgång. Skador uppstodo på spåret och en kontaktledningsstolpe ramponerades.

Spannarboda—Sällinge den 10/4.

I tåg 7251 urspårade en lastad Or-vagn på grund av axelbrott innanför båda hjulen. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Stockaryd—Sävsjö den 11/4.

I tåg 4008 urspårade en SWB Os-vagn på grund av axelbrott, som uppkommit genom varmgång.

Yttersjön—Hällnäs den 11/4.

I tåg 4355 urspårade på grund av axelbrott, förorsakat genom varmgång, en Os-vagn, som var lastad med järntackor.

Holmfors—Boden C den 15/4.

På en lastad Or-vagn i tåg 6851 uppstod axelbrott på bakre hjulparet. Lagerboxen jämte axeltappen slungades bort, varefter vagnen urspårade och fortsatte på sliprarna c:a 150 m. Avsevärda skador uppstodo i spåret.

Grohed—Uddevalla den 17/4.

Då tåg 7710, som bestod av lastade grusvagnar, ankom till Uddevalla, upptäcktes axelbrott på den 18:e vagnen i tågsättet och att ett av vagnens hjul var borta. Sedan banpersonalen underrättats, upptäcktes hjulet i tunneln vid Skeppsviken. Vagnens underrede skadades svårt. En del sliprar, plankor i vägövergångar och skarvförbindningar m. m. i spåret skadades.

Harrträsk—Gällivare den 7/5.

Tåg 6852 urspårade på grund av axelbrott på andra vagnen från lok räknat. Vagnen gick på sliprarna c:a 300 m, varefter den slog ned i spåret. Även 14 av de efterföljande vagnarna urspårade och gingo delvis in i varandra. Samtliga dessa vagnar förstördes fullständigt. På en sträcka av 50 m hade spåret fullständigt rivits bort, och där vagnen gått på sliprarna hade de flesta av dessa slagits av. Kontaktledningen skadades på en sträcka av 200 m.

Ulvåker den 26—27/5.

Tåg 4046 stoppades av tågklararen på grund av tjuvbromsning. Vid närmare undersökning kunde konstateras, att axelbrott uppstått på näst sista vagnen — en Or-vagn, lastad med tackjärn — varför denna och efterföljande vagn avkopplades. Axelbrottet hade uppstått till följd av varmgång.

Ekträsk—Yttersjön den 29/5.

I tåg 21 urspårade en F5 med främre hjulparet på grund av axelbrott. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Västanfors—Dagarn den 2/6.

I tåg 4358 urspårade en lastad Os-vagn på grund av axelbrott. Endast mindre skador uppstodo på spåret.

Storsund—Koler den 3/6.

I tåg 4354 urspårade på grund av axelbrott en lastad NSB godsvagn. Axelbrottet hade uppstått genom varmgång.

Ulriksdal den 5/6.

När tåg 23 passerade stationen, brast främre hjulaxeln på en resgodsvagn, som gick närmast loket. Hjulparet gick ur spår och fortsatte på sliprarna c:a 600 m, innan tåget kunde stanna.

Laxå—Vretstorp den 8/6.

I tåg 4716 urspårade 12:e vagnen från slutet räknat på grund av axelbrott, som uppstått genom varmgång. Vagnen, som var lastad med tackjärn, hade gått på sliprarna omkring 2 km, innan urspårningen uppmärksammades och tåget bringades att stanna.

Bergträsk den 10/6.

Vid undanväxling av en varmgången Or-vagn i tåg 4354 brast vagnens ena axeltapp.

Björneborg—Kristinehamn den 16/6.

I tåg 5020 urspårade en Os-vagn till följd av varmgång i en axeltapp och därav förorsakat axelbrott. Vagnen släpades med i spåret omkring 750 m, varvid ytterligare sju vagnar urspårade. Förutom avsevärda vagnskador upprevs spåret på en sträcka av 750 m.

Vallsta den 19/6.

En Os-vagn i tåg 4210 urspårade på grund av axelbrott omkring 300 m norr om stationen. Vagnen hade gått urspårad c:a 350 m, innan tåget stannade.

Olskroken den 26/6.

I tåg 7658 urspårade sjätte vagnen från lok räknat på grund av axelbrott. Vagnen — en tjänstevagn — var lastad med grus.

Tvärålund—Tväråbäck den 12/7.

I tåg 4351 urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn, som var lastad med järntackor. Vagnen gick urspårad i tåget 5 km, på vilken sträcka sliprar och skarvjärn skadades. Brottet hade förorsakats av varmgång.

Mariedam—Godegård den 31/7.

I tåg 4393 urspårade på grund av axelbrott en Lr-vagn, som var lastad med tackjärn. Brottytan visade en gammal bräcka. I spåret skadades sliprarna på en sträcka av 600 m.

Laxå—Vretstorp den 12/8.

I tåg 4046 urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn med ena hjulparet. Axelbrottet hade förorsakats av varmgång.

Hovsta—Lillån den 20/8.

I tåg 7251 urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn, som var lastad med kalk. Brottytan visade en gammal bräcka. I spåret skadades c:a 300 sliprar.

Gottne—Björnsjö den 27/8.

I tåg 6060 urspårade två tjänstevagnar, som voro lastade med grus. Axelbrott hade uppstått på den ena vagnen. Båda vagnarna blevo avsevärt skadade och smärre skador uppstodo på spåret.

Lakaträsk—Näsberg den 2/9.

I tåg 6852 uppstod axelbrott på en Or-vagn, som var lastad med järntråd. Skadan upptäcktes ej omedelbart, utan tåget fortsatte 700 m, varefter den brustna axeln trängde in under efterföljande vagn och lyfte denna ur spår. Tre vagnar skadades avsevärt.

Bollnäs—Granbo den 13—14/9.

I tåg 6253 urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn, som var lastad med malmslig. Ytterligare tre vagnar drogos därefter ur spår. Brottytan utvisade en gammal bräcka.

Krylbo den 16/9.

I tåg 4264 urspårade i en växel i infartstågvägen på grund av axelbrott en B. J. Os-vagn, som var lastad med kalksten. Axelbrottet hade uppkommit genom varmgång. Endast smärre skador uppstodo.

Vretstorp—Östansjö den 18/9.

I tåg 4046 urspårade ena hjulparet på en Os-vagn, som var lastad med smågatsten. Urspårningen förorsakades av axelbrott, som uppstått genom varmgång. Vagnen, som var den sista i tågsättet, hade släpats med 5 km, innan tåget stannade. I spåret uppstodo avsevärda skador.

Härryda—Hindås den 25/9.

I tåg 8891 urspårade på grund av axelbrott den näst sista vagnen i tåget. Vagnen var lastad med grus. Endast obetydliga skador uppstodo.

Ulvåker—Skövde den 2/10.

Då tåg 4717 var på ingående på stationen, urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn, varjämte ytterligare sex efterföljande vagnar drogos ur spåret och välle på sidan. Avsevärda skador uppkommo på vagnarna och i spåret. Axelbrottet hade förorsakats av varmgång.

Hammerdal—Jämtlands Sikås den 6/10.

I rälsbusståg 2354 urspårade bussen, enär ett hjulnav brustit.

Björneborg—Kristinehamn den 21/10.

I tåg 5018 urspårade på grund av axelbrott en 3-axlig B. J. godsvagn, som var lastad med kalk. Vagnen släpades med i spåret c:a 400 m, varvid skador uppstodo i spåret. Axelbrottet hade uppstått genom varmgång.

Östersund—Täng den 23/10.

I tåg 9522 urspårade på grund av axelbrott en tjänstevagn, som var lastad med grus.

Ulriksdal den 25/10.

I tåg 4215 urspårade en lastad Gsh-vagn på grund av axelbrott, som uppstått genom varmgång. Vid Ulriksdal intogs tåget, sedan detta stoppats utanför stationen, enär anmälan om varmgången erhållits. Under tågets införande på stationen stälpte vagnen, varvid ytterligare två vagnar drogos ur spår. Skador uppstodo i spåret och på kontaktledningen.

Kristinehamn—Ölme den 26/10.

I tåg 9496 urspårade på grund av axelbrott en tjänstevagn, som var lastad med grus. Vid undersökning av vagnen konstaterades, att axeln brustit på två ställen och att gamla bräckor funnos i brottytan.

Fjällåsen—Lappberg den 8/11.

I tåg 8703 urspårade på grund av axelbrott en Or-vagn, som var lastad med järnmalm. Brottytan utvisade gamla bräckor.

Krylbo den 1/12.

I tåg 4352 urspårade på grund av axelbrott en B. J. godsvagn, som var lastad med cement. Axelbrottet hade uppstått genom varmgång. Endast smärre skador uppstodo.

Katrineholm—Baggetorp den 20/12.

I tåg 4030 urspårade på grund av axelbrott en Os-vagn, som var lastad med blyplattor. Axelbrottet hade förorsakats genom varmgång. Skador uppstodo i spåret.

4 Orsakade av fel eller skador på banan eller bristfällig materiel.

Gubberget den 19/1.

När tåg 8541 passerade en växel i Gubberget, urspårade en vingplog, som gick sist i tåget, och en framför denna gående manskapsvagn. Urspåringen torde ha förorsakats av att skänkeln på vingplogen lossnat under tågets gång och förorsakat urspåringen vid passerandet av växeln.

Hällnäs—Gladaberg den 3/2.

Rälsbusståg 2918 urspårade i en kurva, enär skador uppstått på bussens ena hjul. Rälsbussen törnade mot en bergvägg, varvid fem personer jämte rälsbussföraren erhöilo lindriga skador. Avsevärda skador uppstodo på rälsbussen.

Sundsvall den 10/3.

En lastad tjänstevagn i tåg 6093 urspårade, när tåget var på ingående till stationen. Urspåringen förorsakades av att tvenne bärfjädrar på vagnen brustit.

Gladaberg—Hällnäs den 15/3.

I tåg 8681 urspårade en Gmh-vagn med främre hjulparet på grund av en brusten lagerbox.

Granbo—Bollnäs den 9/4.

I tåg 8302 urspårade en Iaö-vagn. Urspåringen hade av allt att döma förorsakats av en i spåret nedfallen lucka från en Ibö-vagn, som gick omedelbart före den urspårade vagnen.

Laduberg den 16/4.

Vid tågs 2423 ankomst upptäcktes, att ett hjul på BCo-vagnens främre boggi urspårat. Urspåringen hade förorsakats av att hjulringen lossnat.

Frövi—Blixterboda den 11/7.

I tåg 9422 urspårade en tjänstevagn på grund av att en bult i fjäderfästet lossnat. Ingen skada uppstod på spåret.

Örtofta—Viderup den 1/8.

I tåg 8157 urspårade loket, varvid dock endast mindre materiella skador uppstodo. Loket, som var backgående hade efter urspåringen fortsatt 250 m.

Örtofta—Viderup den 17/8.

I tåg 2703 urspårade loket. Detta, som var backgående, fortsatte efter urspåringen 100 m, men endast mindre materiella skador uppstodo. Samma lok urspårade den 1/8. Urspåringarna ha förorsakats av att storlagerkilarna på lokets ena axel kilat fast sig.

Jämtlands Sikås—Gisselås den 23/8.

I rälsbusståg 2326 brusto båda ramstyckena till bussens bakre boggitralla, varvid bussen urspårade.

Främlingshem den 25/8.

Tåg 776, som bestod av en motorvagn, urspårade på grund av en lös hjulring.

Selsjön den 1/9.

I tåg 2424 urspårade loket, ett koppellok och två därefter gående vagnar. Loken urspårade helt och blevo liggande vid sidan av spåret. De urspårade vagnarna stodo kvar på banvallen. Avsevärda materiella skador uppstodo. Orsaken till urspåringen torde ha varit rälsbrott.

Jörn—Kusfors den 20/9.

I tåg 4355 urspårade sista vagnen i tåget på grund av en lossnad fjäderbult. Vagnen släpades med tåget 2,5 km, varefter även en framförgående vagn urspårade. Tåget stoppades, enär koppelbrott uppstod. Avsevärda skador uppstodo på en av de urspårade vagnarna.

Emmahoda den 21/9.

Då tåg 6275 var på ingående till stationen, urspårade loket, ett overksamst lok och tre vagnar. Skador uppstodo såväl på banan som på rullande materiel. Urspåringen förorsakades av rälsbrott.

Hallstahammar den 23/9.

I tåg 1353, som bestod av två sammankopplade rälsbussar jämte släpvagn, hade på bakre bussens ena hjul bräckor uppstått vid navfästet. Enär skadan observerats, framfördes tåget med låg hastighet. Vid gång över infartsväxeln till Hallstahammar brast hjulet och bussen urspårade. Endast obetydliga skador uppstodo.

Godegård—Degerön den 10/10.

I tåg 4397 urspårade näst sista vagnen på grund av fjäderbrott, varvid även tågets sista vagn drogs ur spår. I spåret skadades sliprarna på en sträcka av 300 m.

Gullberna—Nättraby den 11/10.

I tåg 2710 urspårade främre hjulparet på tendern. Endast mindre skador uppstodo på spåret. Anledningen till urspåringen var att gängorna på en fjäderstropp släppt, varigenom viktfordelningen förskjutits.

Sävsjö—Bodafors den 13/10.

Då tåg 8008 var på ingående till Bodafors observerades, att en vagn YJ litt Im urspårat. Urspåringen hade förorsakats av fjäderbrott.

Delsbo den 17/10.

Då tåg 6280 passerade stationen, hörde tågklararen ett dunkande ljud från en vagn mitt i tågsättet, varför han stoppade tåget. Tåget stannade med den misstänkta vagnen 50 m utanför växeln. Tåget backades därefter för att det skulle bli möjligt att eventuellt kvartaga vagnen. Vid backningsrörelsen spårade vagnen ur med ena hjulparet, beroende på att fästet till en bromsbom samt fångjärnet under densamma lossnat, varvid bromsblocket kommit under hjulet.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Billesholm den 10/1.

Sedan körsignal till tåg 5157 visats med infartssignalen, företogs en växlingsrörelse ut i tågvägen, varvid en växel kördes upp. Då växlingssättet fördes tillbaka, urspårade en vagn i växeln. Infartssignalen återställdes till stopp, innan lokpersonalen på 5157 hade iakttagit körsignalen.

Sundsvall den 27/4.

Vid tågs 8102 avgång från stationen urspårade fyra vagnar i tåget. En på rälén kvarglömd bromssko förorsakade urspåringen. Av de urspårade vagnarna skadades tre, därav en avsevärt.

Orsakade av olämplig lastning.

Sandbäckshult—Abbetorp den 11/8.

I tåg 9831 urspårade lokets vedvagn, enär ett vedträ fallit ned från loket. Inga skador uppstodo.

Mosstorp—Virserum den 29/8.

I tåg 9821 urspårade lokets vedvagn, antagligen på grund av att ett vedträ fallit ned från loket eller vagnen. Inga skador uppstodo.

Vretstorp—Laxå den 12/12.

I tåg 4365 urspårade en tom G-vagn med båda hjulparen. På grund av trycksänkning observerade lokpersonalen händelsen och tåget stannades. Spåret blev endast obetydligt skadat. Urspåringen synes ha förorsakats av att maskingods fallit ned i spåret från en framförgående vagn.

§ *Orsakade av annan anledning.*

Nederhögen den 19/1.

I tåg 2316, som bestod av två sammankopplade rälsbussar, urspårade den bakre rälsbussen med främre hjulparet, då tåget var på utgående från stationen. Urspåringen förorsakades av att ett vedträ, som fallit ned i spåret från en vedbrygga, påkörts och kilats fast under rälsbussens snöplog.

Trelleborg—Gislöv den 31/1.

I tåg 8272, som måst stanna på grund av snöanhopning på banan, lyftes en Mas-vagn mitt i tåget av spåret, enär tåget vid försök att forcera snöanhopningen pressats bakåt. Inga skador förorsakades.

Landvetter—Mölnlycke den 26/2.

Lokpersonalen på tåg 510 observerade strax före ingången till en tunnel, att stenar fallit ned i spåret, varför tåget nödbromsades. På grund av för kort avstånd kunde påkörning dock ej undvikas, varvid lokets ena hjulpar urspårade.

Jämtlands Sikås den 8/3.

Vid snöröjning med vingplog, som sköts av loket i tåg 5957, råkade ett växelklot få en törn, enär vingplogens ena vinge indrogs för sent. Växeln omlades därigenom till ett mellanläge, vilket hade till följd, att loket gick in med hjulen på två olika spår och urspårade med samtliga hjulpar.

Lubboträsk den 3/5.

I tåg 8601 urspårade två tjänstevagnar och en spårrensare på grund av snöanhopning under vagnarna.

Enköping den 27/11.

Då tåg 7890 var på utgående från stationen, urspårade loket med fyra hjulpar i en nyinlagd växel. Växeln, som hade varit spikad, hade lösgjorts,

enär ett växellås skulle inmonteras. Arbetet hade företagits utan att stationsföreståndaren underrättats härom. Vid tågvägsinspektionen hade växeln ej inspekterats lokalt.

Orsakade av outredd anledning.

Herrljunga den 2/1.

Då tåg 909 passerade en växel i infartstågvägen, gingo lok och efterföljande F-vagn in på spår 2, under det att övriga vagnar i tågsättet gingo in på spår 1. Härvid urspårade F-vagnen och välte, varigenom spår 1 och 2 blockerades för trafik. Orsaken till händelsen har ej kunnat utrönas.

Karungi den 20/1.

Då tåg 9425 var på utgående från stationen, urspårade sista vagnen i tåget. Orsaken till urspårningen är obekant.

Tomteboda den 23/1.

Då tåg B 428 var på utgående, urspårade av okänd anledning tre vagnar i mitten av tåget. Vagnarna släpades med ett stycke, innan bromsledningen brast och tåget stannade.

Bollebygd—Rävlanda den 26/1.

I tåg 7676 urspårade i närheten av växeln vid Forsa tegelbruk sista vagnen, som var lastad med massaved.

Fridafors den 29/1.

I tåg 9032 urspårade av oförklarlig anledning en tom godsvagn 200 m före ankomsten till yttersta växeln. Då tåget gick genom växeln, drogs ytterligare tre tomma godsvagnar ur spår.

Lyse—Lysekil den 29/1.

I tåg 1630 spårade lokets främre hjulpar ur och gick bredvid rälen omkring 150 m till en vägkorsning, där hjulen åter gingo på spår. Anledningen till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Färgelanda—Hjärtsäter den 2/2.

I tåg 5198 urspårade omedelbart utanför ingångsväxeln till Hjärtsäter en godsvagn i slutet av tåget. Vid framkomsten till växeln drog vagnen ytterligare tre vagnar ur spår. Anledningen till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Tomteboda den 8/2.

I tåg 7044, som framfördes av två lok, urspårade i en växel det främre loket med alla hjulparen och det bakre loket med ett hjulpar. Växeln låg i rätt läge och hade inspekterats utan att någon felaktighet uppmärksammats.

Örebro C den 17/2.

Då tåg 4357 var på ingående, urspårade en lastad Gsh-vagn med ena hjulparet. Det ena hjulet hade lossnat från axeln.

Norrgårda—Brittatorp den 21/2.

I tåg 9822 urspårade en godsvagn, som efter att ha gått c:a 200 m vid sidan av spåret åter gick upp på spåret vid en vägkorsning. Endast obetydliga skador uppstodo.

Skellefteå den 16/3.

I tåg 2665 urspårade av okänd anledning två F-vagnar vid tågets avgång från stationen.

Gladaberg—Hällnäs den 26/3.

I tåg 3681 urspårade en BCo-vagn och en C-vagn med samtliga hjulpar samt en DF-vagn med bakre hjulparet.

Torsås den 1/4.

Då tåg 253 var på ingående, urspårade främre hjulparet på en C-vagn. Inga skador uppstodo.

Klippan den 21/4.

Då tåg 2373 var på ingående till stationen, urspårade i en motväxel andra vagnen från lok räknat. Vagnen, en C-vagn, stälpte, varvid tre resande skadades. Orsaken till urspårningen har ej kunnat fastställas.

Saxtorp—Häljarp den 2/5.

I tåg 2542 urspårade av outredd anledning lok och samtliga vagnar vid en vägkorsning. Tågbefälhavaren fastklämdes i resgodsvagnen och erhöll svåra skador. Två resande erhöilo lindriga skador.

Färgelanda—Ödeborg den 14/5.

I tåg 7681 urspårade sista vagnen, sedan tåget gjort uppehåll vid vattengivningsanordningen i Färgelanda. Orsaken till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Klippan den 14/6.

Omedelbart efter det att tåg 5684 erhållit avgångssignal och satt sig i rörelse, urspårade en O-vagn mitt i tåget. Vagnen stod över en växel, som av outredd anledning omlagts. Vid tågvägsinspektionen låg växeln i rätt läge.

Mariedam—Godegård den 28/6.

I tåg 7311 urspårade med ett hjulpar en utländsk vagn, som kopplats sist i tåget. Vagnen släpades med c:a 3 km till en vägkorsning, där hjulparet åter gick upp på spåret. Någon bristfällighet på spåret, som kunnat förorsaka missödet, har ej konstaterats.

Skövde—Ulvåker den 7/7.

I tåg 4042 urspårade en tom godsvagn och gick på sliprarna omkring 4 km, varefter den kastades åt sidan med påföljd, att ytterligare tio godsvagnar spårade ur. Härvid uppkommo avsevärda skador såväl på vagnarna som på banan. Anledningen till urspårningen har icke kunnat utrönas.

Frövi—Ervalla den 11/7.

I tåg 701 urspårade den sist i tåget gående vagnen av obekant anledning samt släpades med c:a 1 500 m, varefter lagergafflarna brusto och vagnen ställde sig tvärs för spåret. En ledningsstolpe ramponerades och måste utbytas.

Veda—Oringen den 27/7.

Tågs 8227 lok, som var backgående, urspårade med två hjulpar. Orsaken till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Tomteboda den 1/8.

Då tåg 4030 var på ingående, urspårade de fyra främsta vagnarna i tåget. Orsaken till urspårningen har icke kunnat utrönas.

Lenhovda den 12/8.

I tåg 6566, som framfördes av backgående lok, urspårade loket och vedvagnen. Inga skador uppstodo. Anledningen till urspårningen har ej kunnat fastställas.

Billeberga den 22/8.

Då tåg 5494 var på ingående på stationen, gingo loket och främsta vagnen in på rätt spår, under det att övriga vagnar gingo in på ett annat spår. Främsta vagnen urspårade och stjälppte, varvid den stötte mot tågs 7889 lok. Orsaken till missödet har ej kunnat utrönas.

Uddevalla C—Uddevalla H den 29/8.

I tåg 7702 urspårade loket samt en tom tjänstevagn. Anledningen till urspårningen har ej kunnat fastställas.

Stöde—Nedansjö den 4/9.

I tåg 2445 urspårade en boggivagn. På grund av att rälsbyte ägde rum vid olycksplatsen var hastigheten nedsatt till 20 km/tim, varför endast mindre skador uppstodo. Anledningen till urspårningen har ej kunnat fastställas.

Klippan den 3/10.

Då tåg 5684 var på utgående från stationen urspårade sju vagnar i en motväxel. Orsaken till urspårningen har icke kunnat utrönas. Växeln var låst i rätt läge.

Värtan den 21/11.

Då tåg 4227 var på ingående på stationen, urspårade i en motväxel den närmast loket gående vagnen, varvid även efterföljande vagn samt sista hjulparet på loket drogos av spåret. Orsaken till urspårningen har ej kunnat utrönas. Tågvägen var inspekterad utan anmärkning. Intet fel fanns på växeln.

Floda—Norsesund den 30/11.

I tåg 7452 urspårade sista vagnen. På den urspårade vagnen, en tjänstevagn, uppstodo endast smärre skador. Anledningen till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Aneby—Frinmaryd den 7/12.

I tåg 7352 urspårade en bangårdsvagn, som var kopplad sist i tåget. Anledningen till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Knislinge den 8/12.

Då tåg 7142 var på ingående till stationen urspårade loket, tendern och två vagnar i infartsväxeln. Växeln låg till rätt spår och var låst. Orsaken till urspårningen har icke kunnat fastställas.

Gastsjön den 23 och 28/12.

Då tåg 4354 den 23/12 passerade norra utfartsväxeln vid Gastsjön, urspårade två tomma Mas-vagnar, Händelsen observerades av tågklararen,

som nödutlöste kontaktledningen. Sedan vagnarna undersökts, utan att något fel kunnat upptäckas, neddrogos de till Ånge, varifrån de ånyo sändes norrut med tåg 4354 den 28/12. Då sistnämnda tåg passerade samma växel vid Gast-sjön, urspårade vagnarna ånyo. Härvid uppstod självavkoppling, enär luftledningen bröts, och vagnarna stannade efter ett 50-tal meter. Något fel på vagnarna har ej kunnat konstateras. Anledningen till urspåringen har ej kunnat fastställas.

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

Kålleröd—Mölnåls nedre den 3/2.

I tåg 1506 inträffade axelbrott på loket. Föraren, som märkte en kraftig stöt, bromsade ned tåget, men då intet särskilt märktes i fråga om lokets gång, infördes tåget till Mölnåls N, där axelbrottet konstaterades. Lokskadan torde ha uppkommit redan vid Anneberg, enär växlar och spår skadats på hela sträckan från denna station.

Skåstra den 5/2.

På en Os-vagn i tåg 4204 hade uppstått axelbrott, som dock upptäcktes, innan något missöde uppstod.

Kusfors—Jörn den 3/4.

I tåg 4354 inträffade axeltappsbrott på en Os-vagn,, som var lastad med cement. Axelbrottet har troligen uppkommit genom varmgång.

Sävsjö—Stockaryd den 11/4.

I tåg 4008 uppstod axelbrott på en SWB Os-vagn, som var lastad med tegel. Axelbrottet hade uppstått genom varmgång. Lokpersonalen hade observerat varmgången, varför tåget framfördes med låg hastighet.

Frövi—Ervalla den 15/4.

På grund av varmgång uppstod axelbrott på en lastad vagn i tåg 4351. Vagnen urspårade ej men släpade på rälen till Ervalla. Endast smärre skador uppstodo på spåret.

Söndrum—Halmstad den 13/5.

Lokpersonalen på tåg 5153 märkte att något fel uppstått i tåget, som därför stannades. Vid undersökning visade det sig, att ena axeltappen på bakre hjulparet till en lastad Os-vagn brustit, och att den skadade axelns ena hjul trängt igenom vagnsbotten, varigenom vagnen sjunkit ned, så att lagergafflarna glidit på rälna. Axelbrottet hade förorsakats genom varmgång.

Frövi—Sällinge den 9/6.

Omedelbart efter det tåg 4350 passerat Frövi, upptäckte lokpersonalen varmgång på tredje vagnen från lok räknat. Efter tillsyn av vagnen infördes tåget till Sällinge, där vagnen avkopplades.

Kilvo den 7/7.

Lokpersonalen på tåg 6852 hade upptäckt axelbrott på en Os-vagn i tåget, varför vagnen avkopplades vid Kilvo. Axelbrottet hade uppstått genom varmgång. Skadan på vagnen var i övrigt obetydlig.

Floby den 29/7.

Då tåg 4719 ankom till stationen, måste en TGOJ M 2-vagn avkopplas för varmgång. Vid undersökning av vagnen var ena lagergaffeln avsliten längs långbalken. Samtliga brottytor på lagergaffeln utvisade gamla bräckor.

Krägga den 2/8.

Vid tågs 5452 ankomst observerades varmgång på en BJ N-vagn, som avkopplades.

Marma—Orrskog den 10/8.

I tåg 4214 uppstod axelbrott på en godsvagn. Axelbrottet hade förorsakats av varmgång. Inga större skador uppstodo.

Killeberg den 22/8.

Tåg 4354 stoppades av tågklareren, när denne observerat rök från en vagn. Vid undersökning upptäcktes varmgång och axelbrott på en lastad Os-vagn.

Billesholm den 27/8.

I tåg 5157 upptäcktes axelbrott på en Gsh-vagn. Axelbrottet hade förorsakats av en gammal bräcka.

Bodafors den 5/9.

Tåg 4354 stannade på grund av varmgång i en Os-vagn, som var lastad med lera. När vagnen bortväxlades brast axeltappen.

Bodafors den 7/9.

Då tåg 4354 passerade stationen, brast ena axeln på en Os-vagn på grund av varmgång.

Marma den 7/9.

När tåg 4214 ankom till stationen, upptäcktes gnistor från en av vagnarna i slutet av tåget. En axeltapp, som var varmgången, avbröts, när tåget stannade.

Skinnskatteberg—Dagarn den 14/9.

Tåg 9428 bringades att stanna, när lokpersonalen upptäckt, att eld uppstått i en lagerbox på grund av varmgång. Tåget infördes till Dagarn, där vagnen avkopplades.

Korsträsk—Älvshyn den 15/9.

I tåg 6056 brast axeltappen på en Os-vagn, som var lastad med tegel. Axelbrottet hade förorsakats av varmgång.

Byvattnet—Skorped den 29/9.

I tåg 9426 upptäckte lokpersonalen eld i en lagerbox, som uppstått genom varmgång i lagret. Tåget infördes med låg hastighet till Skorped, där vagnen avkopplades.

Kävlinge—Örtofta den 10/10.

Ett lager i tågs 8467 lok gick varmt på grund av bristfällig smörjning.

Bodafors—Grimstorp den 18/10.

När 4002 passerade Bodafors, upptäckte tågklareren, sedan avgångssignal givits, att en vagn i tåget var varmgången. Lokpersonalen observerade ej stoppsignalen på grund av dimma, varför tågklareren begärde nöd-

utlösning av kontaktledningsströmen. Vid undersökning visade det sig, att axeltappen på en tysk vagn var avsvarvad.

Nässjö den 17/11.

Vid tågs 4355 ankomst observerades, att en Os-vagn, som var lastad med järntackor, fått axelbrott, vilket uppkommit genom varmgång.

Blåviksjön—Åskilje den 12/12.

I tåg 8693 observerade tågbefälhavaren, att en av vagnarna lutade. Tåget stoppades och vid undersökning av vagnen — en tjänstevagn, som var lastad med ved — visade det sig, att ena axeltappen brustit. Vagnen kunde med låg hastighet införas till Blåviksjön. Axelbrottet hade förorsakats av en gammal bräcka. Vagnen var överbelastad med c:a 3 ton.

Hällnäs—Vindeln den 20/12.

Varmgång iaktogs i en vagn i tåg 4351 vid passerandet av Hällnäs. Tåget stoppades strax före Vindeln, dit vagnen — en Ns-vagn — infördes.

F. ELD I TÅG.

Stensträsk—Glommersträsk den 5/1.

I tåg 6637 upptäckte föraren, att eld utbrutit i andra vagnen från loket. Vagnen var lastad med träkol.

Filipstad Ö—Finnshyttan den 15/1.

Vid tågs 3300 ankomst till Filipstad Ö observerades eld i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med träkol. Sedan elden släckts, fortsatte tåget till Finnshyttan, där man ånyo upptäckte eld i vagnen. Denna avkopplades och fördes till vattenkastaren, där elden släcktes.

Nyhem den 16/1.

Vid tågs 8202 ankomst till stationen hade eld utbrutit vid kaminröret i CF4-vagnen.

Sölvesborg—Bromölla den 23/1.

I tåg 6502 hade eld utbrutit i femte vagnen från lok räknat. Vagnen, som var lastad med torvströ, infördes till Bromölla, där elden släcktes genom vattenbegjutning från vattenkastaren.

Träskholm den 28/1.

Då tåg 93 befann sig strax norr om Träskholm upptäckte föraren, att eld utbrutit i slutet av tåget, som omedelbart bringades att stanna. Elden syntes ha utbrutit i tjänstekupén till en F5-vagn. Sedan försök att släcka elden med lokets kolsyrebehållare visat sig fruktlösa, infördes tåget till Träskholm, där vagnen avkopplades och elden släcktes.

Vartofta—Falköping S den 5/2.

Tåg 7574 stannade på linjen, enär eld utbrutit i en med hampa lastad O-vagn. Vagnen, som var den andra från lok räknat, infördes till Falköping S, där brandkår släckte elden.

Tretjärn—Vakern den 10/2.

Lokpersonalen i tåg 5307 observerade, att eld utbrutit i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med gengaskol. Då lokpersonalen ej ansåg

sig kunna släcka elden, backades tåget till Tretjärn, där personal från bandelningen utförde släckningen.

Fridafors den 16/2.

I tåg 6517, som bestod av 41 vagnar, hade eld utbrutit i sista vagnen, vilken var lastad med torv.

Glommersträsk den 18/2.

I tåg 6203 upptäcktes två km norr om Glommersträsk, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Elden släcktes i Glommersträsk.

Bastuträsk—Ästräsk den 22/2.

I tåg 4355 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Försök gjordes att släcka elden med snö, men detta misslyckades. Tåget backades därför tillbaka till Bastuträsk, där vagnen fränkopplades och elden släcktes.

Forsa den 23/2.

Vid tågs 6281 ankomst till Forsa upptäcktes att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med torvströ. Sedan elden släckts på stationen, fortsatte tåget. Det måste dock stanna på linjen, emedan elden ånyo blossat upp. Elden släcktes av lokpersonalen. Vagnen gick som andra vagn från lok räknat.

Sölvesborg—Bromölla den 3/3.

I tåg 6502 hade eld utbrutit i 10:e vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med torv.

Hillared den 7/3.

I tåg 9914 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med torvpulver. Vagnen avkopplades och elden släcktes, men påföljande dag, då det började blåsa kraftigt, blossade elden ånyo upp.

Bollnäs den 11/3.

I en vagn, som ankommit med tåg 10646, utbröt eld. Vagnen var lastad med ammunition och elden flammade hastigt upp. En stor del av ammunitionen exploderade och flög omkring på bangården. Kontaktledningen ovanför brandplatsen brändes av och föll ned. Den brinnande vagnen kunde skiljas från det övriga tågsättet medelst ett ånglok, som beordrats till platsen. Elden släcktes av stadens brandkår, som tillkallats. Några större skador uppstodo ej.

Vekerum den 14/3.

I tåg 6522 hade eld utbrutit i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med torv.

Bergby—Axmarby den 15/3.

I tåg 2556 observerades, att eld utbrutit i bälgen på en Co8-vagn, som gick närmast lok. Elden släcktes med hjälp av lokets spolslang.

Fåker—Brunflo den 25/3.

I tåg 6460 uppstod eld i en vagn, som var lastad med träkol. Tåget framfördes till Brunflo, där elden släcktes. Vagnen gick närmast loket.

Sandbäck den 25/3.

Vid tågs 6502 ankomst observerades, att eld utbrutit i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med torv.

Esseboda den 28/3.

I tåg 7164 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med gengasved. Elden släcktes, sedan tåget stannat.

Älvho—Orsa den 29/3.

I tåg 8407 utbröt eld i två vagnar, som voro lastade med träkol. Vagnarna avkopplades i Tallhed, där elden släcktes. Vagnarna voro placerade i tåget som 10:e resp 11:e vagn från lok räknat.

Sveg—Hede den 7/4.

I tåg 10638 utbröt eld i tredje vagnen från lok räknat. Vagnen, som var lastad med bl. a. en lastbil, infördes till Hede, där elden släcktes.

Aplared—Hillared den 10/4.

Lokpersonalen på tåg 6903 upptäckte, att eld hade utbrutit i en tom godsvagn. Elden släcktes i Hillared.

Vivstavarv—Slavreviken den 13/4.

I tåg 6110 uppstod eld i en vagn, som var lastad med torvströ. Vagnen var inkopplad som tredje vagn från lok räknat.

Trekanten—Smedby den 15/4.

I tåg 421 utbröt eld i veden på tendern. Brandkår måste tillkallas för släckningen.

Stockholm N den 16/4.

Vid tågs B 303 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i en i tåget gående sopvagn. Orsaken till eldens uppkomst obekant.

Mellansjö den 20/4.

Vid tågs 4216 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i en godsvagn i slutet av tåget. Vagnen var lastad med råmateriel till tobak. Elden släcktes av stationspersonalen.

Buddbyn den 27/4.

Då tåg 6551 passerat Buddbyn, upptäcktes att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med skrot och kopplad närmast loket. Från Boden tillkallades brandkår, som släckte elden.

Bergträsk—Brännberg den 28/4.

I tåg 2712 utbröt eld i lokets vedförråd. Under färden till Boden C måste tåget stanna flera gånger för att dämpa elden. Släckningsarbetet försvårades, då tåget hela tiden framfördes under spänningsförande kontaktledning.

Vislanda den 30/4.

Då tåg 9031 var på ingående, observerades att eld hade utbrutit i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med torv.

Gårdnäs—Multrå den 3/5.

Vid ingången till Multrå upptäckte lokpersonalen på tåg 2670, att eld utbrutit på lokets tender. Försök att släcka elden misslyckades på grund av den starka blåst, som rådde, varför Sollefteå brandkår tillkallades och släckte elden. Tjernerns vedhäck blev helt uppbränd.

Hemsjö den 4/5.

Vid tågs 9031 ankomst observerades, att eld utbrutit i lokets torrvagn, som därför avkopplades. Elden släcktes av tillkallad brandkår.

Holmfors—Ljuså den 7/5.

I tåg 8702 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med torvströ. Vagnen var placerad som tredje vagn från loket räknat. Elden hade sannolikt uppstått genom gnistor från ett framför det elektriska tågloket kopplat ånglok.

Trensum den 18/5.

I tåg 9002 hade eld utbrutit i två närmast lok gående vagnar, som voro lastade med torv. Vagnarna avkopplades och elden släcktes av brandkår, som tillkallats.

Trönödal—Norråla den 18/5.

I tåg 9669 upptäcktes eld i tågets sista vagn, som var lastad med sliprar, varför tåget stannades och lasten delvis omstuvades och vattenbegöts. Två km norr om Söderhamn V utbröt eld i den med sliprar lastade vagnen närmast lok, varför tåget ånyo måste stanna. Elden släcktes av lokpersonalen.

Ålem den 18/5.

Vid tågs 6565 ankomst observerades, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med gamla sliprar. Vagnen gick närmast lok. Brandkår måste tillkallas för släckningen.

Sandbäck—Gustafstorp den 24/5.

I tåg 6511 utbröt eld i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med cement.

Södertälje S den 26/5.

Efter tågs 4075 ankomst observerades, att eld utbrutit i tågets lok. Brandkår tillkallades och släckte elden, som gripit ganska kraftigt omkring sig. Loket erhöll betydande skador.

Sunnerstaholm den 30/5.

Vid tågs 8404 ankomst upptäcktes eld i lokets vedförråd. Med hjälp av militär från en förläggning i närheten kunde elden släckas.

Hökön den 30/5.

Vid tågs 7163 ankomst hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med bränttorv. Vagnen var inkopplad som tredje vagn från lok räknat.

Niemisel den 31/5.

Vid tågs 2794 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i bälgen till en närmast loket gående sjukvagn. Elden släcktes med några hinkar vatten.

Älvsbyn den 1/6.

I tåg 94 hade vagnsgolvet till en C3-vagn antänts genom tjuvbromsning. Vagnen avkopplades i Älvsbyn.

Göinge Fridhem den 4/6.

Vid tågs 7101 ankomst hade eld utbrutit i två vagnar, som voro lastade med bränttorv. Vagnarna voro placerade i tåget som 11:e resp. 12:e vagn från lok räknat.

Kattarp den 6/6.

I tågs 2011 lok uppstod eld under golvet till maskinrummet.

Älvsbyn—Piteå den 16/6.

I tåg 6221 upptäcktes, att rök slog upp från 4:e vagnen från lok räknat. Tåget stannades omedelbart och elden släcktes. Elden hade uppstått i halmemballaget till glasflaskor, som voro lastade på en öppen vagn.

Östersund den 19/6.

Vid tågs 8166 ankomst uppmärksammades, att eld utbrutit i lokets vedförråd. Elden släcktes, innan någon skada uppstått.

Spånga den 21/6.

Eld utbröt i två sopvagnar i tåg 7818. Elden släcktes av tillkallad brandkår.

Ope—Östersund den 21/6.

I tåg 8166 utbröt eld i lokets bränsleförråd. Tåget framfördes till Östersund, där elden släcktes.

Åsarna den 21/6.

Vid tågs 8420 ankomst slog eld upp från en vagn, som var lastad med tjärstubbbar. Elden kunde släckas, innan någon större skada uppstått.

Åsljunga den 23/6.

Vid tågs 7993 ankomst hade eld utbrutit i en Mas-vagn, som var lastad med torvpulver.

Tvärå—Högheden den 23/6.

I tåg 6222 upptäcktes, att eld utbrutit i tredje vagnen från lok räknat. Lasten bestod av ättiksyra i glasflaskor, emballerade med halm och träull.

Målaskog—Vislanda den 27/6.

I tåg 6523 utbröt eld i fyra vagnar, som gingo närmast efter loket. Vagnarna voro lastade med torv.

Jämtlands Sikås—Gulåstjärn den 1/7.

I tåg 2323 utbröt eld i lokets vedförråd. Tåget stannades, varefter elden kunde släckas.

Lessebo den 3/7.

I tåg 6306 hade eld utbrutit i fjärde vagnen från lok räknat. Lasten bestod av murket timmer, som var sågat till ved. Vagnen avkopplades från tåget och elden släcktes.

Arvidsjaur—Abborrträsk den 4/7.

I tåg 6557 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Vagnen infördes till Abborrträsk, där brandkår tillkallades. Vagnen gick sist i tåget och var skild med 18 vagnar från loket.

Duvhult—Kärraboda den 4/7.

I tåg 7164 hade en vagn, som var lastad med stubbved, antänts av gnistor från loket. Tåget stannades och elden släcktes. Vagnen avkopplades därefter i Kärraboda.

Mörtrum—Gustavstorp den 4/7.

I tåg 6502 upptäckte tågpersonalen, att eld utbrutit i en godsvagn, som gick närmast loket. Elden släcktes genom vattenbegjutning.

Södervidinge den 4/7.

Tåg 5484 stannades, enär eld utbrutit i torvresten i en tom Mas-vagn.

Vislanda den 4/7.

I tåg 6523 hade eld utbrutit i 6 vagnar, som voro lastade med torv.

Åkre—Hudiksvall den 4/7.

Vid tågs 413 ankomst till stationen hade eld utbrutit i bälgen mellan två Co-vagnar. Elden släcktes omedelbart. Endast mindre skador uppstodo.

Ångsta—Östersund den 4/7.

I tåg 8420 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med ved, varför tåget stannades och elden släcktes. När tåget passerat Ope uppmärksammades, att eld ånyo utbrutit, denna gång i en vagn, som var lastad med sliprar. Tåget stannades på nytt och elden släcktes. Tåget fortsatte mot Östersund, men snart observerades, att eld blossat upp på nytt, denna gång i vedförrådet på ett i tåget gående överksamst lok samt i en tjänstevagn. Elden släcktes genom vattenbegjutning.

Arbrå den 5/7.

Från tåg 4363 avkopplades en vagn, som var lastad med torr kutterspån, enär eld utbrutit i lasten. Vagnen gick näst sist i tåget.

Buddbyn den 7/7.

I tåg 8511 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Tåget stannades men framfördes omedelbart därefter med låg hastighet till en banvaktstuga, där vatten kunde erhållas och elden släckas. Vagnen var placerad i tåget som andra vagn från lok räknat.

Kävlinge den 13/7.

I tåg 5486 upptäcktes, att eld utbrutit i torvresten i en tom Mas-vagn.

Runemo den 16/7.

I tåg 6452, som bestod av fem vagnar, hade eld utbrutit i vagnen närmast loket. Vagnen var lastad med tjärstubbar. Brandkår tillkallades och denna släckte elden, innan några större skador anstälts.

Edestad—Ronneby den 17/7.

På grund av lokskada i tåg 9001 infördes tåget av hjälplok till Ronneby. Härvid antände gnistor från hjälploket de båda sista vagnarna i tåget, som voro lastade med stubbved.

Järbo—Åshammar den 18/7.

I tåg 4353 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med ved. Vagnen avkopplades i Åshammar.

Brunflo den 19/7.

Tåg 5903 stannades, enär eld utbrutit i en vagn, som var lastad med ved. Vagnen avkopplades.

Sävsjöström—Målerås den 19/7.

I tåg 9551 upptäcktes, att eld utbrutit i den tredje vagnen från loket räknat. Vagnen var lastad med stubbved. Efterföljande vagnar avkopplades och den brinnande vagnen infördes till Målerås, där elden släcktes av brandkår.

Aspeå—Skorped den 26/7.

Vid tågs 9455 ankomst till stationen, upptäcktes, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Sedan vagnen, som gick sist i tåget, avkopplats, släcktes elden av stationspersonalen. Antändning hade skett genom gnistor, då vagnen tjuvbromsats.

Kågeröd den 26/7.

Tåg 5484 stannades på grund av rök från en tom Mas-vagn. En presenning i vagnen hade fattat eld.

Nättraby den 26/7.

I tåg 6507 hade eld utbrutit i tre vagnar, som voro lastade med stubbved. Elden släcktes av brandkår. Vagnarna voro placerade i tåget som andra, tredje resp. fjärde vagn från lok räknat.

Tutaryd—Ryssby den 26/7.

I tåg 6523 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med torv. Elden släcktes i Ryssby. Vagnen var placerad i tåget som andra vagn från lok räknat.

Hogstorp—Munkedal den 30/7.

I tåg 7702 hade eld utbrutit i första och tredje vagnarna från lok räknat. Tåget infördes till Munkedal, där elden släcktes av tillkallad brandkår. Den ena vagnen var lastad med svavel och den andra med brännntorv.

Ånge den 9/8.

Vid tågs 4353 ankomst till stationen brann golvet i en H-vagn. Branden, som förorsakats av tjuvbromsning, släcktes genom vattenbegjutning.

Äsperöd den 10/8.

I tåg 6881 hade eld utbrutit i tre vagnar, som voro lastade med torv. Vagnarna voro placerade i tåget som andra, tredje resp. fjärde vagn från lok räknat.

Bjurselefors—Arvsele den 11/8.

I tåg 3686 utbröt eld i lokets vedförråd. Tåget infördes till Arvsele, där elden släcktes.

Karsjö den 11/8.

I tåg 4203 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med ved. Elden släcktes och vagnen avkopplades i Karsjö.

Oskarström den 21/8.

I tåg 2501 hade eld utbrutit i en G-vagn, som var placerad som andra vagn från lok räknat.

Klevshult den 26/8.

I tåg 4301 hade eld utbrutit i andra och tredje vagnarna från lok räknat. Vagnarna voro lastade med stubbar och bräder. Elden släcktes i Klevshult av tillkallad brandkår.

Orrsta—Tortuna den 28/8.

Lokpersonalen på tåg 5468 upptäckte, att eld utbrutit i tredje vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med ved. Tåget stannades och försök gjordes att släcka elden. Detta lyckades ej, varför bakomvarande vagnar avkopplades. Den brinnande vagnen infördes därefter till Tortuna, där tillkallad brandkår släckte elden.

Äppelbo den 1/9.

Vid tågs 7743 ankomst till stationen observerades, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med stubbved. Elden släcktes av tillkallad brandkår.

Västerås V den 4/9.

I tåg 7802 hade på grund av gnistor från loket eld uppstått i en närmast lok gående vagn, som var lastad med glasdamejeanner, emballerade med halm.

Torsberg—Hogstorp den 7/9.

Tåg 7702 stannade på linjen, enär eld utbrutit i vagnen närmast loket. Då elden dämpats av tågpersonalen upptäcktes, att det även brann i lasten på nästföljande vagn, varför tåget infördes till Hogstorp, där vagnarna, som voro lastade med maskintorv, avkopplades och branden släcktes av tillkallad brandkår.

Dala Järna—Vansbro den 8/9.

I tåg 1002 utbröt eld i lokets vedförråd. Elden släcktes med vatten från loket.

Hemsjö den 9/9.

I tåg 6521 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med styckeegods.

Växjö den 11/9.

I tåg 6275 hade eld utbrutit i tredje vagnen från lok räknat. Elden släcktes av brandkår. Vagnen var lastad med svavel.

Skene den 17/9.

När tåg 9903 var på ingående till stationen upptäcktes, att eld utbrutit i en öppen vagn, som var lastad med bomull. Elden släcktes omedelbart, varför endast obetydliga skador uppstodo.

Fagersta den 19/9.

I tåg 5513 hade eld uppstått i en närmast lok gående vagn, som var lastad med träkol. Elden släcktes av tillkallad brandkår.

Hundsjö—Buddbyn den 26/9.

Tåg 8511 stannade vid Hundsjö och Buddbyn, enär eld utbrutit i en med ved lastad vagn, som gick närmast loket. Elden, som uppkommit genom gnistor från loket, släcktes genom vattenbegjutning.

Bräntjärn den 29/9.

Sedan tåg 8525 passerat Bräntjärn, upptäckte föraren, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol, varför tåget stannades. Elden släcktes, varefter tåget backades till Bräntjärn, där vagnen avkopplades. Vagnen var skild från loket av 12 vagnar, och självantändning torde ha uppstått.

Lubboträsk—Ekträsk den 4/10.

I tåg 8601 upptäcktes, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Tåget stannades, varefter elden tillsynes helt släcktes. Vid tågets ankomst till Ekträsk hade emellertid elden ånyo flammats upp. Vagnen avkopplades, men elden kunde ej släckas med tillgängligt eldsläckningsmateriel, varför såväl vagnen som lasten fullständigt förstördes. Vagnen gick sist i tåget och skildes från loket av 12 vagnar.

Åskott den 5/10.

I tåg 8143 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med ved. Vagnen avkopplades.

Mässbacken den 7/10.

Vid tågs 6453 ankomst till stationen hade eld utbrutit i vedförrådet på tendern. Brandkår tillkallades, som släckte elden. Inga större skador uppstodo.

Hillared den 8/10.

Då tåg 6903 passerade stationen, upptäcktes, att eld utbrutit i en öppen tomvagn. Tåget stoppades och vagnen avkopplades, varefter elden släcktes. Vagnen, som använts för torvtransporter Kindsboda—Borås, skadades obetydligt.

Värtan den 11/10.

Vid tågs B 402 ingående på stationen uppstod överslag mellan kontaktledningen och en i tåget gående vagn, som var lastad med halm. Lasten jämte två presenningar, som täckte densamma, antändes och spolierades totalt.

Ramnäs—Svanå den 14/10.

I tåg 5451 upptäckte lokpersonalen, att eld uppstått i tredje vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med gengasved.

Jörn den 16/11.

Vid tågs 4355 ankomst till stationen hade eld utbrutit i två vagnar, som voro lastade med träkol. Vagnarna undanväxlades till ett sidospår och brandkår tillkallades. Vagnarna gingo närmast efter loket. Elden har möjligen vållats av gnistor, som uppstått mellan lokets strömavtagare och kontaktledningen, som var rimfrostbelagd.

Lycksele—Hällnäs den 12/11.

I tåg 3685 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Vagnen infördes till Skatan, där elden släcktes. Vagnen var placerad i tåget som tredje vagn från slutet räknat.

Långviksmon—Björna den 20/11.

Strax före tågs 6053 ankomst till Björna upptäckte lokpersonalen, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Vagnen infördes till stationen, där den avkopplades och elden släcktes. Vagnen gick närmast loket.

Jansjön—Backe den 23/11.

I tåg 6503 hade eld utbrutit i andra vagnen från lok räknat. Vagnen, som var lastad med bl. a. gengasved i papperssäckar, avkopplades i Backe, där elden släcktes. Mindre skador uppstodo på vagnen.

Vännäs den 25/11.

Vid vagnsyning av tåg 6057 upptäcktes, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Elden släcktes genom vattenbegjutning och har troligen uppstått genom självantändning.

Asarum—Karlshamn den 10/12.

När tåg 6521 hade passerat Asarum upptäcktes, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med stubbar. Tåget fortsatte till Karlshamn, där elden släcktes.

Sveg den 12/12.

I tåg 8419 hade eld utbrutit i andra vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med träkol. Den växlad omedelbart till vattengivningsanordningen, där elden släcktes.

Emådalen—Tallheden den 13/12.

I tåg 7673 utbröt eld i lokets vedförråd.

Älmhult den 14/12.

När 7164 var på ingående till stationen upptäcktes, att eld utbrutit i en vagn, som var lastad med torvkol.

Mattmar—Trångsviken den 16/12.

I tåg 2349 hade eld utbrutit i maskinrummet på loket. Elden släcktes, innan någon skada uppstått.

Bräntjärn den 17/12.

Tåg 6557 stoppades av en banvakt, enär eld hade utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Vagnen, som gick närmast loket, avkopplades, varefter elden släcktes.

Klevshult den 22/12.

I tåg 4302 hade eld utbrutit i tredje vagnen från lok räknat. Vagnen var lastad med torvkol.

Torpshammar den 24/12.

I tåg 8102 hade eld utbrutit i CF4-vagnen, troligen genom att kaminröret blivit upphettat och antänt vagnens takbräder. Vagnen växlad till kajspåret och elden släcktes genom vattenbegjutning.

Bräntjärn den 31/12.

I tåg 8523 hade eld utbrutit i en vagn, som var lastad med träkol. Vagnen, som gick i slutet av tåget, avkopplades, varefter elden släcktes.

G. OLYCKSTILLBUD OCH OLYCKSHÄNDELSE UTAN SVÅRARE FÖLJDER.

Orsakade av försummelser eller fel vid tågvägsklargöring eller tågvägsinspektion.

Hohultslätt den 8/1.

Tåg 304 bringades att stanna, emedan föraren uppmärksammat, att fel tågväg lagts för tåget. Tågvägsinspektion hade ej utförts.

Tollarp den 8/1.

Då tåg 452 var på ingående, observerade föraren, att en motväxel framför den plats, där tåget vanligen brukar stanna, låg i fel läge. Loket gick in på fel spår, innan tåget kunde bringas att stanna. Tågvägen hade ej inspekterats.

Fors den 10/1.

Tåg 8302 körde vid avgången från stationen på en spårspärr, som sönderkördes. Tågväg hade lagts från ett annat spår.

Gastsjön den 13/1.

Tåg 4350 körde upp en fellagd växel i utfartstågvägen.

Brunsberg den 16/1.

Tåg 1402 intogs på sitt i tidtabellen bestämda spår, sedan signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket. Vid infartsväxlarna observerade föraren, att tåg 1405 stod på samma spår, varför han omedelbart stannade tåget, som hade ringa hastighet. Sedan tåg 1405 undanväxlats, kunde tåg 1402 framgå.

Dyltabruk den 19/1.

Vid tågs 716 utgående uppkördes en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts efter ett mötande tåg. Tågvägsinspektion hade ej skett.

Degerön den 21/1.

Vid tågs 9422 utgående uppkördes en växel, som icke blivit omlagd efter mötande tåg 4351. Inspektion av tågvägen hade ej skett.

Dyltabruk den 24/1.

Vid tågs 664 utgående uppkördes en växel, som icke blivit omlagd efter mötande tåg 657. Tågvägen hade ej inspekterats.

Gulåstjärn den 2/2.

Då tåg 5955 skulle inväxlas på ett sidospår för tågmöte, påkördes en spårspärr, varvid hävstången till växelstället brast. Mindre skador uppstodo på loket.

Fågelsta den 5/2.

Då tåg 602 var på utgående från spår 1, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade klargjort tågvägen från spår 2, vilket var tågs 602 ordinarie tågspår. På grund av ändrat möte hade tåg 602 emellertid intagits på spår 1.

Delsbo den 8/2.

Vid tågs 8331 avgång från stationen uppkördes en växel, som ej omlagts efter ett möteståg.

Skästra den 21/2.

Vid tågs 2514 avgång från stationen uppkördes en växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade lagt om fel växel, sedan mötande tåg 4203 inkommit.

Fredriksfors den 23/2.

Tåg 2529 intogs, sedan signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, på samma spår som tåg 6331. Tåg 2529 stannade dock utanför växeln och sedan denna omlagts, intogs tåget utan missöde. Infartstågvägen hade ej inspekterats.

Ballingslöv den 7/3.

Tåg 8006 uppkörde vid utgående från stationen en växel i utfartstågvägen. Tåget framfördes förbi en dvärgsignal, som visade stopp.

Tallåsen den 13/3.

Vid tågs 4203 avgång från stationen uppkördes en växel. Tågvägen hade ej inspekterats.

Delsbo den 15/3.

Då tåg 6281 passerade på huvudtågvägen, lade tågklareren om en växel i utfartstågvägen, innan tåget hunnit passera densamma. Tågklareren hade utlöst tågvägsförreglingen för tidigt.

Horndal den 23/3.

Vid tågs 6251 avgång från stationen uppkördes en växel. Tågklareren hade ej lagt om densamma efter ett möteståg.

Boxholm den 4/5.

Vid möte mellan tågen 87 och 5754 intogs det förra tåget på samma spår som det senare, dock först sedan tåg 87 givit signalen »jag är beredd på hinder och spårändring». Tåg 87 stannade i infartsväxlarna och infördes, sedan växeln omlagts till rätt spår.

Holmsveden den 4/5.

Vid tågs 4215 avgång från stationen uppkördes en växel. Utfartstågvägen hade ej inspekterats.

Korsträsk den 4/5.

Tåg 2424 körde upp en växel i utfartstågvägen.

Neva den 8/5.

Vid tågs 1663 avgång från stationen uppkördes en växel, som var fellagd. Tågklareren hade icke inspekterat utfartstågvägen.

Sågen den 9/5.

Tåg 1652 körde vid utfarten upp en växel, som ej blivit omlagd efter möte med tåg 1651. Utfartstågvägen hade ej inspekterats.

Bankeryd den 17/6.

Tåg 1289 körde vid avgången upp en växel, varvid ett stag till den elektriska spärren gick sönder. Tågklareren hade ej inspekterat utfartstågvägen.

Holmsjö den 17/6.

Tåg 502 intogs på spår 1 mot tåg 453, som dessförinnan intagits på samma spår. Tåget kunde dock bringas att stanna framför tåg 453. Tågvägsinspektion hade ej skett.

Hudiksvall den 30/6.

Vid tågs 8373 avgång från stationen uppkördes en växel, varvid en del skador uppstodo på dragstången till den elektriska spärren. Utfartstågväg hade klargjorts från ett annat spår.

Hovsta den 9/7.

Då tåg 654 var på utgående, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts efter ett mötande tåg.

Byvalla den 19/7.

Då tåg 4211 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågsvägen.

Diö den 20/7.

Vid tågs 1704 avgång uppkördes en medväxel.

Karlshamn den 26/7.

Då tåg 2704 var på utgående från stationen, låg en växel i utfartstågsvägen i fel läge. Tåget kunde dock stanna framför densamma.

Mölndals nedre den 1/8.

Då tåg 1526 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågsvägen.

Ängelholm C den 2/8.

Vid tågs 7908 ankomst stod infartssignalen till kör, men en medväxel i tågsvägen låg fel och spåret var spärrat med spårspärrlykta.

Kil den 9/8.

Då tåg BJ 2 var på ingående till stationen, observerade lokpersonalen, att en medväxel i tågsvägen låg fel. Signalen »lägg om växeln» gavs, varefter växeln omlades i rätt läge. Tåget fortsatte utan att ha behövt stanna.

Långsele den 10/8.

Vid tågs 4350 ingående på stationen låg en växel fel i infartstågsvägen. Detta observerades, innan tåget passerat växeln, som hann rättläggas och låsas.

Dagarn den 11/8.

Då tåg 606 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågsvägen.

Sala den 15/8.

Tåg 7134, som var på ingående till stationen, bringades att stanna, enär lokpersonalen upptäckt, att vagnar stodo uppställda i tågsvägen. Någon sammanstötning skedde ej.

Storvik den 15/8.

Då tåg 437 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågsvägen.

Avdala den 18/8.

Då tåg 601, som erhållit order att framgå till Avdala och där möta tåg 646, var på ingående, observerade lokpersonalen, att växeln låg till spår 1, på vilket spår 646 redan intagits. Tåget kunde dock bringas att stanna före ankomsten till växeln. Enligt verkställighetsordern skulle 601 ingå på spår 2. Stationen var oförreglad och körsignal visades till samtliga tågsvägar med en vinge från infartssignalen. Infartssignalen hade ej återställts till stopp efter ett föregående tåg och tågsvägsinspektion hade ej utförts.

Härryda den 20/8.

Då tåg 530 var på utgående från stationen, uppkördes en växel, som ej omlagts efter intagandet av tåg 515. Ett stag till den elektriska spärren kröktes.

Medskogsheden den 21/8.

Då tåg 2503 var på utgående från stationen, uppkördes en växel, som ej omlagts efter ett mötande tåg.

Storvik den 30/8.

Då GDJ tåg 824 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen.

Perstorp den 4/9.

Tåg 5688 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts, sedan ett mötande tåg inkommit.

Kristinehamn den 7/9.

Då tåg 51 var på ingående på stationen, observerade föraren, att en motväxel intog felaktigt läge, varför tåget stannades. Tågvägsinspektören hade anmält, att tågvägen var inspekterad men förbisett växelns felaktiga läge.

Dyltabruk den 8/9.

Då tåg 653 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts efter ett mötande tåg.

Storvik den 9/9.

Då tåg 23 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen.

Sundsvall den 17/9.

Då tåg 2441 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen.

Ånge den 22/9.

Då tåg 4218 var på ingående till stationen, låg en motväxel i infartstågvägen i fel läge, varför tåget gick in i växelgatan. Inga skador uppstodo.

Hovmantorp den 27/9.

Infartssignalen ställdes till kör för tåg 9576, trots att växlingsrörelser pågingo i tågvägen. Tågklararen uppmärksamgjordes härpå och infartssignalen återställdes till stopp, innan lokpersonalen på tåg 9576 hunnit iakttaga körsignalen.

Östavall den 28/9.

Då tåg 2507 var på utgående från stationen, uppkördes en växel, som ej omlagts, sedan ett mötande tåg intagits.

Motala C den 10/10.

Då tåg 624 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts, sedan ett mötande tåg inkommit.

Horndal den 28/10.

Då tåg 93 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen.

Klippan den 31/10.

Då tåg 2321 var på utgående från stationen, låg en motväxel i utfartstågvägen i fel läge. Tågvägen hade ej inspekterats.

Järna den 2/11.

Tåg 106, som under enkelspårsdrift skulle framföras på högerspåret Järna—Södertälje södra, körde vid utgående från stationen upp en växel, varvid växeldrevet och tungan skadades. Vid tågvägens klargörande hade tågklareraren tagit fel på ställarna och omlagt en annan växel än den avsedda.

Stöde den 6/11.

Då tåg 8101 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen.

Ottebol den 9/11.

Tåg 31 körde vid utgående från stationen upp en växel, som icke blivit omlagd efter intagandet av tåg 1422.

Malung den 29/11.

Då tåg 1002 ankom till stationen, visade infartssignalen kör, men vid framkomsten till infartsväxeln observerade föraren att densamma låg fel, varför han bromsade in tåget, som då delvis gått in på fel spår, och stannade 25 m framför på spåret stående vagnar.

Lingbo den 6/12.

Då tåg 411 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Växeln hade ej omlagts, sedan ett mötande tåg intagits.

Sundbyberg den 13/12.

Då tåg 1002 var på utgående från stationen, låg en växel i utfartstågvägen i fel läge och tåget gick in på uppspåret.

Vivstavarv den 13/12.

Då tåg 6521 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Mindre skador uppstodo på växeln.

Skövde den 19/12.

Då tåg 7453 var på ingående till stationen, observerade tågvägsinspektören, att en växel i tågvägen låg fel. Han skyndade därför fram och lade om den, just då loket passerade och sedan lokets främre hjulpar gått in i växeln. Någon urspårning skedde dock ej. Tågvägsinspektören hade anmält, att tågvägen var klargjord och inspekterad.

Spånga den 19/12.

Då tåg 1125 var på ingående till stationen, observerade lokpersonalen att ett lok var på väg mot tåget på samma spår. Såväl tåget som loket kunde bringas att stanna, utan att sammanstötning skedde. Tåg 1125, som var försenat, hade tagits in på fel spår, när tågvägsinspektören förväxlat tåget med ett annat tåg, vars tidtabellsenliga ankomsttid sammanföll med tågs 1125 försenade ankomsttid. När stationen var oförreglad, visades samma signalbild för infart till båda spåren med infartssignalen.

Kungsbacka den 20/12.

Tåg 1513 körde vid utgående från stationen upp en växel, varvid den elektriska förreglingsanordningen skadades.

Spånga den 24/12.

Tåg 1120 körde vid utgående från stationen upp en växel, som var fel-

lagd. Tågvägsklargöraren hade underlåtit att lägga om växeln och tågvägsinspektören hade försummat att inspektera densamma.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Änge den 12/1.

Föraren på tåg 6122 bringade tåget att stanna, då detta var på ingående till stationen, enär han upptäckt, att fel tågväg hade klargjorts. Order om spårändring hade ej erhållits. Tågklararen hade tyckt sig uppfatta signalen »jag är beredd på hinder och spårändring», varför körsignal visats.

Filipstad Ö den 13/1.

Då tåg 1708 var på ingående, observerade föraren, att en rälsbuss stod på spåret, varför tåget stannade. Föraren hade ej erhållit underrättelse om att hinder fanns i tågvägen.

Tidan den 27/1.

Vid tågs 121 ankomst visade infartssignalen körsignal, men sedan tåget inkommit på bangården, observerade föraren några vagnar, som stodo framför U-märket vid infartstågvägens slutpunkt, varför tåget stannades. Tågklararen har uppgivit, att han tyckt sig se, att tåg 121 stannat utanför stationen, varför han ställde signalen till kör utan att förvissa sig om att signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits.

Ödåkra—Hälsingborg den 27/1.

Tåg 2051 avsändes från Ödåkra, innan föregående tåg 7931 lämnat tåg-anmälningsträckan och utan att »O in» för 7931 eller klartanmälan för 2051 erhållits. Tågklararen, som uppmärksammat sitt misstag, begärde urkoppling av kontaktledningen och någon sammanstötning uppstod ej.

Åskilje den 7/3.

Tåg 8672 inväxlades på ett sidospår mot vagnar, som voro uppställda mellan en spårspärr och lastbrygga. Tåget stötte till vagnarna, vilka törnade mot lastbryggan och skadade denna.

Runemo—Alfta den 11/3.

Tågen 2605 och 2612 möttes på linjen men lyckades stanna cirka 15 m från varandra. Tåg 2605, som enligt tidtabellen skulle möta 2612 i Alfta, var försenat, varför mötet flyttades till Runemo. Tågklararen där avsände verkställighetsorder och lämnade Alfta klart för 2612 till Runemo utan att vidtaga åtgärder för att kvarhålla tåg 2605, för vilket stationen normalt är obebakad.

Tomteboda den 22/3.

För tåg 92 låg växeln vid Tomteboda övre i läge för gång till SWB uppspår. Enär huvudsignalen visade fel signalbild för tåget, stannade föraren detta. Förväxling av tågföljden på uppspåret mellan Stockholm C och Hagalund hade skett.

Hallsberg den 19/4.

Tåg 10 ingick på rangerbangården i stället för personbangården. Tåget hade framförts förbi två huvudsignaler, som båda visat felaktig signalbild för tåget. Tågvägen hade lagts till rangerbangården, emedan tåg 4830 vän-

tades ankomma först och order om ändrad ordningsföljd mellan de båda tågen ej hade erhållits.

Lund C—Uppåkra den 30/4.

På sträckan Lund C—Uppåkra var linjeblockeringen ur bruk och enkelspårsdrift anordnad fr. o. m. tåg 1776. Tåg 1776 avsändes från Uppåkra, innan tåg 1775, som skulle ha framgått före enkelspårsdriftens början, inkommit. Föraren på tåg 1775 upptäckte emellertid lyktorna på tåg 1776 och backade tåget tillbaka till Lund C, varigenom kollision undveks.

Kärreberga den 10/5.

Då tåg 2417 var på utgående från stationen, uppkördes en växel. Tågklararen hade löst upp tågvägen och lagt om växeln, innan tåget framgått.

Sjösa den 16/5.

Tåg 111 avsändes från Sjösa, innan föregående tåg 7001 lämnat tåganmälningssträckan och utan att »7001 in i Nyköping C» eller klartanmälan erhållits. Tågklararen, som uppmärksammat sitt misstag, hade begärt utlösning av kontaktledningen, men innan så skett, hade tåg 111 stoppats av en banvakt.

Karlsby den 16/7.

Tåg 623 avsändes från Karlsby, innan tåg 9457 lämnat tåganmälningssträckan och utan att stadgad tåganmälan utväxlats. Tåget stoppades genom nödutlösning av kontaktledningen, varigenom sammanstötning undveks.

Stjärnhov den 23/7.

Tåg 136 avsändes från Stjärnhov, innan framföregående tåg 9432 lämnat tåganmälningssträckan och utan att stadgad tåganmälan utväxlats. Tåg 9432 hade stannat på linjen, enär skada uppstått på bromsledningen. Tåg 136 stoppades av en banvakt, sedan kontaktledningen genom nödutlösning gjorts spänningslös. Någon sammanstötning skedde ej.

Österkorsberga den 31/7.

Tåg 404 avsändes från Österkorsberga, innan föregående tåg 6254 inkommit till Vetlanda, som var nästa tåganmälningsstation, och utan att »klart 404 till Vetlanda» erhållits. När tågklararen skulle anmäla 404 ut, erinrade han sig, att klart ej erhållits för tåget och anmodade då platsvakten i Holm att stoppa tåg 404. Sedan tåg 6254, som stannat på linjen på grund av slangbrott, inkommit till Vetlanda och klart för 404 erhållits, avsändes 404 från Holm.

Sävsjö—Bodafors den 22/8.

Tåg 2206 avsändes från Sävsjö, innan föregående tåg 5462 lämnat tåganmälningssträckan och utan att »5462 in i Bodafors» erhållits. Tågklararen, som uppmärksammat sitt misstag, begärde nödutlösning av kontaktledningen, varigenom tåg 2206 stoppades. Utfartssignalen hade ställts till kör för tåg 2206, redan då körsignal visats med infartssignalen.

Lagmansholm den 15/9.

Tåg 4703 avsändes från stationen, utan att tågklararen dessförinnan erhållit klart för tåget från Torp och utan att han underrättat lokpersonalen på tåget om att stadgad tåganmälan ej kunnat utväxlas.

Bräcke den 30/9.

Tåg 23 avsändes från Bräcke, innan föregående tåg 2423 inkommit till nästa tåganmälningssstation, Kotjärn, och utan att »2423 in i Kotjärn» och »klart 23 till Kotjärn» erhållits. Tåg 23 stoppades medelst nödutlösning.

Spånga den 14/10.

Tåg 1008 avsändes från Bromsten, innan föregående tåg 1198 lämnat tåganmälningsssträckan och utan att klartanmälan för tåget erhållits från Spånga. Tåg 1198, som stannat utanför infartssignalen vid Spånga, var på ingående, då tåg ut erhöles för 1008. Infartssignalen ställdes till stopp omedelbart sedan tågs 1198 lok passerat densamma. Någon sammanstötning skedde ej.

Enånger den 20/10.

Då tåg 413 var på utgående från stationen, uppkördes en växel, som omlades från ställverket, innan tåget passerat densamma.

Avdala den 14/11.

Då tåg 649 var på utgående från stationen, uppkördes en växel, som omlagts, innan tåget passerat densamma.

Dyltabruk den 22/11.

Till tåg 4373 visade tågklararen avgångssignal, innan utfartssignalen ställts till kör. Då tågklararen vid förarens signal uppmärksammade sitt misstag och skulle lägga om signalveven, tog han fel på vevarna och lade i stället om en växel, som uppkördes av tåget.

Älvsjö—Stockholm S den 18/12.

På grund av ett fel i ställverket vid Stockholms S gick infartssignalen vid Stockholms S till stopp. Sedan tåg 136 stannat framför infartssignalen, ringde föraren på tåg 222, som stannat framför Årsta blockpost och, enär tågklararen förväxlade ordningsföljden mellan de båda tågen, erhöles tillstånd att framföra tåg 222 förbi blockposten. Föraren på tåg 222 observerade emellertid tåg 136 och kunde stanna i tid.

Avdala den 21/12.

Då tåg 9454, som enligt tidtabellen var genomfartståg i Avdala, var på ingående, erhöles ej avgångssignal. Tågklararen syntes ej heller till, varför tåget nödbromsades och bringades att stanna 25 m framför tåg 623, som stannat utanför infartssignalen vid andra änden av stationen. Tågklararen hade uraktlåtitt att ställa infartssignalen till stopp efter ett föregående tåg.

Orsakade av bristande uppmärksamhet på eller fel i fråga om efterkommande av signaler, missöden eller försummelser vid handhavandet av bromsanordningar m.m. dylikt.

Mellansel den 30/1.

Tåg 9452, som intogs sedan signalerna »tåg kommer» och »jag är beredd på hinder och spårändring» givits, kunde ej stanna vid infartstågvägens slutpunkt. Orsaken härtill var, att dålig bromsverkan erhöles, enär bromsen genom upprepade men ej på en gång tillräckligt kraftiga trycksänkningar utmattats.

Teckomatorp den 6/2.

Tåg 5609, som enligt tidtabellen var genomfartståg vid stationen, intogs enligt säkerhetsordningens § 74: 2, enär ett mötande tåg ej inkommit. Tåget kunde emellertid ej stanna framför utfartssignalen, som visade stopp, utan fortsatte 25 m förbi denna, varvid en växel uppkördes.

Glommersträsk den 13/7.

Då rälsbusståg 1040 var på ingående till stationen fastnade en bom i den utdragbara bryggan i bussens steg. Bommen slets loss och ryckte bort gaskylaren på bussen, varjämte bussens plåtbeklädnad skadades. Bommen var ej ordentligt fasthakad i fritt läge i förhållande till spåret.

Olskroken—Partille den 11/8.

Tåg 1100 hade erhållit order om enkelspårsdrift på sträckan Olskroken—Partille och att möta tåg 4365 på dubbelspåret Partille—Alingsås. Emellertid flyttades mötet mellan tågen 1100 och 4365 till Frändtorp, varför tågklararen vid Olskroken skulle stoppa tåg 1100. Tåget intogs utan att dessförinnan ha underrättats om hindret för avgången. Dvärgsignalerna i utfartstågvägen visade stopp. Lokpersonalen missuppfattade en av tågklararen med armarna visad stoppsignal och fortsatte med tåget förbi dvärgsignalerna. Tågklararen bröt strömmen genom nödutlösning av kontaktledningen, varefter tåget stannade och lokpersonalen underrättades per telefon.

Sävsjö den 23/8.

Tåg 4001, som hade fast uppehåll och skulle möta tåg 4398, kunde ej stanna framför infartstågvägens slutpunkt utan fortsatte förbi utfartssignalen, som visade stopp, och förbi ej nedfällda bommar. Ingen olyckshändelse uppstod.

Växjö den 27/8.

Efter slutad godslossning ur tåg 463 satte föraren, utan att signal till växlingsrörelse givits, tåget i rörelse mot en växel, som uppkördes. Tåget kom därvid ut i tågvägen för tåg 496, för vilket körsignal visades med infartssignalen. Tågklararen hann dock återställa infartssignalen till stopp, så att tåg 496 stannade.

Skorped den 2/9.

När tåg 9455, som på stationen skulle möta tåg 22, passerade infartsväxeln till sidotågvägen, kunde föraren trots upprepade trycksänkningar endast obetydligt minska tågets hastighet. Tågklararen, som uppmärksammade detta förhållande, lade utfartsväxlarna i rätt läge och företog nödutlösning. Tåget bringades att stanna mellan huvud- och försignalerna bortom stationen. Biträdet begav sig omedelbart mot tåg 22, som nalkades, och detta tåg stoppades några hundratal meter från 9455. Sedan tåg 9455 backats tillbaka, undersöktes bromsarna, varvid det visade sig, att en bromskik stängts av en nedhängande presenning.

Krokvik—Kiruna malmbangård den 18/9.

Tåg 21 körde på en sliper i ett upplag, som anordnats för nära spåret, varvid lokets fotsleg kröktes.

Dyltabruk den 28/9.

Tåg 4359 kunde på grund av otillfredsställande bromsverkan ej stanna

framför infartstågvägens slutpunkt, varvid en bortomliggande växel uppkördes.

Jörn—Arvidsjaur den 2/10.

Rälsbusståg 1048 påkörde ett järnföremål, som stod upprätt i spåret vid ena rälssträngen. En mindre läcka uppstod på bussens oljepump.

Vansbro den 9/10.

Då rälsbusståg 1691 var på ingående på stationen, kunde bussen ej bringas att stanna utan förnade med låg hastighet mot en stoppbock. Endast mindre skador uppstodo.

Vedum den 25/10.

Rälsbusståg 940, som framfördes med en hastighet av 60 km/tim, kunde ej stanna på stationen. Först sedan tåget kommit 700—800 m. förbi stationen, lyckades föraren genom nedväxling och bromsning med motorn stanna tåget, som backades tillbaka till Vedum. Ingen olycka inträffade. Bromsordningen hade ej fungerat, enär en bult lossnat.

Lycksele—Blåviksjön den 29/10.

Föraren på rälsbusståg 9772 uppmärksammade, att ett hjul lossnat från axeln. Tåget kunde dock införas till Kattisavans station.

Hovsta den 10/11.

Tåg 4359, som vid ingående på stationen på grund av dålig bromsverkan ej kunde bringas att stanna framför infartstågvägens slutpunkt, körde upp en bortomliggande växel.

Fors den 12/12.

Tåg 9421 kunde på grund av otillräcklig bromsverkan och för sent påbörjad bromsning ej bringas att stanna framför infartssignalen, som visade stopp, utan fortsatte in på stationen. Inga skador uppstodo.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Ljusdal den 13/1.

Då tåg 4205 var på ingående, upptäcktes en godsvagn, som stod i tågvägen. Tåget kunde bringas att stanna framför vagnen. Växling hade utan medgivande från tågklararen företagits på spår, som mynnade ut i tågvägen.

Storvik den 17/1.

Då tåg 9452 var på ingående på stationen, backades tåg 4352 in i infartstågvägen för tåg 9452. Händelsen observerades av tågvägsinspektören, som lade om en växel, så att tåget leddes in på ett annat spår. Växling hade utan medgivande från tågklararen företagits på spår, som mynnade ut i tågvägen.

Änge den 11/4.

Vid tågs 4206 ingående på stationen påkördes en på spåret kvarglömd bromssko. Inga skador uppstodo.

Lamhult den 9/6.

Vid växling med tåg 8003 råkade 14 vagnar komma i drift. Lokpersonalen på tåg 103, som stod utanför infartssignalen, såg vagnarna komma rullande och backade tåget, varför ingen skada uppstod.

Falköping C—Valtorp den 14/12.

Under växling med tåg 4365 i Falköping hade två vagnar sist i tåget avkopplats. Vid en backningsrörelse rullade de losskopplade vagnarna ut på linjen. Växlingspersonalen begärde och erhöll av tågklararen tillstånd att gå ut på linjen med tåg 4365 för att hämta upp vagnarna. På grund av lutningen upphunnos icke vagnarna, utan dessa fortsatte förbi Valtorp till en motlutning, där de vände och så småningom uppfångades och infördes till Falköping C. Då tågklararen förstod, att vagnarna icke omedelbart skulle kunna upphinnas, satte han sig i förbindelse med tågklararen i Valtorp och övertygade sig om, att hinderanmälan för en nyss avslutad banddisposition kvarstod. Händelsen erinrar om nödvändigheten av att försiktighetsåtgärder vidtagas till förhindrande av att fordon komma i drift och rulla ut på linjen.

Vetlanda den 19/12.

Då tåg 6256 var på utgående från stationen, iakttog tågklararen, att en bromssko sköts framför de sista vagnarna. Tågklararen försökte stoppa tåget, men stoppsignalen iaktogs ej av lokpersonalen. Bromsskon föll av vid en växelkorsning. Tåget stannade vid Ekenässjön för undersökning om någon skada uppstått, vilket visade sig ej vara fallet.

Orsakade av småfordon.

Skogsryd—Borås C den 19/1.

Tåg 6901 bringades att stanna, enär ett B-fordon var på väg mot tåget. Någon sammanstötning skedde ej. Småfordonsföraren hade ej begärt, att tåget skulle kvarhållas.

Hallsberg—Åsbro den 20/7.

Tåg 9422, som avgick 45 min försenat från Åsbro, bringades att stanna, enär lokpersonalen upptäckt ett B-fordon på väg mot tåget. Även B-fordonet kunde stanna och någon sammanstötning skedde ej.

Dingtuna—Kolbäck den 4/10.

Tåg 5472 påkörde en motortralla, som stod för nära spåret.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts.

Svalöv den 2/8.

Tåg 1457 påkörde en plattformsvagn, som förstördes. Vagnen, som ej varit förstängd, hade rullat ned mot spåret.

Hallsberg den 10/11.

Tåg 4 påkörde vid ingående på stationen en truck, som ej stod hinderfritt. Trucken ramponerades fullständigt.

Vankiva den 13/12.

Tåg 5621 körde på en plattformsvagn, som blåst ned i spåret.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Broddbo—Rosshyttan den 10/3.

Tåg 9444 nödbromsades av ett vedträ el.dyl., som fallit ned från en vagn i tåget och slagit av ett rör mellan bromsens huvudledning och regleringsventilen.

Medskogsheden—Järbo den 15/3.

Då tåg 9421 befann sig strax framför försignalen till infartssignalen vid Järbo, märktes en trycksänkning i huvudledningen. På grund av utebliven bromsverkan kunde tåget ej bringas att stanna på stationen utan fortsatte en km förbi stationen, innan det kunde stanna. Möte med tåg 4202 skulle äga rum i Järbo, varför tåget backades tillbaka. Ett vedträ hade fallit ned och stängt framre kopplingskranen på 6:e vagnen från lok räknat.

Mariedam—Godegård den 24/3.

Från den sist i tåg 4373 gående vagnen, som var lastad med sliprar, nedföll ett 30-tal av dessa i spåret. Tåget stoppades i Degerön och lasten tillrättades.

Vallsta—Arbrå den 27/3.

Då tåg 4211 befann sig på linjen Vallsta—Arbrå, företogs en driftbromsning, varvid det visade sig, att bromskraften ej var tillräcklig. Ett vedträ, som fallit ned, hade stängt en kopplingskran på 10:e vagnen från lok räknat.

Söråker—Hussjöby den 11/4.

Tåg 6110 fastbromsades på linjen utan att bromsning företagits från loket. Ett knippe bandjärn hade fallit ned från någon vagn i tåget och ryckt isär tryckluftslangarna mellan ett par vagnar.

Stockholm C—Mälarstrand den 19/5.

När tågen 7067 och 3408 möttes på dubbelspåret, krossades två fönsterrutor i en personvagn i tåg 3408 av något utskjutande föremål i tåg 7067.

Stockholm C—Mälarstrand den 19/5.

När tågen 103 och 4008 möttes på dubbelspåret, krossades två fönsterrutor och kröktes en ledstång på tågs 103 lok av ett utskjutande vedträ från en vagn i tåg 4008.

Gårdsjö—Älgårås den 30/5.

Tåg 127 körde på två sliprar, som lågo tvärs över spåret. Den ena slipern kastades undan av lokets snöplog, men den andra kilade sig fast under snöplogen och gardjärnet och måste huggas loss, innan tåget kunde fortsätta. Sliprarna hade fallit ned från ett föregående tåg.

Töva—Sundsvall den 13/6.

Tåg 8101 stoppades på linjen av tågbefälhavaren, som upptäckt, att en järnbalk, som var lastad på en öppen vagn, förskjutit sig och skadat en ledningsstolpe samt dess utliggare.

Älvsjö den 24/6.

Takrännan i plattformstaket skadades av lasten på en vagn i tåg 4046. Lasten, som bestod av halmbalar, översköt lastprofilen.

Bergsbrunna—Knivsta den 29/6.

Tåg 4211 nödbromsade troligen på grund av att ett vedträ fallit ned och skadat bromsledningen.

Vattholma—Storvreta den 30/6.

Tåg 4213 nödbromsades två gånger på grund av att vedträn fallit ned från vagnar och skadat bromsanordningarna.

Loster den 1/7.

Då tåg 4211 var på ingående till stationen, nedbromsades tåget, enär ved fallit ned från en vagn och slagit av trycklufsledningen.

Hennan den 2/7.

När tåg 4211 var på ingående till stationen, gingo bromsarna i tåget till, enär bromsledningen avstängts av vedträn, som fallit ned från en vagn.

Dingtuna—Kolbäck den 13/7.

Tåg 1294 stoppades på grund av att ett vedträ fallit ned från tendern och slagit sönder röret från huvudledningen till regleringsventilen på andra vagnen från lok räknat.

Stockholm C—Mälarstrand den 20/7.

I tåg 3414 sönderslogos två fönsterrutor i en personvagn av ett utskjutande vedträ från en vagn i tåg 7031, då tågen möttes på bron över Norrström. En resande erhöll ett obetydligt skärsår.

Stockholm C—Mälarstrand den 22/7.

På tågs 215 lok krossades en ruta i vänstra dörren av ett vedträ, som föll ned från en vagn i tåg 4046, då tågen möttes på bron.

Stäket den 28/7.

När tåg 5452 passerade Stäket, slog vattenkastararmen mot vagnarna. Vattenkastarens arm har troligen nedrivits av en för högt lastad halmvagn i ett tidigare tåg.

Ånge—Alby den 5/8.

Tåg 4215 nedbromsades, enär vedträn fallit ned från en vagn och slagit av trycklufsledningen.

Gnarp—Jättendal den 9/8.

Tåg 2555 nedbromsades, enär trycklufsledningen skadats av nedfallande vedträn.

Byvalla—Dalgränsen den 10/8.

Bromsledningen i tåg 9421 sönderslogs av vedträn, som fallit ned från en vagn.

Hästbo den 10/8.

Då tåg 4211 passerade stationen, observerade tågklararen, att tåget ej medförde slutsignaler och att en dragstång släpade, varför tåget stoppades. Nedfallande vedträn hade stängt en kopplingskran på bromsledningen, var- efter ett 20-tal vagnar fastbromsats och avryckts från tåget.

Hälsingenybo—Hennan den 11/8.

Bromsledningen i tåg 4211 avslogs av vedträn, som fallit ned från en vagn. Liknande missöde uppstod i samma tåg mellan Ljusdal och Skåstra.

Hennan—Loster den 2/9.

Bromsledningen i tåg 4205 skadades av ett vedträ, som fallit ned från en vagn.

Aneby—Frinnaryd den 7/9.

Tåg 4006 påkörde några sliprar, som genom förskjutning i lasten på en vagn i tåg 7351 fallit ned på banan.

Tenhult—Huskvarna den 27/10.

Tåg 1704 körde på en mängd plåtskrot i spåret, varför tåget stannades. Sedan meterlånga plåtremsor, som fastnat på loket och vagnarna, avlägsnats, kunde tåget fortsätta. Plåtskrotet hade fallit ned från en vagn i tåg 4709.

Västana den 17/11.

I tåg 7201 sköt en massavedstock ut från en lastad vagn och skadade infartssignalen, som bestod av en semafor.

Dysjön—Kotjärn den 1/12.

Tåg 5904 fastbromsades, enär lasten förskjutit sig på en vagn, som var lastad med trådringar, varvid några ringar fallit ned och slitit isär bromsledningen.

Lottefors den 15/12.

Då tåg 4203 var på ingående till stationen, erhöles ingen bromsverkan. Lasten på en vagn med hyvlade bräder hade förskjutit sig, varvid bräder hade fallit ned och avstängt en kopplingskran i främre delen av tåget. Enär tåget framfördes med låg hastighet, kunde det dock stanna vid infartstågvägens slutpunkt.

Orsakade av fel på materiel och anordningar.

Rögle den 19/1.

Tåg 5154 stoppades, enär två bottenlämningar på en Mas-vagn hängde ner och slog mot rälen.

Tranås—Sommen den 22/1.

Tåg 4006 körde på en nedfallen kontaktledning. Smärre skador uppstodo på loket och på kontaktledningen.

Norsholm—Gistad den 25/1.

Tåg 87 stannade på grund av nödbromsning. En spiralfjäder och en fjäderstropp på loket hade lossnat och fallit ned, varefter fjädern torde ha slagit av bromsledningen på andra vagnen från lok räknat.

Skottorp den 7/2.

Tåg 5152 stoppades, enär en vagnstolpe glidit ned genom fästet.

Örebro C—Örebro S den 9/2.

En sidoläm på en godsvagn, troligen i tåg 4365, hade fallit ned med ena änden mot banvallen och släpat med till en vägkorsning, där den slitits loss från vagnen och slungats över till uppspåret. Därefter hade den påkörts av tåg 7256. Mindre skador uppstodo på spåren och på några dvärgsignaler vid Örebro S och Kumla.

Åsbo-Össjö—Skälderhus den 13/2.

I tåg 2374, som bestod av två sammankopplade rälsbussar, brast kopplet, då tåget var på ingående till Munkaågård.

Kilsmo den 1/3.

Då tåg 4075 var på ingående, observerades att en godsvagn sjunkit ned med ena änden. En fjäderbult hade lossnat och fjädern vilade mot vagnsbotten. Vagnen avkopplades, varefter tåget kunde fortsätta.

Stockholm C—Mälarstrand den 3/3.

Större delen av fönsterrutorna på ena sidan av tågloket och på fem vagnar i tåg 152 krossades av en utskjutande vagnsstolpe i växlingståg B 603. En resande erhöll skärsår av kringflygande glasskärvor.

Mellansel den 26/3.

Tåg 6054 kunde ej stanna vid infartstågvägens slutpunkt utan fortsatte genom yttersta växeln, som uppkördes. Vid undersökning konstaterades, att förskruvningen på röret mellan huvudledningen och cylindern var loss på en vagn och att på 31 vagnar slaglängden höll sig mellan 180 och 220 mm.

Åby den 13/4.

När tåg 4654 passerade, fastnade en utskjutande vagnsläm i trapphuset till persontunneln, varvid glastrutor och fönsterbågar förstördes.

Jörns bangård den 16/4.

Omedelbart innan tåg 2424 skulle avgå från stationen, upptäcktes ett rälsbrott strax utanför norra infartsväxeln.

Polcirkeln den 28/4.

I tåg 93 brast en bärfjäder på loket, varvid mindre skador uppstodo på lokets underrede. Dessutom uppstodo några mindre skador på de närmast gående vagnarna.

Markaryd—Råstorp den 5/5.

I tåg 5158 hade en av vagnstolparna glidit ned genom hylsan och plöjt upp en fåra i banvallen.

Axmarby—Sunnäsbruk den 18/7.

Vid framförandet av tåg 58 brast vänstra vevstaken på loket. För övrigt uppstodo inga skador.

Sundbyberg den 18/9.

I tåg 5468 stod en läm öppen på en L-vagn. Då tåget passerade Sundbyberg, slog lämmen mot utfartssignalen, som skadades och sattes ur funktion.

Ljusdal—Långbacka den 13/10.

I rälsbusståg 2527 brast en hjulring. Bussen kunde dock för egen maskin framföras till Långbacka.

Fors—Morshyttan den 5/12.

Lokpersonalen på tåg 2504 observerade, att ett 400 mm långt stycke av rälsen saknades.

Jönåker—Enstaberga den 18/12.

På en vagn i tåg 4008, lastad med järnsprot, hade bottenluckan öppnat sig, så att en del av lasten fallit ned i spåret, vilket förorsakade slangbrott på en vagn i tåget. Tåg 110, som kom efter, körde även mot det nedfallna järnsprotet och fick slangbrott.

Orsakade av främmande föremål på banan.

Arvidsjaur—Jokkmokk den 22/1.

Rälsbusståg 1031 körde på en större mjölkflaska, som låg i spåret. Flaskan slungades mot snökanten och rullade sedan in mot bussen, varvid gasledningen skadades och korkrenaren intrycktes. Bussen fick bogseras till Varjis-träsk, varifrån tåget inställdes.

Nässjö—Grimstorp den 1/2.

Tåg 5751 stannades, enär två massavedsklampar lågo tvärs över spåret.

Degermyr—Vännäs den 10/2.

När rälsbusståg 2738 befann sig 1 km från Vännäs, påkördes ett vedträ, som slungades in under vagnen och slog sönder grovrenarluckan.

Hillerstorp—Hädinge den 16/2.

Tåg 6903 påkörde vid Kittlakull en transportvagn, som stod på decauville-spåret tvärs över huvudspåret. Några skador på loket uppstodo ej.

Runemo—Alfta den 1/3.

Rälsbusståg 2613 påkörde en nedblåst telefonledning, varvid en lösryckt isolator krossade ett fönster på rälsbussen. För övrigt uppstodo inga skador.

Önnestad—Karpalund den 1/3.

Tåg 403 påkörde två omkullblåsta belysningsstolpar, vilka uppburo de elektriska ledningarna till infartssignalen till Karpalund. Inga skador uppstodo på loket.

Holsljunga—Axelfors den 2/3.

Tåg 154, som bestod av rälsbuss, påkörde ett över spåret nedblåst träd, varvid mindre skador uppstodo på bussen.

Sundsvall C—Svartvik den 10/3.

Rälsbusståg 2477 påkörde ett vedträ, som låg i spåret.

Yttersjön—Hällnäs den 15/3.

Tåg 4353 påkörde en sliper, som fallit av från en vagn i tåg 6053. Inga skador uppstodo.

Åsarna—Kvarnsjö den 9/4.

Rälsbusståg 2315 måste stanna vid ett vedupplag, enär ved rasat ned i spåret.

Hanaskog—Bjälrov den 12/4.

Tåg 498 påkörde en stenskarva av c:a 10 kg vikt, varvid en bärffjäder brast på loket. Sprängning hade under dagen ägt rum i närheten av spåret.

Vara—Håkantorp den 25/5.

Tåg 902 påkörde en buffert, som låg i spåret, varvid smärre skador uppstodo på loket.

Hyllstofta—Klippan den 20/6.

En traktor, som fördes över banan, fick motorstopp och blev stående på spåret. Tåg 5682, som var på väg, stoppades av en banvakt.

Mölnbo—Gnesta den 16/6.

Tåg 39 påkörde ett över spåret utlagt decauvillespår. Tillsyningsmannen hade icke förvissat sig om att decauvillespåret borttagits, innan sträckan efter bandisposition anmäldes klar.

Mantorp—Vikingstad den 29/6.

Tåg 6 stoppades av personalen på ett tåg på nedspåret. En större järnplåt hade blåst av ett framförgående godståg och blivit liggande över kontaktledningen. Plåten undanskaffades genom ledningspersonalens försorg.

Vejbyslätt den 19/7.

Tåg 1453 påkörde en buffert, som låg i spåret.

Norrköping—Åby den 24/7.

När tåg 812 passerade Herrstaberghållplats, pressades en plank, som vid pågående arbete lämnats kvar i spåret, upp genom golvet på en personvagn, dock utan att skada någon resande.

Lamhult—Rörvik den 3/10.

Då tåg 8008 passerade en skärning, rullade en sten ned mot tåget, varvid bromsregulatorn skadades på en vagn.

Kolforsen—Ockelbo den 8/11.

I tåg 2586 skadades lokets främre strömvatagare av en grantopp, som fastnat i kontaktledningen, då en gran blåst omkull.

Ryssån—Vimosågen den 8/11.

Tåg 3277 körde på en större gran, som blåst omkull och fallit ned över spåret. Endast lokets lyktor skadades och sedan granen forslats undan, kunde tåget fortsätta.

Södertälje S—Järna den 8/11.

Tåg 4002 stoppades av en banvakt, enär en större sten vid sprängningsarbete fallit ned i spåret.

Österbacken—Mobodarne den 8/11.

Tåg 2544 påkörde en lutande telegrafstolpe, varvid vedkorgen på loket skadades.

Ulvstorp—Håkantorp den 9/11.

Tåg 902 påkörde ett träd, som blåst omkull över banan, varvid lokets signallyktor skadades.

Lingbo den 7/12.

Tåg 6252 påkörde utanför infartssignalen en nedfallen buffert. Lokets snöplog skadades.

Hästbo den 29/12.

Tåg 4203 påkörde vid försignalen en pappersmassabal, som delvis var översnöad. Ett bromsstag brast och en rörledning skadades.

Orsakade av naturföreteelser.

Kortebo—Jönköping den 28/2.

Sedan tåg 1203 passerat, inträffade i en skärning ett släntras på en längd av 13 m, varvid jordmassorna täckte högra rälssträngen till ett djup av 0,5 m. En banarbetare, som arbetade i närheten, upptäckte raset och underrättade vederbörande tågklarare och banmästare. Raset hade förorsakats av att vatten under snösmältningen på grund av en jordkam trängt under skärningskrönet och underminerat den frusna jordskorpan.

Söråker—Hussjöby den 24/7.

Till tåg 2680 visades av hustrun till en banvakt stoppsignal med en röd halsduk, enär banvallen på en kortare sträcka bortspolats genom vattenflöde. Efter provisorisk pallning av spåret kunde tåget föras förbi platsen. Ett kraftigt skyfällsliknande regn hade fallit vid tillfället.

Hälleyland—Härnösand den 18/8.

Tåg 57 stoppades vid Nacksta av en banarbetare, enär ett större ras inträffat på banan.

Brokind—Södra Vi och Kimstad—Norsholm den 18/8.

I samband med skyfällsliknande regn underminerades banvallen på sträckorna Brokind—Kisa, Verveln—Södra Vi och på uppspåret Kimstad—Norsholm, varigenom rubbningar uppstodo i trafiken.

Hok—Vaggeryd den 13/12.

Tåg 85 påkörde ett träd, som blåst omkull över banan, varvid några fönsterrutor skadades.

Orsakade av okynnes- och nidingsdåd.

Hälsingborgs C den 22/3.

Mot tåg 2405 kastades något föremål, varvid en fönsterruta i tågets sista vagn gick sönder.

Åstorp—Billesholm den 23/3.

Mot tåg 7961 kastades en sten, varvid en fönsterruta gick sönder.

Spannarboda—Sällinge den 23/3.

Tåg 4350 påkörde en sten, som placerats på ena rälssträngen. Inga skador uppstodo.

Älvsjö den 30/3.

Då tåg 163 passerade södra delen av bangården, kastades en sten mot tåget, varvid en av rutorna i tåget krossades. Inga resande skadades.

Sollefteå—Långsele den 13/4.

Då tåg 2662 passerade under viadukten vid Hallstavägen, utsattes tåget för stenkastning, varvid en fönsterruta på rälsbussen krossades.

Mölnåls övre—Mölnlycke den 22/4.

Tåg 533 körde vid Pixbo på en sliper, som låg tvärs över spåret. Någon skada uppstod ej. Vem, som placerat slipern på spåret, har ej kunnat utrönas.

Långbansände—Lesjöfors den 12/5.

Föraren på tåg 1652 upptäckte en kluven sliper, som låg tvärs över ena rälsen. Slipern påkördes, innan tåget hunnit stanna, men några skador uppkommo ej.

Strömnäsbruk—Axhult den 25/6.

En grind hade lyfts av och placerats över spåret. Grinden upptäcktes, innan tåg skulle framgå, och fördes undan.

Flisby den 2/7.

Då tåg 15 hade passerat Flisby, anmälde en resande, att han blivit skadad av en sten, som kastats mot tåget.

Pålsboda—Hallsberg den 7/7.

Tåg 127 körde på tre stycken sliprar, som lagts på spåret. Inga skador uppstodo.

Malmbäck den 11/7.

Omedelbart före tågs 2506 ankomst, upptäcktes att en bromssko placerats i tågvägen.

Höganäs den 14/7.

Då tåg 2073 var på ingående till stationen, kastades stenar mot tåget, varvid en fönsterruta krossades.

Röstånga—Billinge den 25/7.

Tåg 2358 påkörde några stenar, som av okynne placerats i spåret.

Holmstorp—Latorpsbruk den 26/7.

Tåg 780 körde på en sliper, som lagts på spåret. Vid påkörningen skadades sandrören på loket.

Partille—Sävedalen 22/8.

I tåg 9 krossades några fönsterrutor på grund av stenkastning mot tåget.

Tisarbåden den 22/8.

Tåg 4353 körde på en sittbänk, som placerats i spåret. Inga skador uppstodo.

Anst—Skultuna den 28/8.

Tåg 1008 utsattes för stenkastning, dock utan att någon skada uppstod.

Blattnicksele—Sandsele den 13/9.

Tåg 8541 körde på några stenar, som placerats i spåret. Inga skador uppstodo.

Partille den 13/9.

Då tåg 1035 var på utgående från stationen, kastades en sten mot tåget, varvid en fönsterruta i främsta vagnen krossades.

Ulvstorp—Flakeberg den 24/9.

Tåg 910 påkörde 10 à 15 st underläggsplattor, som placerats på rälssträngarna. Inga skador uppstodo.

Tillberga—Västerås N den 27/11.

När tåg 1274 passerade en viadukt, kastades några stenar mot loket. Ingen skada uppstod.

Almedal—Göteborg den 22/12.

Då tåg 62 passerade brädgården vid Forshaga, kastade några småpojkar stenar mot tåget, varvid en fönsterruta i en Co-vagn krossades.

Orsakade av annan anledning.

Ragunda—Håsjö den 18/1.

På en i tåg 8201 gående tjänstevagn, som var lastad med långved, hade järnstöttorna ersatts med sådana av trä. I en kurva söder om Ragunda station brast trästöttorna, varvid en del av lasten rasade ned i spåret. Tåget stoppades medelst nödbromsning.

Åre den 26/1.

Tåg 9556, som var på utgående från stationen, stoppades av en banarbetare, som var sysselsatt med jordschaktning. Omedelbart därefter avlossades ett sprängskott, varvid fem fönsterrutor i en personvagn i tåget splittrades av jord och stenar. Inga andra skador uppstodo.

Ånge—Dysjön den 23/2.

Ett ensamt lok, som framfördes i tågs 92 tidtabell, mötte på linjen en trampdressin, som dock kunde undanföras från spåret utan att påköras. Småfordonsföraren hade ej erhållit besked om tågets gång, men detta hade erhållit order om, att banpersonalen ej underrättats.

Koler den 14/5.

Då tåg 8502 var på ingående till stationen, infördes samtidigt på samma spår en vagnuttagning från motsatt håll. Tillsyningsmannen hade infört vagnuttagningen utan att ha erhållit tillstånd härtill.

Dysjön den 15/9.

Tåg 5904 stannade, enär en vagnstötta hade fallit ned och plöjt upp en fåra i banan.

Vellinge den 3/10.

Då tåg 8612 passerade stationen, hakade en löst hängande kätting på en vagn fast i en på plattformen stående transportvagn, som skadades.