

44(485)



REDOGÖRELSE
för
VERKSAMHETEN
inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
VID STATENS JÄRNVÄGAR
UNDER ÅR 1942

44142



35-034

REDOGÖRELSE

för

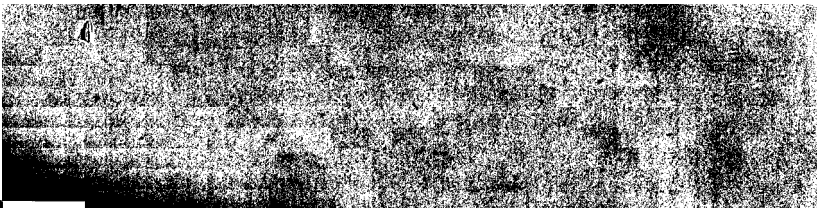
VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSSTÄMPLING

OM STATENS JÄRNÄGAR

UNDER ÅR 1942



Stockholm

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRI A.-B.

1943

Säkerhetstjänsten.

1. Iakttagelser vid inspektion.

Bland förekommande iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

beträffande förande av överlämningsbok

- att* föråldrade anvisningar använts,
- att* upplägg för order med längre giltighetstid saknats,
- att* anteckningen »intet särskilt» saknats, då den skolat finnas,
- att* »intet särskilt» antecknats, ehuru A-fordon, för vilket stationen i fråga anordnat stoppsignalering, uttagits å linjen,
- att* bekräftande av att anteckningarna i boken blivit rätt införda ej skett,
- att* kol 1 och 2 ej ifyllts,
- att* kol 4 även använts för sådana anteckningar, för vilka den ej är avsedd, t. ex. personvagnsförstärkningar, militärtransporter, befordran av vagnar med levande djur; om dylika anteckningar införas i överlämningsboken, böra de i stället göras i anmärkningskolumnen,
- att* anteckning om delgivning av order eller underrättelse till underlydande driftplatspersonal ej gjorts,
- att* underlydande driftplatspersonal ej tecknat kvitto, när så föreskrivits skola ske,
- att* anteckning om delgivning av underrättelse till banpersonal ej gjorts,
- att* av- resp. tillträdande tågexpeditörer ej vederbörligen antecknat sina signaturer,
- att* anteckning om verkställd s. k. småstensinspektion (såo § 55: 6, femte stycket) saknats,
- att* anteckning om verkställd signalkontroll (såo § 55: 10, sista stycket) saknats,
- att* anteckning om vagnuttagning eller om uttagning av A-fordon saknats, då dylik anteckning skolat göras,
- att* utlämning av nyckel till lastspårsfrånskiljare ej antecknats,
- att* boken ej förts under flera månader;

beträffande anteckningar i tågtidjournal

- att* föråldrade anvisningar använts,
- att* datum ej antecknats,
- att* tågklararens signatur saknats för »Klart O till N» eller »O in i N»,
- att* »O in i N» ej antecknats (ej heller å sidan för ankommande tåg),
- att* vid återkallad anmälan »Klart O till N» ej iakttagits, att samtliga kolumner skola strykas med rött,
- att* när villkorligt »Klart O till N» erhållits, villkoret härför ej antecknats utan endast t. ex. ordet »då»,
- att* anteckning om fri genomfart saknats,

- att* anteckning ang. inhämtad upplysning om tågläget vid återupptagande av bevakning å förut obevakad station saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt,
- att* anteckning om tågs kvarhållande, tills B-fordon med motor inkommit, saknats eller ej gjorts på föreskrivet sätt,
- att* A-fordon, som uttagits å linjen och för vilket hinderanmälan utväxlats, ej antecknats,
- att* vid anteckning om uttaget A-fordon utsättandet och indragandet av stoppsignaler ej antecknats,
- att* vid anteckning »Hinder för tåg» varken bansträckan eller hindrets art angivits;

beträffande förande av telefonbok vid underrättelsestation

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

beträffande överlämningsboken, telefonbok vid underrättelsestation och tågtidjournalen

- att* vid införandet i böckerna resp. journalen en och samma anordning antecknats på så olikartat sätt med avseende på innehållet, att missuppfattning kunnat uppstå;

beträffande plan för säkerhetstjänsten

(eller i förekommande fall motsvarande anteckningar å turlista)

- att* planen saknats,
- att* planen uppgjorts enligt föråldrade anvisningar,
- att* planen hänfört sig till en tidigare tidtabellsperiod,
- att* planen varit ofullständig och i vissa avseenden felaktig,
- att* bestämmelse saknats om vilken tur det ålegat utöva tillsynen varje afton över att åtgärder vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift (såo § 45: 2 och 3),
- att* bestämmelse saknats om ordergivningsförfarandet med underlydande driftplatspersonal enligt såo § 46: 3 och i fråga om kontrollen av dylik ordergivning,
- att* bestämmelserna i såo § 54: 3, tredje stycket, ang. utlämning av och kontroll över K12-nycklar missuppfattats,
- att* bestämmelser om uppdelning av tågvägsinspektion enligt såo § 55: 3 b—c varit oklara,
- att* bestämmelse saknats, när tågvägsinspektion jämlikt såo § 56: 3 tidigast finge påbörjas, eller att nämnda tidpunkt fastställts generellt för samtliga berörda tågs ankomst och avgång, d. v. s. oavsett lämpligheten härutinnan med hänsyn till förhållandena vid varje särskilt tåg, eller att tidpunkten i fråga eljest bestämts på olämpligt sätt,
- att* bestämmelse saknats om vilka tjänstehavare, som äga befogenhet att föra telefonbok vid underrättelsestation och att lämna underrättelser ur boken i fråga;

beträffande förbandslådor

- att* anslaget om förbandslådans förvaringsplats saknats,
att upplysning om var närmaste sjukbår finnes tillgänglig ej antecknats å anslaget,
att förbandslåda ej förvarats i skåp utan ovanpå sådant eller på golvet,
att förbandslåda varit olåst,
att nyckeln ej förvarats hängande på lådan utan i kassaskåp, biljettkassa e. d. och därför varit svåråtkomlig,
att förbandslåda i tåg ej varit inslagen i vare sig omslagspapper, vaxduk eller unicalåda, saknat löpande nummer och icke varit fastsurrad eller på annat sätt säkrad;

beträffande säkerhetstjänsten i övrigt

a) anordnandet av tjänsten, planer, formulär etc.

- att* säo ej kunnat företes å station,
att säo ej varit vederbörligen kompletterad,
att tillägg till tidtabellsboken saknats eller ej varit inrättade,
att instruktion och ritning över säkerhetsanläggning saknats,
att förteckning över instruktioner, planer och signalmedel, form 358 U, saknats,
att Allmän ställverks- och blockinstruktion, str 23, ej varit kompletterad med utkomna ändringstryck,
att bok för anteckning om fel på växel- och signalsäkerhetsanläggningar. form 363 B, saknats eller ej förts under flera år,
att tågvägsbeskrivning saknats, varit felaktig eller oläslig,
att anslag om K-nycklars antal och förvaringsplats, form 361 C, saknats eller varit felaktigt,
att telefonbok, form 307 F, ej använts,
att 2:a, numera upphävida upplagan av Bestämmelser ang. hjälpberedskap, str 166, fortfarande använts,
att utbyte av det slopade formuläret 358 H, Åtgärder vid järnvägsolycka, mot det i 3:e upplagan av str 166 intagna ej skett (cirk 639/41),
att Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse betr. tåg, form 88 N, saknats eller förvarats på för tågexpeditör obekant plats,
att det genom cirk 719/41 upphävida och numera felaktiga formuläret, 361 P, (tabellen till § 82) fortfarande varit anslaget,
att för många tågklarararavlösningar turlistenligt förekommit å station,
att hastighetsnedsättning tillämpats under så lång tid (1 1/2 månad), att bestämmelse därom bort utfärdas genom tillägg till tidtabellsboken;

b) säkerhetstjänstens utövande å driftplatser

- att* tåg intagits i strid mot bestämmelserna i säo § 52: 4, anm.,
att tåg vid spårvägsändring intagits på »tre korta», ehuru underrättelse om spårändringen kunnat lämnas lokpersonalen å en föregående station,
att under tågs ingående å station växlingsrörelse skett mot tåget i strid med bestämmelserna i säo § 56: 2 och 3,
att fel tågväg klargjorts för ett ankommande godståg och körsignal givits till tågvägen i fråga,

- att* tåg intagits å spår, som ej får befaras av lok av den vid tillfället använda typen,
- att* godståg efter ankomsten upplöstes för tidigt, så att tid för slutstationsprov (i fråga om tryckluftbromsen) icke funnits,
- att* infartssignal efter tågs ankomst till station ej återställts till stopp inom behörig tid,
- att* nyckeln till tågvägsspärr efter tågs ankomst lämnats kvarsittande i spärren,
- att* tågvägshävstång efter tågs ankomst ej återställts i normalläge,
- att* rälsbusstrafik med resande emellanåt anordnats under form av bandisposition, varvid bl. a. nedsättning av hastigheten till högst 40 km/tim ej skett,
- att* kontroll genom stationär personal över omställningshandtagens lägen för »Tom-Last» i tåg utan särskild konduktörspersonal icke skett enligt bestämmelserna i säo § 99: 2 f (jfr sid 27 i Kortfattad framställning av de i sak väsentligaste nyheterna i 1941 års säo),
- att* å lastade vagnar, som utställts för lossning, och å tomma godsvagnar omställningshandtagen till tryckluftbromsen intagit läget »Last»,
- att* tryckluftslangarna ej varit uppkopplade och kopplingskranarna ej stängda å avställda vagnar,
- att* tågklararen vid givandet av avgångssignal använt signalstav, ehuru nattsignal (handsignallykta) skolat användas,
- att* stoppsignal till tåg, sedan det inkommit till station, regelbundet givits av annan tjänstehavare än tågexpeditör,
- att* txp uraktlåtit att giva stoppsignal till tåg med fast uppehåll på grund av bestämmelserna i säo § 72: 8, tredje stycket uppifrån å sid 158,
- att* A-fordon utförts å linjen utan skyddssignalering,
- att* vagnuttagning — provkörning av motorvagn — ägt rum utan skyddssignalering,
- att* betryggande åtgärder ej vidtagits till förhindrande av att fordon komma i drift (uraktlåten eller bristfällig förstängning och försummad skruvbromsning),
- att* tåg benämnts med »di» eller »dom» i stället för med nummer,
- att* vid utväxlandet av »Klart 0 till N» och »0 in i N» orden »till N» resp. »i N» uteslutits,
- att* vid utväxlandet av villkorligt klart enligt säo § 59: 6 frågan »Kan 00 avgå, då 0 inkommit» uteslutits,
- att* »0 in i N» ej avlåtits snarast möjligt, i ett fall först två timmar efter tågets ankomst till stationen,
- att* »0 ut» ej anmälts genast,
- att* »Klart 0 till N» även ansetts innebära upplysning om tågläget vid bevakningens återupptagande å förut obevakad station,
- att* förfrågan om tågläget icke gjorts, när tågexpeditör vid bevakningens återupptagande erhållit order om ändrat möte; ordern i fråga ansågs även innebära upplysning om tågläget,
- att* verkställighetsorder avsänts, innan tågbefälhavare och lokpersonal å tåg, som skolat kvarhållas för möte och som inkommit å den nya mötestationen, delgivits kvarhållningsordern,
- att* å S-formulär den ej tillämpliga texten icke strukits,
- att* å bandel, där säo § 100 ej tillämpas, huvudnyckel K16 utlämnats till tågbefälhavare för växling vid obevakad driftplats, utan att kvitto tagits eller utan att hinderanmälan utväxlats, där så skolat ske (säo § 93: 2),

- att* oklarhet varit rådande i fråga om användandet av automatisk nödutlösning (såo § 85: 7),
- att* tågklarare saknat kännedom om att den automatiska nödutlösningen varit ur bruk,
- att* nyckel till lastspårsfrånskiljare tagits i bruk utan att vara utlämnad av tågexpeditör,
- att* tvenne olika — icke tillåtna — signaler med innebörden »lite framåt» använts,
- att* antalet knalldosor å station varit otillräckligt,
- att* obrukbara knalldosor funnits för den löpande tjänsten,
- att* inga knalldosor förvarats plomberade,
- att* antalet bromsskor å station varit otillräckligt,
- att* å station med tågklarararkur ute å mellanplattform tågklararerna icke i föreskriven och erforderlig utsträckning (såo § 46: 1 och § 59: 5) övervakat förändret av telefonboken vid underrättelsestation resp. tågtidjournalen; boken resp. journalen förvarades och fördes inne å tågexpeditionen,
- att* i ett fall en femtonårig gosse och i ett annat en sextonårig använts för utväxlande av tågfrågor och hinderanmälan m. m.,
- att* redskapsvagn varit uppställd vid änden av stickspår med personvagnar (under uppvärmning) framför sig,
- att* trehjulingar, som lämnats utan tillsyn å bangård, ej varit fastlåsta eller på annat sätt tryggade i förhållande till trafikspår,
- att* hinderanmälan utväxlats för innanför infartssignalen på station uppställda, under lossning varande vagnar,
- att* växlingsrörelser ägt rum över vägkorsning inom stationsområde utan iakttagande av bestämmelserna i vxi § 10: 2, första stycket,
- att* växlingsrörelser å hamnspår skett utan iakttagande av bestämmelserna i vxi § 10: 2, första meningen i tredje stycket,
- att* underlydande driftplatspersonal delgivits order, som beröra trafiksäkerheten, endast genom att dylika order lagts på ett bord och sedan saken förevarit, hängts upp på en krok,
- att* vederbörande ytterpersonal ej tecknat kvitto i överlämningsboken eller i särskild orderjournal å order, berörande trafiksäkerheten, och att kontroll över ordergivningen i fråga ej skett;

c) utrustning av och tjänstgöring å tåg och lok

- att* tågbefälhavare eller lokpersonal ej hållit föreskriven utkik på tågexpeditören vid tågs avgång från driftplats (såo § 68: 1),
- att* tågbefälhavare saknat tillägg till tidtabellsboken,
- att* tågbefälhavare ej medfört form 88 N, Hjälpformulär för anmälan om olyckshändelse betr. tåg,
- att* tågattiralj varit ofullständig eller förvarats på felaktigt sätt,
- att* lossningsventil använts, när under pågående bromsprov så ej skolat ske,
- att* vid bromsprov kontroll av att bromsen på sista tryckluftbromsade vagnen i tåget ej blott går till utan även lossas, ej verkställt,
- att* bestämmelserna i str 222 a, art 14, om biträde under växlingen å mellanstation på lok Dg i lokalgodståg icke iakttagits,
- att* bestämmelserna i cirk 472/42 om användandet av slutsignallykta och slutsignalskärm i tåg icke iakttagits,
- att* slutsignallykta med utbränt batteri använts,

- att* tåglok, som erhållit signalen »Kopplet», i stället företagit backningsrörelse,
- att* vid avställning av vagnar å lastplats, där personal ej varit närvarande, föreskrivna åtgärder till förhindrande av att vagnarna komma i drift ej vidtagits av tågbefälhavaren,
- att* lokalgodståg medfört så stort antal vagnar, att växlingen på mellanstationer därigenom avsevärt försvårats och stor försening uppstått;

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

- att* glaset i försignal varit spräckt,
- att* försignal till infartssignal bort utflyttas,
- att* infartssignals siktbarhet från lok varit otillfredsställande,
- att* infartssignal vid plats å övertagen EJ varit försedd med mycket otillförlitligt Aga-ljus,
- att* infartssignal ej alls varit synlig inne från station (signalkontroll ej anordnad),
- att* infartssignal ofta ej kunnat ställas till kör,
- att* behov av A-signal förelegat,
- att* vevapparater icke varit försedda med skyltar ang. infartssignals återställande till stopp och tågvägsutlösning,
- att* felaktighet å vevapparat, bestående i svårighet att kunna återställa tågväghävstången till normalläge, förefunnits under flera månader utan att bli avhjälpt,
- att* ställverksvev till norra ingångsväxeln å station varit placerad närmast efter veven till infartssignalen söderifrån,
- att* fällbomsvindspel icke varit försedda med skyltar ang. vevhastigheten,
- att* K-nycklar (däribland K16) fortfarande funnits i reserv å station för sidospår — lastplats — å linjen, som borttagits för flera år sedan,
- att* K16-nyckel ej funnits i reserv å station för underlydande lastplats å linjen,
- att* K-nycklar i reserv ej varit plomberade,
- att* K-nyckel funnits i reserv å driftplats utan att vara upptagen å anslaget form 361 c och utan att vara plomberad,
- att* föreskriven plombering saknats å ställverk eller stationsblockapparat,
- att* ställverksanläggning vid övertagen EJ varit i behov av grundlig revision,
- att* i ställverkshus instruktioner och planer m. m. enligt bil. B till str 32 saknats,
- att* spårspärrar varit i behov av spårspärrlyktor,
- att* numrering av värmeposter med tillhörande nycklar ej funnits (str 254 Ve, 2 C II),
- att* dvärgsignal visat endast ett sken, utan att detta förhållande observerats av vederbörande personal,
- att* hinderpålar varit uppsatta, där enligt gällande bestämmelser dylika icke behövt finnas,
- att* utsättningspålar fått kvarstå å bangård lång tid (flera månader) efter användningen,
- att* växelgator varit i hög grad bemängda med småsten,
- att* i vågkur saknats instruktion för handhavandet av vågen,
- att* skyltarna ang. beträdande av spårområdet enligt orsb 239/33 (såväl den skylt, som innehåller förbud mot beträdande, som den ang. beträdandet

- på vederbörandes egen risk), saknats, där behov av dylik skyltning förelegat,
- att* signalställare varit olämpligt placerade; ute mot ändarna av bangård i stället för utanför stationshuset,
- att* behov av skyddsklotsar bakom tungfästen, mellan korsningsbenen etc. enligt vxi § 18, anm., förelegat,
- att* växelklot icke varit försedda med nummer å station, där tågvägsbeskrivning skolat finnas,
- att* träplattform för allmänhetens begagnande varit i stort behov av reparation,
- att* vid växelomläggning klotet i nedlagt läge befunnit sig så nära marken, att växelläggaren kunnat klämma foten,
- att* behov av tågankomstsignalering förelegat.

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

Granskning av ritningar har omfattat 221 ärenden och granskning av instruktioner 76 ärenden. Dessutom ha 64 skrivelser behandlats beträffande säkerhetsanläggningar utan samband med sådan granskning.

3. Förenklade säkerhetsbestämmelser för trafikering av trafiksvaga bandelar.

Föreskrifterna i säo § 100 ha upphört att tillämpas å bandelen Gävle C—Ockelbo. (Skr 21/4 42.)

4. Undantag från gällande säkerhetsbestämmelser.

Följande undantagsbestämmelser ha utfärdats.

Uppsättande av T-semafor å platser med mer än en växel i huvudspåret.

Styrelsen har medgivit, att utan hinder av föreskriften i säo § 6, anm. 1, T-semafor må anordnas innanför ingångsväxlarna vid Löddeköpinge station. Största tillåtna tåghastigheten vid passerandet av nämnda växlar får ej överstiga 40 km/tim. (Skr 2/9 42.)

Uppställning av fordon å säkerhetsspår.

Styrelsen har medgivit, att under tiden för uppförande av förrådsbygg-

nad för telegrafverkets räkning invid säkerhetsspåret söder om svängbron över sjön Kratten vagnar må för lossning och eventuellt lastning uppställas å nämnda säkerhetsspår, varvid vagnarna, säkert förstängda, skola vara placerade på säkerhetsspårets horisontala del. Högst 2 vagnar få samtidigt befinna sig på säkerhetsspåret.

En förutsättning för ovanstående medgivandes giltighet är, att i säkerhetsspåret anordnats urspåringsstunga till förhindrande av att vagnarna komma ut på linjen samt att denna urspåringsstunga förreglas i signalledningen till den av svängbron beroende huvudsignalen för tåg från Hedkärra. (Skr 16/12 42.)

Tågs intagande.

Om spårändring vid Ståthöga rangelbangård till något av spåren 3—7 måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse därom ej hunnit lämnas lokpersonalen å en föregående station, och om spårändring vid Örebro C eller Örebro S, vare sig den föranleder ändring av signalbildningen eller ej, måste vidtagas för ankommande tåg så sent, att underrättelse därom ej hunnit lämnas lokpersonalen å en föregående station, skola, under förutsättning att spårledningarna fungera, det oaktat bestämmelserna i såo § 50: 3, 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 27/1 42 och 3/12 42.)

Styrelsen har medgivit följande undantag från såo § 73.

Då på smalspårnätets 0.891 bangårdsområde i Växjö högst två personvagnar finnas uppställda å tågspår, som slutar med stoppbock, skall särskild underrättelse om detta hinder i tågvägen ej givas till lokpersonalen å tåg, som skall intagas å den ifrågavarande tågvägen, därest i tågets tidtabell i kolumnen för tågspår (kol. 3) vid Växjö intagits tecken för hänvisning till en under tidtabellen införd anmärkning av följande lydelse: »Tåget intages mot vagnar och skall därför införas med försiktighet».

Vid tillämpning av ovanstående undantag skall tillses, att de i tågvägen stående vagnarna äro sinsemellan sammankopplade och säkert bromsade eller förstängda samt uppställda omedelbart intill stoppbocken. Det förutsättes, att belysningsförhållandena vid de sålunda uppställda vagnarna äro fullt tillfredsställande. (Skr 16/12 42.)

Visande av körsignal för utfart.

Åt genomfartståg från Malmö godsbangård må utan hinder av såo § 51: 2 körsignal visas med infartssignalen i Arlov utan att utfartssignalen dessförinnan ställts till kör. (Skr 2/1 42.)

Tåganmälan.

Vid Tibro och Mölltorp må tåganmälan för tåg 7564 inskränkas till att omfatta endast anmälan »7564 in i Tibro respektive Mölltorp». Klartanmälan för tåg 7562 skall avlätas av Karlsborg till Skövde. (Skr 6/7 42.)

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

Har tåg i riktning mot Vartofta stannat framför den Falköping C tillhörande utfartssignalen 71 h, emedan denna visat stopp, skall föraren, om körsignal därefter visas å nämnda signal, äga att utan hinder av föreskrifterna i såo § 67: 3 fortsätta med tåget utan att avvakta särskild avgångssignal. Detta skall gälla såväl om tåget dessförinnan gjort uppehåll för trafikutbyte vid Falköping S och avgångssignal där visats av tbfh som om sådant uppehåll ej ägt rum.

Därest nämnda utfartssignal kvarstår i stoppställning eller om eljest riktig, tydlig och fullständig körsignal ej visas å densamma, emedan den blivit bristfällig, äger föraren vidareföra tåget efter att medelst signaltelefon ha inhämtat tillåtelse därtill av tkl vid Falköping C. För telefoneringen gäller därvid vad som i såo § 52: 3, näst sista stycket, föreskrivits beträffande telefonering från signaltelefon vid infartssignal. (Skr 6/7 42.)

Ändring av ordningsföljden mellan tåg å bansträckorna Kalmar C—Kalmar S och Kalmar C—Kalmar V.

Tågklararen vid Kalmar C äger att å bansträckan Kalmar C—Kalmar S med tågledares befogethet

dels anordna och inställa tåg, varvid tågledaren å trafikinspektörsexpeditionen i varje särskilt fall skall underrättas,

dels ändra ordningsföljden mellan två tåg, som båda framgå enbart å linjen Kalmar C—Kalmar S eller mellan två tåg, av vilka det ena går endast å nyssnämnda linje och det andra å linjen Kalmar C—Smedby. Bestämmelserna i såo §§ 77 och 78 skola tillämpas med undantag av att förlägg- resp. låtorder ej avlåtes, om vso skall utfärdas av tågklareraren vid Kalmar C (Skr 29/11 41 och 9/2 42.)

Tågklareraren vid Kalmar C äger att med tågledares befohgenhet

dels å bansträckan Kalmar C—Kalmar V anordna och inställa tåg, varvid tågledaren å trafikinspektörsexpeditionen i varje särskilt fall skall underrättas,

dels ändra ordningsföljden mellan två tåg, som båda framgå endast å bansträckan Kalmar C—Kalmar V, och mellan två tåg, av vilka det ena går endast å nyssnämnda bansträcka och det andra går å bansträckan Kalmar C—Förlösa eller Kalmar C—Ljungbyholm ävensom mellan två tåg, av vilka det ena går å bansträckan Kalmar C—Förlösa och det andra å bansträckan Kalmar C—Ljungbyholm. Bestämmelserna i säkerhetsordningens §§ 77 och 78 skola tillämpas med undantag av att förlägg- resp. låtorder ej avlåtas, om verkställighetsorder skall utfärdas av tågklareraren vid Kalmar C. (Skr 9/2 42.)

Särskilda föreskrifter beträffande ständigt obevakade driftplatser.

Styrelsen har medgivit att, intill dess de planerade säkerhetsanläggningarna vid Åbyggeby, Råhällan och Strömsbro bliva färdigställda och kunna tagas i bruk, trafikering av nämnda driftplatser må — med en

hastighet av högst 40 km/tim — ske utan hinder av att vid platserna i fråga befintliga växlar i huvudspår samt spårspärrar och skyddsväxlar i sidospår ej äro förreglingsbara. (Skr 12/6 42.)

Styrelsen har medgivit, att K16-nyckel må förvaras i Dalfors (i stället för i Göringen), under förutsättning att därvarande kvinnliga platsvakt utbildas och examineras för tågexpeditörstjänstgöring. Dessutom skall gälla att, innan tågbefälhavare anmäler »klart för avgång» för tåg från Göringen till Dalfors, han av tågklareraren vid Göringen fått besked om att Dalfors anmält, att nyckeln i fråga finnes inne å expeditionen i Dalfors. (Skr 16/10 42.)

Under pågående arbeten med dubbelspårsbyggnad har medgivits tillämpning tills vidare av följande undantag från säkerhetsordningen.

När militärmötesplatsen Bergmossen är ständigt obevakad och huvudnyckel K16 (som därvid förvaras i Laxå) utlämnats för uttagning av fordon till nämnda plats, må hinderanmälan återkallas, utan att tillsyningsmannen återlämnat nyckeln, under förutsättning att tillsyningsmannen anmält, att alla fordonen äro avställda å sidospåret vid Bergmossen innanför befintliga spårspärrar samt att föreskrifterna i övrigt i såo § 93, mom. 3 och 4, äro uppfyllda och anmälan åtföljts av följande tillägg: »Huvudnyckeln innehaves av under-teknad». Huvudnyckeln får därefter ej användas och fordon ej från sidospåret utföras på huvudspåret utan ny bandispositionsorder och vederbörligt medgivande av tågexpeditören att påbörja ny bandisposition (jfr såo § 32: 8, andra stycket). Tillsyningsmannen är, tills huvudnyckeln återlämnats, ansvarig för att densamma ej obehörigen begagnas. (Skr 21/10 42.)

*Särskilda undantagsbestämmelser
beträffande rälsbussar.*

Styrelsen har medgivit, att undantagsbestämmelserna i fråga om framförande av rälsbuss med eller utan släpvagn jämlikt styrelsens skrivelse den 3/12 1936 (se sid. 6 i redogörelsen för verksamheten inom säkerhetstjänsten för år 1936) dock ej däri angivet undantag från säkerhetsordningens § 67 må från och med ikraftträdandet av tidtabell 142 gälla även å bandelen Brunflo—Sveg. (Skr 11/4 42.)

Styrelsen har medgivit, att undantagsbestämmelserna i fråga om framförandet av rälsbuss med eller utan släpvagn jämlikt styrelsens skrivelse den 3/12 1936, dock ej däri angivet undantag från såo § 67 och ej heller undantag från näst sista att-satsen i såo § 94: 1, må äga fortsatt giltighet även under tidtabell 142 å f. d. Lelånganbanan och å f. d. Lysekilsbanan. (Skr 20/5 42.)

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

Vid 28 trafiksektionen.

Utan hinder av såo § 24 må växlar i huvudspåret vid de ständigt obevakade driftplatserna Dagstorp och Lackalänga ävensom spårspärrar och skyddsväxlar därstädes vara oberoende av huvud- eller dvärgsignaler.

Vid f. d. Ystads järnvägars bandelar må, där semaforerna äro anordnade med blinkande sken i översta lyktan jämväl när körsignal visas med en eller två vingar, denna anordning bibehållas, till dess ändring lämpligen kunnat vidtagas. När ändring sker, bör den göras så, att lyktans sken blir fast vid visande av körsignal, vare sig signalering sker med en eller två vingar.

Vid framförande av tåg å bandelen Börninge—Östratorp samt vid väx-

ling i Tomelilla, Malmö V och Börninge må användas ånglok, bemannat med endast förare, förutsatt att bestämmelserna i § 98: 8 a—15 enligt tillägg B till såo uppfyllas såväl vad beträffar anordningarna å loket som i övriga hänseenden. (Skr 2/1 42.)

Vid 29 trafiksektionen.

Hjälpsignalmedel, bestående av röd bansignaltavla respektive handsignallykta, visande rött sken, får uppsättas invid huvudsignalen.

§ 6 I A.

Befintliga skivsignaler få bibehållas tills vidare. Utbyte skall dock verkställas, så snart lämpligen kan ske. Skivsignal, som här avses, är en infartssignal, vid dagsljus visande stoppsignal medelst en å stolpe anbragt, tvärs för banan vänd plåt, som är rödmålad å den sida, med vilken signal gives, och körsignal genom att plåten är vänd längs med banan samt i mörker visande stopp- respektive körsignal medelst rött respektive grönt sken från lykta.

I fråga om skivsignal, som ovan sagts, skola såo bestämmelser i tillämpliga delar gälla såsom beträffande annan infartssignal.

Ann. 1. T-semafor må finnas vid driftplats med mer än en växel i huvudspåret. I de fall och för den körriktning T-semaforen befinner sig bortom samhörande växel, räknat från ankommande tåg, skall växeln därvid betraktas som oförreglad.

§ 15: 9.

Användning av orienteringsmärken vid driftplats utan huvudsignal må begränsas till platser, där ti efter samråd med biö och miö anser dylika märken erforderliga.

§ 40: 9.

Genomgångsbromsat tåg, även sådant som ej måste hänföras till

bromsgrupp Ö, får, då enbart godsvagnar medföras, framföras utan att nödbromsanordning är omedelbart åtkomlig för tbfh eller annan i vagnarna tjänstgörande tågpersonal.

§ 43: 6 j.

Vagn, lastad med klor, må framföras i godståg, som är upplåtet för resande, förutsatt att den genom minst 5 vagnar skiljes från vagn, som medför resande, och efterföljes av minst 2 vagnar samt att någon av skyddsvagnarna framför klorvagnen har bemannad skruvbroms. Ingen får dock färdas å närmast intill klorvagn gående skyddsvagn eller å klorvagn. (Detta undantag har senare upphävts.)

§ 99: 2 d.

Tåg, medförande resande, skall ha alla personförande vagnar anslutna till bromsledningen och varje tåg, som förutom dragande loks axlar består av mer än 14 fordonsaxlar, skall ha sista vagnen ansluten till bromsledningen.

§ 99: 2 e.

Signalen »klart för avgång» må i angivna fall på anmodan av föraren visas av lokbiträdet.

§ 99: 2 f.

De åligganden, som enligt detta stycke skola övertagas av stationär personal, skola för de tåg och driftplatser ti efter samråd med miö bestämmas i stället fullgöras av lokbiträdet.

§ 100.

Bestämmelserna i denna paragraf skola i sin helhet tillämpas å bandelen Växjö—Bredåkra.

§ 100: 11.

Bestämmelserna i detta moment få tillämpas å bandelarna Sandbäck—Olofström, Sölvesborg—Hörviken och

Gullberna—Torsås—Bergkvara. (Skr 3/12 42.)

5. Särtryck, andra föreskrifter och meddelanden samt formulär.

Till särtryck nr 2 (são) har utgivits tilläggen nr 1 och 2 samt tillägg nr 1 till são tillägg B.

Ny upplaga av *särtryck nr 33 »Instruktion för växlingstjänsten»*, gällande fr. o. m. den 1 maj 1942, har utkommit.

Ny upplaga av *särtryck nr 243 »Föreskrifter rörande dressiner och andra småfordon»*, gällande fr. o. m. den 1 september 1942, har utkommit.

Genom *tillägg till särtryck nr 314* har fastställts färgnyanser för grått, rött, grönt och gult vid målning eller emaljering av signalmedel.

Genom *ändringstryck till särtryck nr 239, avd. G, med bilagor* har utfärdats ändrade och delvis nya bestämmelser ang. orienteringsmärken, lystringsmärken, märkning av fasta föremål inom 2,6 m avstånd från spårmitt samt ang. anbringandet av hinderpålar och hindermärken, skyddssektionsmärken, skredvarningsmärken och varningsskyltar för lastbryggor vid elektrifierade spår.

Under året ha tre st tryckta *»Meddelande från överinspektören för säkerhetstjänsten»*, numrerade 1—3, utgivits.

En *»Minneslista för tpx»* har tryckts å vikblad för utdelning till tågexpeditörer.

För att underlätta orderutskrivningen å de större ordergivningsstationerna ha *formulären S 8, S 9 och S 10* försetts med karbon på baksidan.

Nytt *form nr 88 T, »Råd och anvisningar till snöskottare vid statens järnvägar»*, har inrättats.

Form nr 207, »Tillståndsbevis för användning av ej motordrivet småfordon», har nytryckts och därvid ändrats.

Form nr 307 G, »Telefonbok vid underrättelsestation», jämte därtill

hörande anvisningar har nytryckts och därvid ändrats.

Form nr 358 Å, »Tågvägsbeskrivning» har nytryckts och därvid ändrats.

Nytt *form nr 363 A 1, »Överlämningsbok för ordergivningsstation»*, jämte anvisningar därtill har inrättats.

Form nr 381 K, »Tågorderbok», har nytryckts.

Nytt *form nr 363 C, »Protokoll vid övertagande av station»*, har inrättats.

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

Nr 127 och 519 ang. vagnar utan krokor för reservkoppling.

Nr 135 ang. underhåll av signalmedel vid el-drift.

Nr 150 ang. tågattiralj.

Nr 159 och 238 ang. vagnar med slag i hjulen (hjulplattor).

Nr 170 ang. placering i kruttåg av vagn med påfyrad eldstad.

Nr 272 ang. bromskraft i tåg.

Nr 280 ang. nödurkoppling av kontaktledning.

Nr 290 ang. instruktion och kontroll genom bromsinstruktörer.

Nr 297 ang. eldsläckningsapparater å tåg med expl. gods av I klass.

Nr 472 ang. provisoriska undantag från såo.

Nr 674 ang. upplag av lösa föremål.

Nr 727 ang. slutsignallyktor, system Nife m. m.,

Nr 728 ang. »förbindelseman» m. m. vid tågmissöden.

Nr 760 ang. kontroll av tryckluftbromsens omställningsanordningar.

Nr 761 ang. förbud att medföra vissa vagnar i snabbgående tåg.

Nr 766 ang. lastningskontroll för undvikande av varmgång.

Nr 770 ang. tillfälliga snöskottares instruerande.

Nr 781 ang. varning för följderna av att eftersätta säkerhetsföreskrifter.

Nr 790 ang. förbud att transportera cellfor med kruttåg.

6. Redogörelser för mera anmärkningsvärda tilldragelser i tåg tjänst.

A. Kollisioner med järnvägsfordon.

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

Väring den 1/1.

Vid passerandet av stationen kolliderade tåg 47, som framgick å spår 2, med de två sista vagnarna i det å spår 1 stående tåg 4430. Dessa vagnar stodo icke hinderfritt i förhållande till spår 2. Såväl de två påkörda vagnarna, vilka spårade ur, som loket och samtliga vagnarna i tåg 47 blevo mer eller mindre skadade, varjämte en del smärre skador uppstodo å spåret. Ingen människa skadades. Olyckshändelsen förorsakades därav, att tågklararen icke på föreskrivet sätt övertygat sig om att tåg 4430 stått hinderklart i förhållande till spår 2.

Hasselfors den 22/1.

Tåg 5019 påkördes under ingåendet å bangården av tåg 1417. Härvid urspårade loket och tvenne vagnar i tåg 1417 samt de fem sista vagnarna i tåg 5019. Såväl loket som vagnarna skadades, varav två vagnar så svårt, att de måste nedskrotas. Två personer erhöilo lindriga skador. Genom urspåringen blockerades linjen för all trafik, och utväxling av resande och gods måste ske vid olycksplatsen. Sammanstötningen orsakades av att tågklararen i Svartå avsänt tåg 1417 utan att ha erhållit anmälan »5019 in i Hasselfors» och klartanmälan från Hasselfors för tåg 1417.

Tyringe den 12/2.

Militärtåg 10624 Hälsingborgs gbg—Hässleholm, som ankom till Tyringe kl 6.10, påkörde vid ingåendet å stationen fjärrgodståg 5663, som ankommit kl 6.00 och stod å spår 1. Stationen blev blockerad för framförande av tåg förbi olycksplatsen kl 6.10—16.18. Vid olyckshändelsen dödades 5 militärer, skadades 4 svårt och erhöilo 11 sådana skador, som fordrade lasarettsvård. Stora skador uppstodo å lok och vagnar. Orsaken till olyckshändelsen var, att för tåg 10624 infartsväxeln felaktigt var lagd till spår 1 i stället för spår 2. Föraren å tåg 10624 hade genom signalbilden å försignalen orienterats om att infartssignalen visade kör men upptäckte sedan, att sistnämnda signal visade fel signalbild för infart, varför han nödbromsade tåget, varvid detta dock ej kunde bringas till stopp, innan kollisionen inträffat. En del särskilda förhållanden anses ha inverkat, såsom den i Kristianstads län påbudna mörkläggningen, som hade påbörjats den 11/2, och i anledning av mörkläggningen föreskriven avskärmning av skenet å huvudsignaler och lokens signallyktor, kurvförhållandena från försignalen till infartssignalen (kurva med 530 m radie), förefintlig lutning samt det vid tidpunkten i fråga förekommande snöfallet och mörkret.

Persberg den 13/2.

Vid tågs 1691 ankomst visade infartssignalen kör, varför tåget infördes å stationen. Härvid inträffade en lindrig sammanstötning med tåg 5313, vilket intagits på samma spår och ännu icke avgått från stationen. Tågklararen hade glömt att ställa infartssignalen till stopp efter intagandet av tåg 5313. Inga skador förorsakades vid missödet.

Grötingen den 15/3.

Tåg 4434 påkörde sista vagnen i mötande tåg 4373, som icke stod hinderfritt. Tågs 4434 lok måste utbytas. Den påkörda vagnen skadades däremot endast obetydligt. Tågklararen hade icke inspekterat utfartstågvägen för tåg 4434.

Sävsjöström den 9/4.

Tåg 9975, som skulle intagas på spår 3, intogs i stället på spår 2, där det sammanstötte med ett växlingsätt. Avsevärda materiella skador uppstodo.

Oppalaby den 6/6.

Tåg 427 sammanstötte vid ingåendet på stationen med tåg 8330. Tågklararen hade, sedan tågs 427 lok passerat infartssignalen, klargjort utfartstågvägen för tåg 8330, innan tåg 427 framkommit till infartsväxlarna. Tågbefälhavaren å tåg 427 dödades, varjämte fem personer skadades. Båda loken och ett flertal vagnar blevo svårt ramponerade.

Selsjön den 12/6.

Tåg 4457, som å stationen skulle möta tåg 4460, sammanstötte med detta tågs sista vagn, som ej stod hinderfritt. På loket upprevs träbeklädnaden på vänster sida, ledstångerna rycktes loss, varjämte en del smärre skador uppstodo. Tågklararen, som uppmärksammat hindret, hade ämnat avsända tåg 4460 först men glömde denna avsikt och avsände i stället 4457 först trots hindret.

Skällsäter den 13/6.

Extra godståg 8981 sammanstötte vid ingåendet å stationen med en lastad godsvagn, vilken stod på ett intill tågspåret liggande lastspår men ej hinderfritt för tåget. Vagnen tillfogades stora skador. Å loket och spåret uppkommo mindre skador. Tåget, som skolat ingå på spår 2, hade felaktigt intagits på spår 1. Tågklareren hade uraktlåtit att inspektera tågvägen.

Piteå—Älvsby den 28/7.

Tåg 8516, som stannat å linjen på grund av lokskada, måste backa för att taga ny fart. Under backningen påkördes rälsbusståget 2706, varvid en resande skadades. Rälsbussen skadades avsevärt. Tåg 2706 hade klart endast till den obehagade driftplatsen Tvärån, emedan tåg 8516 befann sig å sträckan Tvärån—Älvsby. Oaktat föraren å tåg 2706 erhållit besked att 8516 ej inkommit till Älvsby, avgick han med rälsbussen från Tvärån.

Dynäs den 12/8.

Tåg 2666 intogs på fel spår och påkörde tåg 6510. Vid kollisionen erhöles fyra resande i tåg 2666 lindriga skador, varjämte skador uppstodo å tågloket och å två personvagnar. Tågklareren hade underlåtit att inspektera tågvägen.

Ramsjö den 25/8.

Tåg 9423 sammanstötte strax söder om Ramsjö med en vagnuttagningsvagn, som enligt ursprunglig bestämmelse skulle ingå till Hälsinge-Nybo men i stället infördes till Ramsjö. Föraren å tåg 9423 dödades vid kollisionen. Tågs 9423 lok ramponerades svårt, varjämte flera vagnar förstördes. Spåret måste helt omläggas på en sträcka av 60 m. Tågklareren i Ramsjö hade avsänt tåg 9423, innan vagnuttagningsvagnen införts och utan att hinderanmälan återkallats eller vederbörlig tåganmälan utväxlats. Föreskriven skyddssignalering hade icke varit anordnad.

Örebro C den 2/9.

Tåg 4358 sammanstötte på ingående å stationen med å tågspåret stående vagnar. Föraren observerade i tid vagnarna och bromsade in tåget, varför inga skador uppstodo. På grund av ofullständig tågvägsinspektion hade tågvägsinspektören ej sett de kvarlämnade vagnarna.

Storvik den 13/9.

Tåg 24 kolliderade vid ingåendet på stationen med ett GDJ-lok, vilket var på väg ut från stallet. Föraren å det påkörda loket erhöles en del skärsår, varjämte skador uppstodo å båda loken samt å två personvagnar i tåg 24. Tågklareren hade frigivit tågvägen för tåg 24, oaktat tågvägsinspektion ej hade anmälts utförd.

Västanfors den 29/9.

Tåg 4355, som intogs å spår 1, sammanstötte vid ingåendet med sakta fart med en banavdelningen tilldelad tomvagn. Inga skador uppstodo. Bangården ligger i kurva, och tågexpeditören hade glömt denna vagn, då körsignal visades.

Vallsta—Arbrå den 8/10.

Tåg 4213, som stannat å linjen för slangbrott, påkördes av tåg 4201. Vid kollisionen kastades 3 vagnar i 4213 ur spår, varvid kontaktledningen raserades c:a 100 m. Ingen människa skadades. Tågs 4201 lok och de tre sista vagnarna i tåg 4213 skadades. Å spåret uppstodo endast mindre skador. Tågklararen i Vallsta hade avsänt tåg 4201 utan att ha erhållit »4213 in i Arbrå» samt »Klart 4201 till Arbrå».

Hjulsbro den 14/10.

Tåg 944 intogs å stationen medelst signalering enl säo § 52. På grund av att en växel låg fel ingick tåget å orätt tågväg och sammanstötte därvid med tåg 7362. Tåg 944 hade ringa hastighet, varför skadorna ej blevo av större omfattning.

Ängelholm C den 5/11.

Tåg 7915, som stannat för stoppsignal från infartssignalen, påkördes bakifrån av ett lok. Vid kollisionen skadades de två sista vagnarna i tåg 7915 samt det påkörande loket. Bandisposition hade anordnats mellan Ängelholm C och Skälderviken för vagnuttagnings, som skulle varit införd till Ängelholm C före tåg 7915. Emellertid blev vagnuttagnings försenad och måste kvarstanna i Skälderviken. Sedan tåg 7915 avgått från Skälderviken avgick vagnuttagnings (det ensamma loket) utan att ny bandispositionsorder erhållits. Ej heller hade anmälan »7915 in i Ängelholm» avlåtits eller hinderanmälan utväxlats mellan Skälderviken och Ängelholm C.

Nissafors den 5/11.

Rälsbusståg 659 sammanstötte med tågs 6921 sista vagn, som ej stod hinderfritt. Å tåg 6921 fanns endast en slutsignallykta, uppsatt vid främre änden på sista vagnens högra sida. Tågexpeditören utförde inspektionen beträffande hinderfriheten för tågs 659 infartstågväg genom att på avstånd iakttaga tågs 6921 slutsignallykta, från vilken synlinjen honom ovetande gick ovanför vagnarna närmast framför den sista, emedan ifrågavarande vagnar voro öppna. Han konstaterade därvid att lyktan befann sig på lämpligt avstånd till vänster om tågvägen. Han tog för givet att den lykta, som han iakttog, var uppsatt på vänstra sidan. Genom detta misstag felbedömdes avståndet till sista vagnen. Någon svårare personskada uppstod icke, men rälsbussen blev obrukbar.

Håsjö den 6/11.

Mötet mellan tågen 8222 och 91 hade förlagts till Håsjö. För båda tågen skulle tågvägen tidtabellsenligt utgöras av spår 2, och ändring härutinnan företogs ej, utan tåg 91 påkörde tåg 8222, som förut intagits. Ett 10-tal personer skadades. Hjälpståg rekvirerades från Ånge. I tåg 8222 urspårade 2 vagnar, varjämte loket skadades så svårt, att det ej kunde fortsätta för egen maskin. Obetydliga skador å spåret.

Lappträsk den 10/11.

Tåg 6553 intogs på fel spår och sammanstötte med tåg 6566, varvid tre vagnar urspårade. Skador uppstodo å såväl vagnar som gods. Tågvägsinspektion hade försumrats, varjämte säo § 52: 3 tillämpades, ehuru förutsättningar därefter ej voro för handen.

Dysjön—Ånge den 19/12.

Tåg 2423 sammanstötte å linjen med 4 vagnar, vilka gått loss från tåg 5927. Sedan vagnarna gått loss, hade tåg 5927 stoppats genom nödbromsning. Vid undersökning, som därefter företogs av lokpersonalen, hade upptäckts, att tryckluftledningens avstängningskran på den sist gående vagnen stod öppen, att bromsslängen hängde ned och att kopplet var upphängt. Att denna vagn saknade slutsignaler uppmärksammades ej, och ej heller förstod lokpersonalen, att vagnar slitit sig från det övriga tåget, varför tågets främre del kördes vidare. Tågklareraren i Ånge erhöll icke besked av lokpersonalen om det inträffade och uraktlät att på betryggande sätt skaffa sig visshet om huruvida tåg 5927 medförde slutsignal, innan »5927 in i Ånge» anmälades. Vid kollisionen skadades loket och tre vagnar svårt. Inga personer skadades.

Arvidsjaur den 25/12.

Rälsbusståg 1031 påkörde å stationen stående tåg 10223. Avsevärda skador uppstodo å rälsbussen samt å en personvagn i tåg 10223. Sedan tåg 10223 inkommit, hade tågklareraren anmält »10223 in i Arvidsjaur», utan att infartssignalen dessförinnan återställts till stopp. Eftersom tåg 1031 hade samma tågspår som tåg 10223, erhöles rätt signalbild.

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

Oringen den 28/1.

Tåg 2667 påkörde en boggivagn i tåg 2668 vid möte med detta tåg enl § 100 å obevakad driftplats utan huvudsignaler. Vagnen stälpte. Ingen resande skadades. Mörker och rök skymde sikten vid tillfället. Tågbefälhavaren å tåg 2668 hade givit varsamhetssignal och därefter framåtsignal till 2667, men tåget hade ej kunnat stoppas före infartstågvägens slutpunkt.

Halmstad C den 24/2.

Tåg 5153 framfördes å rangerbangården med så stor hastighet, att tåget icke kunde bringas att stanna framför utfartssignalen, som visade stopp, utan fortsatte c:a 50 m förbi denna. Härvid sammanstötte tåget med ett växlingsätt, varigenom avsevärda materialskador uppkommo.

Sköldinge den 22/6.

Tåg 7015 gick förbi infartssignalen i stoppställning, enär bromsen ej fungerade, och sammanstötte med tåg 7005, som stod å spår 2. Ingen resande skadades. Tågbefälhavaren fick ett lindrigt skrubbsår vid tinningen. Ett koppel avrycktes å en vagn i tåg 7005.

Alingsås den 28/6.

Vid tillkoppling av loket till tågs 1059 vagnsätt ägde en ganska kraftig sammanstötning rum, beroende på att loket ej inbromsades tillräckligt. Härvid skadades loket svårt i B-änden, varjämte en F-vagn erhöles avsevärda och en Co-vagn en del mindre skador. Varken föraren eller någon av de i tåget åkande personerna skadades.

Växjö den 19/7.

Tåg 263, som utgjordes av motorvagn, kunde vid infarten icke stanna på avsedd plats utan stötte samman med vagnar, som voro uppställda invid

stoppbocken. En resande erhöj lindriga skador. Motorvagnen och tre av de påkörda vagnarna skadades. Föraren hade icke manövrerat bromsanordningen på föreskrivet sätt och icke heller utfört bromsprov.

Edsbyn den 26/7.

Rälsbusståg 2607 infördes å stationen förbi infartssignalen i stoppställning och påkörde tåg 8421, varvid skador uppstodo å rälsbussen. Bristande uppmärksamhet hos rälsbussföraren.

Tomteboda den 17/10.

Tåg 7002 körde förbi slutmärket i norra änden av spår 4 och sammanstötte med tåg 4214, varvid skador uppstodo å 7002 lok.

Grevie den 27/10.

Tåg 5153 stannade å linjen 1 km norr om Grevie på grund av slirning. Tåget delades, och föraren införde främre delen till Grevie. Då de kvarlämnade vagnarna skulle avhämtas, kolliderade loket med dessa, varvid loket och två av vagnarna skadades. Stoppsignalering till skydd för de kvarlämnade fordonen hade icke anordnats vare sig bakåt eller framåt.

Borås Ö den 9/11.

Vid tågs 829 ankomst visade infartssignalen stopp, vilket på grund av den rådande tätta dimman ej kunde iakttagas förrän omedelbart framför signalen. Försignal till infartssignalen saknas. Tåget kunde därför ej stannas, förrän det passerat infartssignalen. För att undvika olyckshändelse vid en bakom tågsättet befintlig vägkorsning framfördes tåget felaktigt till nästa huvudsignal. Strax efteråt påkörde ett växlingssätt, som från ett sidospår vid Borås Övre fördes in i tågvägen, bakifrån tågets sista vagn. Ingen skada uppstod.

Älvho—Lillhamra den 30/11.

Tåg 8405 blev under uppehåll för vattentagning vid Knoppens vattentag påkört av 3 vagnar, som tidigare avkopplats från tåget och kommit i rullning. Otillräcklig förstängning av vagnarna efter avkopplingen. Smärre skador uppkommo å vagnarna.

Orsakade av försummelse vid växling.

Klippan den 7/2.

Under växling med tåg 2373 törnade en DF-vagn mot en längre bort å spåret stående vagn, så att en posttjänsteman, som åkte i postvagnen, skadades lindrigt. Vårdslöshet från växlingspersonalens sida.

Södertälje C den 27/2.

Vid tågs 310 Se ingång å spår 5 kolliderade det med tågs 181 tågsätt, som växlad från spår 3. När växlingsledaren företog växlingsrörelsen, förbisåg han, att backgående tåg 310 Se, bestående av fyra vagnar, icke inkommit från Södertälje S, och han iakttog icke befintlig spårspärrsignal, som visade stopp till förhindrande av rörelser från spår 3. Vid olyckstillfället omkommo 4 personer och skadades 6 lindrigt.

Strömsnäsbruk den 9/4.

När tåg 7993 erhållit avgångssignal och satt sig i rörelse, påkördes det ungefär vid tågets mitt av en vagn, som tidigare växlat från tåget och skjutsats in å ett intilliggande spår. Vagnen urspårade härvid.

Örbyhus den 11/4.

Under växling med tåg 7112 inträffade en sammanstötning på grund av att en växel ej hade lagts rätt, varvid 3 vagnar urspårade med båda hjulparen och en fjärde vagn med det ena hjulparet. En av vagnarna törnade mot en kontaktledningsstolpe, vilken kröktes, så att strömbrott uppstod. Å vagnarna förorsakades en del skador.

Vänersborg den 12/5.

Tåg 9921 sammanstötte med ett växlingssätt, som uppställts å huvudspåret strax utanför stationens infartssignal.

Sundsvall C den 18/5.

Då tåg 6123 var på ingående å stationen, rullade ett antal vagnar in i infartstågvägen och törnade mot tåget. Vagnarna hade kommit i drift från ett angränsande spår, där växling pågick i strid med säo § 56:2. En del skador uppstodo å de i tåg 6123 påkörda vagnarna.

Bollnäs den 20/6.

När tåg 4352 var på ingående å stationen, blev det påkört av ett växlingssätt, som med loket främst framfördes i riktning mot tåget. Vid kollisionen skadades 11 godsvagnar och växlingsloket. I strid med gällande bestämmelser hade växlingen skeft å spår, som mynnade ut i tågvägen och ej var skyddad mot växlingsrörelsen.

Hässleholm den 3/11.

Då tåg 9425 var på ingående till godsbangården, påkördes ett lok och några vagnar, som under växling utförts i tågvägen. På grund av det återstående korta avståndet efter upptäckten kunde tåg 9425 ej bringas att stanna i tid. Skador uppstodo på lok och vagnar. Växlingsledaren och biträdet på det lok, som utförde växlingen, hade icke aktgivit på signalen från befintlig spårspärrsignal.

Vika den 17/11.

Under växling med tåg 7722 råkade ett antal från tåget avkopplade vagnar komma i drift, så att de rullade ut på linjen mot det på väg mot stationen varande tåg 1652. På grund av stigning i banan strax utanför stationen stannade dock vagnarna och började rulla tillbaka, varvid de kraftigt sammanstötte med tågs 7722 lok, som gått ut för att hämta in vagnarna till Vika, och härvid uppkommo en del materialskador. Tåg 1652 hade stoppats ett gott stycke söder om infartssignalen. Olyckstillbudet föranleddes av att växlingspersonalen icke verkställt erforderlig förstängning eller fastbromsning av de fränkopplade vagnarna.

Vagnhärad den 15/12.

Då tåg 7011 var på ingående, sammanstötte det med lok och vagnar från tåg 7002, som just påbörjat en växlingsrörelse. Sammanstötningen inträffade i norra änden av bangården nära växeln mellan spåren 2 och 3. Tågs 7002 lok och fyra vagnar samt loket och sju vagnar från tåg 7011 urspårade. Föraren å tåg 7011 dödades omedelbart, och föraren å tåg 7002, biträdet å tåg 7011 samt två andra personer erhöilo smärre skador.

Orsakade av annan anledning.

Gärsnäs den 25/2.

Föraren å tåg 2585 kunde ej bringa tåget att stanna framför infartssignalen, som visade stopp. Enär det gröna glaset å skivförsignalen var söndrigt (c:a $\frac{2}{3}$ av glaset var borta), hade föraren fått den uppfattningen, att försignalen visade ofärgat blinkande sken och att alltså infartssignalen visade kör. Tåget kolliderade med ett växlingssätt, varvid 4 godsvagnar, en C-vagn och båda loken skadades.

Orsa den 2/3.

Vid tågs 6457 avgång påkördes två hopkopplade vagnar, en C- och en F-vagn, vilka stodo å ett intilliggande spår ehuru ej hinderfritt. F-vagnens ena hjulpar urspårade. Loket erhöi en del skador och måste utbytas. Vid tillfället rådde skymning. De båda påkörda vagnarna hade ej förstängts och torde av okänd anledning ha kommit i rullning efter tågvägsinspektionens avslutande.

B. Kollisioner med småfordon och vissa andra olyckshändelser med fara för personal.

Orsakade av fel vid expediering eller framförande av tåg.

Degermyr—Hörnsjö den 30/1.

Tåg 4355 sammanstötte strax söder om Degermyr med ett B-fordon. De däri åkande hunno kasta sig av. B-fordonet blev fullständigt ramponerat. Dess förare hade från Hörnsjö gjort framställning hos tågklararen i Degermyr om tågs 4355 kvarhållande där, till dess dressinen inkommit. Tågklararen underlät emellertid att å form. S 11 underrätta lokpersonalen om kvarhållandet och glömde kvarhålla tåget.

Sävsjöström—Älghultsby den 13/3.

Extra fjärrgodståg 6567 kolliderade med ett i motsatt riktning gående B-fordon, som skadades betydligt. Tågklararen å underrättelsestationen hade icke underrättat småfordonsföraren om tågets gång, emedan tåget vid underrättelsens lämnande skulle ha varit framme vid bestämmelsestationen enligt tidtabellen och han ej kände till att det försenats. Ingen människa skadades.

Björneborg—Strömtorp den 14/4.

Tåg 1414 stoppades å linjen, enär föraren observerade, att en motordressin kom emot tåget. Motordressinen återfördes till Björneborg. Tågklararen i Strömtorp, som mottagit begäran att kvarhålla tåget, tills dressinen inkommit, hade glömt bort detta.

Bispgården—Ragunda den 20/5.

Tåg 8221 påkörde en vid en banvaktstuga stillastående motordressin, i vilken befunno sig två personer, vilka dock hunno lämna densamma före sammanstötningen. Dressinen ramponerades svårt. Dressinföraren hade hos Bispgården gjort framställning om tågets kvarhållande, tills dressinen ankommit till stationen. Då tågklararen ej var anträffbar, när dressinföraren ringde, gjordes framställningen av denne, i strid med gällande föreskrift, till en annan tjänsteman, som införde anteckning om tågets kvarhållande i tåg-tidjournalen men ej skrev ut order till tåget. Han nämnde ej något om dressinfärden till tågklararen, vilken ej observerade anteckningen i tåg-tidjournalen utan gav avgångssignal till tåget.

Torp—Alingsås den 28/8.

När tåg 1033 hunnit till kurvan strax söder om Torp, upptäckte lokpersonalen på c:a 80 m avstånd en motordressin, som kom emot tåget. Nödbromsning företogs omedelbart, men på grund av det korta avståndet kunde en kollision ej undvikas. Dressinen, som fördes med framför tåget omkring 100 m, blev fullständigt förstörd. I motordressinen befunno sig fyra tjänstemän, vilka hoppade av densamma. Härvid erhöill en av dem så svåra skador, att han omedelbart avled, under det att de övriga erhöillo mindre skador. Dressinföraren hade begärt, att tåg 1033 skulle kvarhållas i Torp, tills B-fordonet dit inkommit. Denna begäran hade ej givits den formulering såo föreskriver. Ej heller hade tågexpeditören utskrivit order till tåg 1033 å vederb. formulär eller gjort anteckning i tågtidjournalen om kvarhållandet.

Nyhem—Grötingen den 4/9.

Tåg 8221 påkörde ett B-fordon, som ramponerades. Ingen människa skadades. Småfordonsföraren hade i Nyhem begärt, att tåg 8221 skulle kvarhållas, tills B-fordonet inkommit, men tågklararen hade glömt denna begäran.

Vattjom—Töva den 5/11.

Ett B-fordon mötte omkring 1 km utanför Vattjoms station tåg 6123. Fordonet kunde i tid bringas till stopp och backas, varigenom sammanstötning förhindrades. Småfordonsföraren hade begärt att tåg 6123 skulle kvarhållas i Vattjom, men tåg 6123 hade likväl avsänts innan B-fordonet inkommit.

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

Forsmo—Selsjön den 3/1.

Tåg 4351 påkörde en trampdressin i en skärning strax söder om Selsjön. Dressinen, som framfördes av en banvakt, förstördes. Banvakten undkom utan skador. Denne, som kände till tåget, hade stannat och lyssnat men ej hört tåget, varför han fortsatt färden.

Gällö—Pilgrimstad den 9/2.

Extratåg 4514 påkörde en trampdressin, framförd av en banvakt. Trampdressinen, som var lastad med räler, hann ej undanföras från spåret utan förstördes. Banvakten, som skadades, hade ej anmält A-fordonsfärd och ej heller gjort sig underkunnig om tågläget.

Helgum—Långsele den 27/2.

Tåg 4450 påkörde en trampdressin, å vilken en banvakt färdades. Banvakten, som undkom oskadad, hade ej gjort sig underrättad om tågets gång. Dressinen förstördes.

Skultorp—Stenstorp den 15/4.

En dubbelspårsbyggnaden tillhörig motortralla påkördes av extra godståg 4430. Småfordonsföraren undkom oskadad, men motortrallan skadades avsevärt. Å loket och spåret uppstodo inga skador. Småfordonsföraren, som anmält färden för Skövde station, säger sig ej ha blivit underrättad om att tåg 4430 gick ifrågavarande dag.

Bispgården—Ragunda den 28/4.

Tåg 10123 påkörde en med ved lastad trampdressin. Dressinen demolerades. Småfordonsföraren, en banvakt, undkom oskadad. Han förklarade, att han glömt tåget.

Gnosjö—Hillerstorp den 5/5.

Tåg 504 kolliderade med ett B-fordon, vilket därvid sköts framför tåget c:a 150 m och delvis ramponerades. Småfordonsföraren undkom oskadad. Han hade glömt tåg 504 (ordinarie tåg).

Långhem—Kindsboda den 22/9.

Då tåg 9913 var på utgång ur en kurva, upptäckte föraren på kort avstånd en motordressin å spåret. Tåget kunde icke bringas att stanna utan påkörde dressinen. Småfordonsföraren hade glömt tåget.

Västanfors—Dagarn den 24/9.

Tåg 10124 påkörde en motordressin, som därvid fullständigt förstördes. Vid anmälan om småfordonsfärden erhöles ej besked att tåg 10124 var anordnat.

Sundsvall C—Töva den 17/10.

Ett B-fordon, som stannat på grund av motorskada, påkördes av en vagnuttagning. Småfordonsföraren, som erhöles lindrigare skador, hade underrättats om vagnuttagningen.

Gastsjön—Kälarne den 16/11.

Ett ensamt lok, som framfördes under bandisp., sammanstötte med ett B-fordon, som spolierades. Två personer, som färdades på dressinen, undkommo oskadade. Tågklararen i Kälarne hade icke delgivit bandispositionsordern till underrättelsestationen.

Skåre—Kil den 18/11.

Extratåg 9489 påkörde en lastad tralla, som av en banvakt hade uttagits på linjen för lastning av jord. Banpersonalen visade stoppsignal mot tåget med röd signalflagga, men på grund av för kort avstånd kunde tåget ej i tid bringas att stanna. Trallan sönderkördes, men loket skadades ej. Banvakten hade på morgonen erhållit underrättelse om extratågets gång.

Långträsk—Storblåiden den 19/11.

Tåg 9463 sammanstötte å linjen med en motordressin. Föraren hade dessförinnan hoppat av. Motordressinen skadades. Småfordonsföraren hade anmält B-fordonsfärden till underrättelsestationen men icke erhållit besked att extratåg 9463 var anordnat.

Gårdsjö den 3/12.

Då tåg 9436 efter erhållen avgångssignal passerade stationen, observerade lokpersonalen en lastad tralla i utfartstågvägen. På grund av kurva och emedan vagnar funnos på intilliggande spår kunde fordonet ej iakttagas förrän på c:a 150 m avstånd, varför kollision ej kunde undvikas. Trallan användes av några banarbetare för transport av materiel för dubbelspårsarbetena. De hade underlåtit att efterhöra tågläget och hade ej begärt tillstånd att begagna tågspåret.

Hörnsjö—Degermyr den 10/12.

Tåg 9454 påkörde å linjen en motordressin, som blev svårt ramponerad. B-fordonsfärden hade i vederbörlig ordning anmälts till underrättelsestationen. Småfordonsföraren hade icke uppfattat något besked om att extratåg 9454 var anordnat, men av stationen har uppgivits, att sådant besked lämnats.

Järna—Hölö den 30/12.

Extratåg 4553 påkörde en med stängselstolpar lastad trehjuling. Småfordonsföraren blev skadad. Banpersonalen hade icke underrättats om tågets gång.

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

Gåreleselet—Röån den 10/1.

Rälsbusståg 2691 påkörde och dödade en banarbetare, vilken färdades på en trampdressin. Skramlet från dressinen och det förhållandet, att småfordonsföraren på grund av den stränga kylan hade en pälsmössa neddragen över öronen, torde starkt ha bidragit till att han ej hört den annalkande rälsbussens signaler. På grund av lutning och emedan dressinen till följd av mindre god sikt samt kurvor sent upptäcktes, kunde rälsbussen ej bringas till stopp i tillräckligt god tid för att undvika påkörningen.

Nässjö den 14/1.

Tåg 7572 påkörde norr om ställverk II en motordressin, som av ledningspersonal kvarlämnats på spåret. Dressinen skadades.

Killeberg—Älmhult den 22/1.

Under det att ledningspersonal vid färd å B-fordon var sysselsatt med felsökning, påkördes fordonet av tåg 104, som framfördes av ånglok. Tiden för B-fordonsfärden hade överskridits. B-fordonet förstördes fullständigt och ett gardjärn på loket gick av.

Byringe—Åkers styckebruk den 30/1.

Vid sträckbesiktning medelst dressin överraskades en banvakt av tåg 383 i en bergskärning. Tåget upptäcktes i så god tid, att dressinen hann avlyftas från spåret, ehuru på grund av snöhinder ej helt hinderfritt. Dressinen träffades därför av ett vagnfotsteg i det passerande tåget samt slungades mot bergväggen och slogs sönder. Däremot skadades icke banvakten.

Krampen den 28/2.

Tåg 75 påkörde vid infarten en motordressin, som obemannad kvarställdes på spåret.

Njurunda—Årskogen den 23/2.

Rälsbusståg 2462 påkörde en banvakt, som förrättade inspektion. Vid banvaktens försök att draga dressinen av spåret träffades han och dressinen av rälsbussen, varvid banvakten erhöll mindre skador. Hans fickur gick några minuter sent.

Degermyr—Hörnsjö den 5/3.

Tåg 4344 påkörde en trampdressin, som förts av en banvakt. Denne hade hoppat av men icke hunnit lyfta av dressinen hinderfritt. Dressinen förstör-

des, och banvakten fick under försök att draga dressinen längre från spåret en mindre skada i vänstra handen.

Mariedam—Rönneshytta den 27/3.

Tåg 4354 påkörde en dressin. Dressinföraren, en banvakt hindrades av höga snövallar att få undan dressinen tillräckligt.

Mellansel den 1/4.

När tåg 4456 passerade infartssignalen, observerade lokpersonalen, att en tralla med oljefat växlades in i tågvägen. Tåget kunde ej bringas att stanna, utan trallan erhöll en knuff, så att ett oljefat föll av och kom under loket och förstördes. Endast smärre skador uppstodo på loket.

Diö den 4/4.

Tåg 88 påkörde en trampdressin, som en banvakt kvarlämnat på spåret. Tågklararen hade icke observerat dressinen, som fullständigt förstördes. Inga skador uppstodo å loket.

Björkliden—Kopparåsen den 22/5.

En dressin, som var avlyftad från spåret men ej stod hinderfritt, spolierades av tåg 2832.

Brännberg—Degerbäcken den 8/6.

Tåg 2424 påkörde vid ingången till en kurva en trampdressin och skadade därvid till döds en banarbetare, vilken var i färd med att föra undan dressinen och en låda, som han medförde.

Björna—Leding den 18/6.

Tåg 9456 påkörde i en lutning en hjuling, lastad med rälsplattor. Hjulingen hann ej undanskaffas utan endast ställas i upprätt läge på spårets vänstra sida. Hjulingen splittrades. Endast obetydliga skador på loket.

Långsele—Sollefteå den 18/6.

Tåg 2665 påkörde en trehjuling, framförd av en banarbetare. Denne hoppade av och undgick att skadas, men fordonet krossades.

Nyåker—Högbränna den 2/7.

Tåg 2424 påkörde och skadade en trampdressin, som kvarglömtes på spåret.

Smedby—Kalmar S den 11/7.

Tåg 6252 påkörde en dressin, som kvarlämnats på spåret. Dressinen sönderkördes.

Storblåtiden den 15/7.

Tåg 94 påkörde en trampdressin, som ej stod hinderfritt för tåget. Dressinen kastades mot en mellan spåren uppställd låda och ramponerades.

Perstorp—Hyllstofta den 31/7.

Tåg 2303 påkörde en trehjuling, som obehörigt uttagits å linjen av två banarbetare. Dessa hoppade av, men trehjulingen sönderkördes.

Brännberg—Degerbäcken den 2/8.

Tåg 9452 påkörde vid utgången ur en kurva en lastad motordressin, som ej undanförs från spåret. Dressinen ramponerades. Å tågets lok uppstodo smärre skador.

Almedal—Mölnalds övre den 27/8.

Tåg 506 påkörde en trehjuling, som kvarlämnats på spåret av en banvakt, medan han tillfälligt avlägsnat sig.

Bastuträsk—Kusfors den 31/8.

Under vagnuttagning medelst lok påkördes en motortralla och en till densamma kopplad tralla. Motortrallan ramponerades. Å loket kröktes ett fotsteg.

Växjö—Ingelstad den 25/9.

Tåg 9092 påkörde en såsom B-fordon framförd motordressin, vilken delvis ramponerades. Tåget, som får avgå 15 minuter före tidtabellsenlig tid, hade kört in några minuter och upphann därför dressinen, innan denna hann fram till den vägkorsning, där föraren ämnat undanföra dressinen.

Näsberg—Lakaträsk den 4/10.

Tåg 93 påkörde strax norr om Lakaträsk en trehjuling, varvid bromsledningen på vagnen närmast loket slogs av. Tåget handbromsades till Lakaträsk, där den skadade vagnen avkopplades.

Trehörningsjö—Nyåker den 31/12.

Rälsbusståg 190 mötte i en bergskärning en trampdressin, som därvid förstördes. Å rälsbussen uppstodo en del mindre skador. På grund av att utrymmet mellan banan och bergväggen var för litet, hade dressinen ej kunnat avlägsnas hinderfritt från spåret.

∟ Orsakade av andra anledningar.

Furudal—Skattungbyn den 20/3.

Tåg 6451 påkörde en banvakt, då denne var i färd med att lyfta sin hjuling från spåret. Banvakten blev hängande på lokets koppelkrok och erhöll endast mindre skador.

Räppe den 27/8.

Vid tågs 6251 infart å stationen kolliderade tåget med en lastad tralla, vilken kom emot tåget utan bemanning. Trallan användes för transporter å ett sidospår och hade lämnats stående utan vederbörlig förstängning.

Hammenhög—Gärnäs den 29/10.

Tåg 8233, som utgjordes av ensamt backgående lok, påkörde två trampdressiner, av vilka den ena helt förstördes och den andra skadades något. De åkande hunno kasta sig av. Tåg 8233 hade anordnats i stället för tåg 8393, som inställts, och framfördes i ett tidigare läge än tåg 8393. Banpersonalen hade icke underrättats härom, varom föraren å tåg 8233 lämnats besked.

C. Kollisioner med landsvägsfordon.

Orsakade helt eller delvis av järnvägs personals försummelser.

Kåremo—Rockneby den 21/1.

Vid en vägkorsning strax norr om Rockneby påkörde tåg 3826 en personbil, som skadades. Befintliga vägbommar voro ej fällda, när vägvakten avlägsnat sig för att efterhöra tågläget. Mötet mellan tågen 3826 och 9979 hade förlagts från Rockneby till Kåremo.

Moliden—Själeuvad den 12/2.

Extratågs 9731 lok kolliderade vid passerandet av en vägkorsning med en utskjutande stock på en lastbil. Endast mindre skador uppstodo på loket och bilen. Vägkorsningen är skyddad av bommar. Tåget hade avgått från Mellansel 10 min. försenat men kört in tiden till Själeuvad. Vägvakten hade icke räknat med tidinkörning.

Ryr—Ängebacken den 13/2.

Tåg 902 påkörde en lastbil vid en vägkorsning, som är skyddad av automatiska vägsignaler, av vilka dock den ena på grund av isbildning i signalen icke visade stopp mot vägfärande, då tåget nalkades. Bilen skadades ganska avsevärt.

Kvidinge den 6/8.

En motortralla kolliderade vid en vägkorsning med en lastbil. Vid kollisionen skadades sju man, som åkte på motortrallan, därav fem så svårt, att de måste transporterats till lasarettet i Ängelholm för vård. Motortrallan blev helt förstörd. Bilens främre del skadades.

D. Urspåringar.

Orsakade av bristfällig eller försummad tågvägsinspektion.

Nyhyttan den 7/1.

Då rälsbusståg 1661 var på utgående från platsen, urspårade rälsbussen i utfartsväxeln med främsta boggin. Missödet berodde på att tågklareraren lade om växeln, innan rälsbussen passerat densamma. Några skador uppkommo ej.

Torneträsk den 9/4.

Rälsbusståg 2830 urspårade på grund av att en växel låg fel. Växeln uppkördes, varvid några stag kröktes. I övrigt inga skador.

Långele den 18/5.

Rälsbusståg 2652 urspårade vid ingående å stationen i en medväxel, beroende på att denna låg fel. Tågvägsinspektören hade icke förvissat sig om att infartstågvägen var klar och betryggad.

Stockaryd den 25/8.

Vid tågs 4355 avgång urspårade sista vagnen i tåget. Urspåringen skedde i en växel, över vilken backning med tåget tidigare företagits, varvid växeln uppkörts.

Tomteboda den 2/9.

Då försenade tåg 7025 var på utgående å östra bispåret, påkördes femte vagnen från slutet av ett växlingslok. Fem vagnar urspårade, varvid skador å spår och vagnar uppstodo. En skyddsväxel intog ej det från tågvägen avvisande läget. Ofullständig tågvägsinspektion.

Mellansel den 5/10.

Tåg 6712 sammanstötte under ingående på stationen med en vagn, som ej stod hinderfritt. Vagnen urspårade och skador uppstodo å 4 godsvagnar och 2 personvagnar. Bristfällig tågvägsinspektion.

Åsperöd den 26/10.

Vid tågs 8365 avgång låg en växel i utfartstågvägen fel, varför tåget ingick å ett spår, som slutade med stoppbock. Trots bromsning kunde tåget ej stanna utan påkörde stoppbocken, som bräcktes. Tåget fortsatte ungefär en loklängd utför en vall, varvid loket lade sig åt ena sidan i ungefär 45° vinkel mot horisontalplanet. Tåget bestod av 11 lastade vagnar. Loket och vagnen närmast loket erhöilo betydande skador. Ofullständig tågvägsinspektion.

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

Lund C den 29/4.

Då växlingståg 026 å industrispåret Hardeberga—Lund C skulle ingå till Lund C, körde tåget, som bestod av E-lok jämte 14 med makadam lastade Ibö-vagnar, in på ett säkerhetsspår och genom stoppbocken vid detta, varvid loket borrhade sig ned i marken och den andra vagnen från loket gled upp över den främsta vagnen. En stationskarlsaspirant, som åkte å denna vagns bakre ände, blev klämd och dödades så gott som omedelbart. Emedan ställverket icke erhöilit någon order om att tåget skulle intagas å stationen, visade infartsvärgssignalen stopp och intog infartsväxeln läge till skyddsspåret. Av förhöret framgick, att klartanmälan, som enligt för industrispåret gällande föreskrifter skulle lämnas från Lund C till en vägvakt, ej avlåtits för tåg 026 av någon av den vid Lund C i tjänst varande personalen, att vägvakten sagt sig ha erhöilit klart för tåget, dock utan att han tagit reda på vem som lämnat klartanmälan, och att föraren, som vederbörligen iakttagit stoppsignal från värgssignalen, ej kunnat bringa tåget att stanna framför nämnda signal. Loket, tendern och 7 Ibö-vagnar skadades.

Karlsborg—Mölltorp den 10/6.

Tåg 1362, bestående av ensamt lok, urspårade med tendern. Sedan loket därefter framgått några skenlängder, urspårade även lokhjulen med undantag av de främre. I anledning av missödet måste resande i ett kvälls- och ett morgontåg befordras med landsvägsbuss mellan Mölltorp och Karlsborg, innan loket hunnit upptagas å spåret. Missödet har ansetts i övervägande grad vara föranlett av att loket framförts med för hög hastighet.

Lagmansholm den 29/8.

Vid tågs 9407 ingående å stationen urspårade tågets fem sista vagnar i infartsväxlarna. Hjälpståg rekvirerades. Urspåringen vållades av att ingångsväxeln omlades under tågets gång över densamma.

Åskilje den 30/8.

Tåg 10465, ensamt lok, intogs på sidospår för tågmöte. Vid tågets framförande över stationen påkördes en spårspärr, varvid loket urspårade. Å loket kröktes ett gardjärn. Mindre skador uppstodo å spåret.

Långsjön den 3/9.

Vid införande av en vagnuttagning medelst lok urspårade loket i en växel på grund av att växeltungan icke slöt till stödrälen. En uppgrävd telefonkabel hade kommit mellan tungan och stödrälen. Då växeln icke kunnat omläggas från ställverket, hade tkl ämnat lägga om den lokalt. Under tiden lät tillsyningsmannen införa fordonen utan att hava erhöilit tillstånd eller signal härtill.

Harplinge den 15/9.

Då tåg 7670 (rälsbuss) var på utgående från stationen, urspårade bussen, enär en växel lades om, innan bussen passerat densamma. Rälsbussen erhöll en del skador, och hjälpmanskap från Halmstad måste rekvireras för bussens undanförande.

Gustavsholm den 16/9.

Tåg 10453 hade möte med tåg 10464. Sedan mötet ägt rum, backade tåg 10453 ut på huvudspåret, varvid en spårspärr påkördes och ett hjulpar å sista vagnen urspårade. Föraren hade företagit backningen utan att hava erhållit signal till denna rörelse.

Södertälje S den 25/9.

Sedan körsignal visats till spår 2 för tåg 139 se, återtogs denna på tkl:s order för att tåg 18 skulle kunna intagas å spår 3, varvid upplösning av tågvägen för 139 se påbörjades. Lokpersonalen å tåg 139 se hade iakttagit körsignalen men observerade ej, att den återställdes till stopp, och tåget kom in i den under upplösning varande tågvägen med påföljd att hela tåget urspårade. Ingen människa skadades. 2 vagnar skadades, varjämte en del skador uppstodo å spåren.

Åsträsk den 10/11.

Tåg 9452 kunde ej bringas att stanna, förrän loket passerat hinderpålen vid infartstågvägens slutpunkt. Tågets lok stannade i växel 1, som uppkördes, varvid ett av lokets hjul urspårade. Inga skador uppstodo å loket, och växeln skadades endast obetydligt. Föraren iakttog icke tillräcklig försiktighet vid bromsningen.

Björna den 8/12.

Då tåg 8621 var på ingående, omlades en växel under detsamma, varvid en vagn urspårade. Tågklararen hade återställt infartssignalen till stoppställning, innan tåget i sin helhet passerat till tågvägen hörande förreglade växlar, och därigenom möjliggjort att växeln kunde omläggas.

Hällnäs den 21/12.

Tåg 8603 påkörde efter erhållen avgångssignal spårspärren i södra änden av bangården, varvid loket urspårade. Mindre skador uppstodo å loket. Bristfällig tågvägsinspektion.

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

Näverkärret—Spannarboda den 8/1.

I tåg 4354 urspårade en tysk vagn på grund av axelbrott, varvid sliprarna skadades på en sträcka av 3 km.

Brännland den 12/1.

I tåg 8662 urspårade vid passerandet av ingångsväxeln den bakre boggi-trallan på en öppen vagn, som gick sist i tåget. En bromsbom, som lossnat, förorsakade urspåringen. Endast mindre skador uppstodo.

Anneberg—Kungsbacka den 14/1.

I tåg 5152 urspårade ena hjulparet å sista vagnen på grund av varmgång. Tåget stannade på Annebergs bangård, och vagnen avkopplades där. En del smärre skador uppstodo på skarvbultar samt å en växel.

23 Gällivare—Harrträsk den 14/1.

I tåg 99 urspårade den 3:e vagnen från loket (dubbellok) genom att ett koppel brast. Härvid fastbromsades loket med påföljd, att några vagnar trycktes in i varandra. 7 malmvagnar skadades mer eller mindre svårt.

Torpshammar—Viskan den 23/1.

Vid tågs 6121 ankomst till Viskan observerades, att den 9:e vagnen från loket räknat hade spårat ur och utsatts för brott å främre hjulaxeln, vilket sannolikt vållat urspåringen. Vagnen hade släpat omkring 4,5 km, varigenom en del skador uppstått å banan. Linjen blockerades omkring 4 timmar.

Järbo—Åshammar den 24/1.

En med pappersmassa lastad tjänstevagn i tåg 8301 urspårade på grund av axelbrott. Vagnen släpade omkring 1 km, innan tåget kunde bringas att stanna.

Knyppplan den 25/1.

Tåg 4244 urspårade vid utfartsväxeln på grund av att axelbrott hade uppstått å en närmast loket gående H-vagn. Förutom denna urspårade 14 vagnar. Skador vållades å vagnarna, spåren och plattformen. Inga personer skadades.

Nässjö den 28/1.

Vid tågs 4350 avgång uppstod axelbrott å näst sista vagnen, när tåget passerade ställverk II. med påföljd, att nämnda vagn urspårade med ett hjulpar. Tjänstgörande ställverksvakten observerade detta och ringde till driftcentralen med begäran om nödutlösning. Tåget stannade omedelbart utanför utfartssignalen, där tre vagnar avkopplades, varefter tåget fortsatte. Endast å den urspårade vagnen uppstod nämnvärda skador.

Basthult—Ruda den 31/1.

Främre hjulparet på en F-vagn i tåg 304 urspårade och gick vid sidan av spåret c:a 1 km. Ingen skada uppkom på spåret. En del mindre frostknölar ha troligen förorsakat missödet.

Floda—Norsesund den 2/2.

I tåg 4707 urspårade en O-vagn på grund av axelbrott. Vagnen erhöll avsevärda skador och måste med hjälptåg införas till Floda. En del skador uppkommo även å banan.

Dysjön—Ånge den 5/2.

I tåg 4423 urspårade en G-vagn på grund av brott å hjulring. Vagnen gick vid sidan av rälererna 500 m och förorsakade en del mindre skador å banan.

Spannarp—Åstorp den 17/2.

I tåg 7976 urspårade den 3:e vagnen från tågets slut till följd av brott å vagnens främre axel. Genom att en bromsledningsslang bröts, stannade tåget. Hjälptåg utgick från Ängelholm och införde den skadade vagnen till Spannarp.

Alby—Ånge den 19/2.

I tåg 6320 urspårade den 10:e vagnen från loket räknat. Urspåringen orsakades av axelbrott, och den urspårade vagnen släpades med i tåget c:a 2 km, innan missödet upptäcktes och tåget kunde bringas att stanna. Skador uppstodo i spåret och å några elektriska ledningsstolpar.

Herrljunga den 27/2.

Då tåg 27 var på ingående å bangården, urspårade loket, två resgodsvagnar samt sex boggivagnar. Såväl loket som de urspårade vagnarna följde spåret och stodo upprätt, då tåget stannade. Å loket och de urspårade vagnarna ävensom å växlarna och spåret uppkommo en del mindre skador. Några människor skadades däremot ej. Genom missödet uppstodo under några dagar framåt en del förseningar, beroende på att tågmöten icke kunde förläggas till stationen. Missödet syntes ha föranletts av brott å en bult i tågloket.

Kalixfors—Kiruna den 3/3.

Vid tågs 69 ankomst till Kalixfors upptäcktes ett axelbrott på en malmvagn. Axelbrottet torde ha uppkommit omkring 2 km norr om Kalixfors, varifrån vagnen gått vid sidan av spåret till infartsväxeln i Kalixfors, där den åter gått upp på spåret. Mindre skador uppstodo på sliprar och växeltungan.

Tullinge—Tumba den 18/3.

En lastad godsvagn i tåg 4050 urspårade på grund av axeltappbrott till följd av varmgång. Vagnen släpade med c:a 360 m, innan tåget stannade. Hjälpåg utsändes till platsen. Genom urspårningen förstördes ett antal sliprar, rälsspik och rälsskarvbultar, varjämte skarvförbindningar avsetos på en sträcka av c:a 1,100 m.

Alsterbro—Skoghult den 21/3.

I tåg 9978 urspårade främre hjulparet på en G-vagn. Tåget stoppades, och sedan vagnen lyfts på spår fortsatte tåget efter 30 min. Ingen skada å banan eller vagnen. Kraftig tjälksjutning bidrog till urspårningen.

Basthult—Sinerskog den 22/3.

I tåg 304 urspårade främre hjulparet på en F-vagn. Tåget stoppades efter 230 m, och vagnen lyftes på spår. Ingen skada å banan eller vagnen. Kraftig tjälksjutning bidrog till urspårningen.

Kilafors—Röstbo den 23/3.

En i tåg 6325 vedlastad G-vagn, den 6:e från loket, urspårade på grund av fjäderbrott och gick vid sidan av rälererna c:a 1 km, varefter lokpersonalen observerade gnistor och eld utefter tåget och därför bringade detta att stanna. En del skador uppstodo å banan och vagnen.

Ekhult—Ruda den 26/3.

I tåg 302 urspårade främre boggihjulparet på loket vid tvenne tillfällen. Ingen skada. Loket var backgående och starka tjälksjutningar funnos i banan.

Bräcke den 28/3.

Då tåg 4453 var på ingående till stationen, urspårade tre cisternvagnar. Orsaken till urspårningen var, att en hjulring lossnat å en av dessa vagnar. En del skador uppstodo på spåret.

Degermyr—Vännäs den 28/3.

Tåg 8621 urspårade med två, sist i tåget gående lastade tjänstevagnar. Det visade sig, att axelbrott uppstått på båda vagnarna. Spåret skadades på en sträcka av c:a 200 m. Sedan hjälpåg anlönt, drogs den ena vagnen på

sidan av spåret, medan den andra upphängdes på en framförvarande vagn och infördes till Degermyr.

Krampen—Skinnskatteberg den 5/4.

I tåg 4354 urspårade på grund av axelbrott en täckt vagn. Vagnen släpades med 860 m innan tåget stannade. En del spårmateriel skadades.

Ellenö—Nättjebacka den 9/4.

I tåg 8990 urspårade en överföringsvagn, lastad med en tankvagn. Skador uppkommo på såväl överföringsvagnen som tankvagnen. Missödet torde få tillskrivas tjälskott i spåret.

Aneby—Frinnaryd den 10/4.

En vagn i tåg 7355 urspårade på grund av fjäderbrott. Tågbefälhavaren nödbromsade tåget. En del skador uppstodo å banan.

Oskarshamn—Skorpetorp den 10/4.

I tåg 9976 urspårade ena hjulparet på en kokslastad L-vagn. Efter c:a 300 m urspårade även vagnens andra hjulpar, och en axel kastades ut på sidan av spåret. Vagnen släpade på gaffeljärnen c:a 470 m, innan tåget stannade. Sliprarna måste helt utbytas på en sträcka av c:a 300 m. Tjällossning efter kraftig uppfrysning bidrog till urspåringen.

Norrgårda den 16/4.

Vid inbromsning av tåg 302 urspårade en F-vagn mellan två tyngre vagnar. Tjälksjutning intill en växel kan möjligen ha orsakat missödet.

Ekhult—Finsjö den 17/4.

I tåg 305 urspårade främre hjulparet på en F-vagn och gick vid sidan av rälererna c:a 750 m. Ingen skada uppstod å spåret eller vagnen. Tjällossning efter kraftig uppfrysning bidrog till urspåringen.

Mosstorp—Triabo den 21/4.

I tåg 354 urspårade en F-vagn till följd av fjäderbrott. Ingen skada uppstod å spåret.

Hultanäs—Åseda den 23/4.

I motorvagnståg 354 urspårade en F-vagn och gick vid sidan av rälererna c:a 650 m. Obetydlig skada uppstod på spåret. Bidragande orsaker till urspåringen torde ha varit, dels att kopplet mellan motorvagnen och den urspårade F-vagnen var för hårt åtdraget och dels att tjällossning pågått.

Mosstorp—Virserum den 26/4.

I motorvagnståg 354 urspårade F-vagnen, varvid ett 30-tal sliprar skadades. Bidragande orsak till urspåringen torde ha varit, dels att kopplet mellan motorvagnen och den urspårade F-vagnen var för hårt utdraget och dels att tjällossning pågått.

Vagnhärad—Västerljung den 30/4.

I tåg 110 urspårade sista vagnen, troligen på grund av fjäderbrott. Vagnen, som var lastad med mjölkflaskor, släpade med c:a 600 m, innan tåget stannade. En del skador uppstodo på spåret.

Björneborg—Strömtorp den 2/5.

I tåg 5020 urspårade de sex sista vagnarna, på grund av att en axeltapp brustit till följd av varmgång. Fyra vagnar upptogos på spåret av hjälpsman-skap, de två andra lossades och vräktes åt sidan. Spåret blev upprivet på en sträcka av c:a 550 m, och förutom skador å underläggsplattor, rälsspik, bultar, skarvjärn och räler blevo samtliga sliprar å sträckan så skadade, att de måste utbytas.

Sävsjöström—Älghultsby den 2/5.

I tåg 9975 urspårade ett hjulpar på en tom N-vagn. Flänsen å det ena hjulet rullade på rälshuvudet omkring 30 m, varefter hjulparet helt urspårade och gick vid sidan av rälerna omkring 60 m. Härefter urspårade ännu ett hjulpar, troligen å intillgående vagn. Efter ytterligare 90 m urspårade ett tredje hjulpar, varvid en vagn stjälppte och drog intillvarande vagnar med sig. Sammanlagt 10 vagnar stjälppte, varvid spåret revs upp omkring 80 m. Förhållandevis små skador uppkommo på vagnarna. Tåg kunde åter passera olycksplatsen nästa dags kväll. Urspåringen skedde vid en vägkorsning i en kurva med 500 m radie. Spåret var uppkilat på ömse sidor om vägkorsningen. Såsom antaglig orsak till missödet har anförts, att vagnarna kommit i krängningsrörelse i förhållande till varandra, varvid N-vagnen bragts att urspåra.

Gårdveda—Virserum den 5/5.

I tåg 355 urspårade DF-vagnen. Urspåringen observerades omedelbart, och då tåget stoppades efter c:a 60 m, stjälppte vagnen och blev liggande i en bergskärning i 45° vinkel mot spåret. Bidragande orsak till urspåringen var möjligen dels att lasten var ojämnt fördelad i vagnen, dels att kilningen av spåret icke justerats i takt med tjällossningen.

Dyltabruk—Hovsta den 8/5.

I tåg 4354 urspårade en tom tankvagn. Såsom troliga orsaker härtill har uppgivits, dels att viss ojämnhet förefunnits i spåret och dels att de ovanligt små buffertarna å den framför tankvagnen gående vagnen (en utländsk, täckt 4-axlig vagn) vid en sådan ojämnhet kunnat kroka om tankvagnens buffertar och härigenom förorsakat urspåringen.

Långviksmon—Mattarbodum den 9/5.

I tåg 4355 uppstod axelbrott på en lastad vagn. Denna släpade med c:a 500 m, varefter den urspårade helt och drog ytterligare 6 andra lastade vagnar med sig. Spåret och de urspårade vagnarna skadades avsevärt. Linjen var åter klar för trafik efter 13 timmar, sedan hjälptåg från Vännäs undanröjt de urspårade vagnarna.

Regumatorp—Skultorp den 10/5.

På grund av varmgång brast en axeltapp på en SWB-vagn i tåg 4717 med påföljd, att såväl denna som en efterföljande vagn urspårade. SWB-vagnen skadades avsevärt. Sedan hjälptåg anlant från Falköping, lossades lasten och vräktes vagnen åt sidan från spåret. Efter c:a 6 timmar var linjen åter klar för trafik. I spåret måste omkring 200 sliprar utbytas.

Lerbäck—Åsbro den 11/5.

I tåg 4352 urspårade 18 vagnar på grund av axelbrott till följd av varmgång å en med järnskrot lastad O-vagn. Spåret revs upp på en sträcka av 120 m och c:a 300 sliprar förstördes.

Färgelanda—Ödeborg den 12/5.

I tåg 7680 urspårade en överföringsvagn med å densamma lastad tankvagn (Q 12) med påföljd att ytterligare femton vagnar urspårade. Samtliga urspårade vagnar skadades, därav två så svårt att de måste nedskrotas. Spåret skadades på en sträcka av c:a 70 m. Hjälpmanskap från Uddevalla och banavdelningens personal började omedelbart uppröjningen, men först påföljande dags förmiddag var linjen åter klar för trafik. Urspåringen torde ha orsakats av att överföringsvagnen, som var av äldre typ, på grund av sin konstruktion ej lämnade tillräckligt stabil uppbärning av normalspåriga vagnar med så stor hjulbas som å en Q 12-vagn.

Erikslund—Ånge den 16/5.

I ett banavdelningens gruståg uppstod axelbrott å den 12:e vagnen från loket räknat. Vagnen spårade ur och drog med sig ytterligare två vagnar. Härvid skadades tre vagnar, varav två svårt. På spåret uppstodo lindrigare skador.

Blåviksjön den 18/5.

Då tåg 3821 var på ingående å driftplatsen, urspårade en tom, öppen vagn, den 12:e från loket, i norra infartsväxeln, beroende på att en hjulring lossnat. I övrigt uppstodo inga skador.

Fjärås—Kungsbacka den 22/5.

I tåg 5152 urspårade den näst sista vagnen, en O-vagn, på grund av varmgång. Vagnen, som även stälpte, bärgades av hjälptåg från Göteborg och infördes till Kungsbacka. Vagnen skadades avsevärt. I banan skadades 500 sliprar, 2 räler och omkring 2,000 rälsspik. Orsaken till varmgången har ej kunnat utrönas.

Hästbo den 26/5.

En i tåg 7946 gående grusvagn urspårade vid norra växeln och fortsatte c:a 600 m, innan tåget stannade. Orsaken till urspåringen var, att vänstra hjulboxen hade fallit bort. En del mindre skador uppstodo å växeln och banan.

Järpen den 27/5.

Tåg 10102, som stannat vid kol- och vattengivningsanordningen och åter satts igång, stoppades av tågbefälhavaren genom nödbromsning, enär han observerat, att en BCo-vagn urspårat. Anledning härtill var, att en hjulring lossnat.

Hässleholm den 31/5.

Vid tågs 4001 ingående å stationen urspårade i en växel en lastad täckt vagn, som välte och släpade med i spåret c:a 100 m, innan tåget stannade. Orsak: lös hjulring.

Björneborg—Strömtorp den 1/6.

I tåg 7602 urspårade den 12:e vagnen från loket med båda hjulparen. Vagnen upplyftes och infördes till Strömtorp. Orsaken till missödet har antagits vara, att en mellanläggsklots mellan lagerbox och bärfjäder ramlat bort.

Stenungsund—Stora Höga den 4/6.

På grund av hjulringsbrott urspårade ett hjulpar å loket till tåg 1560. Sedan hjälptåg anlänt och loket lyfts på spår, kunde tåget fortsätta. Missödet förorsakade några smärre tågförseningar.

Erikslund den 9/6.

Då tåg 6122, som framfördes av backgående B-lok, var på ingående å stationen, urspårade tenderens främsta hjulpar i körriktningen c:a 220 m innanför infartsväxeln å nybyggd del av spår 3. Orsaken till missödet torde ha varit, att det nybyggda spåret ännu var ojusterat.

Björnlunda—Gnesta den 16/6.

En vagn i tåg 4044 urspårade på grund av axeltappbrott på främre hjulparet. Vagnskorgen föll härvid ned och släpade med på detta sätt c:a 70 m, innan tåget stoppades. En hel del skador uppstodo på banan. Hjälptåg utbeordrades.

Olskroken den 17/6.

Tåg 7658 Fjärås—Olskroken, bestående av 40 gruslastade tjänstevagnar, kunde vid Olskroken ej stanna före ankomsten till infartssignalen i stoppställning utan fortsatte förbi signalen och in på ett säkerhetsspår. Härvid krossades stoppbocken och urspårade loket jämte fem vagnar. Vagnarna, som tornade upp sig på varandra, blevo kraftigt ramponerade, därav tre så svårt att de måste nedskrotas. Lokpersonalen hoppade av före urspåringen och undkom oskadad. Missödet berodde på att luftpumpen stannat under tågets gång, vilket ej observerats av lokpersonalen.

Vegeholm den 26/6.

Extra fjärrgodståg 5662, som skulle passera stationen kl. 12.52 men nämnda dag var 10 min. försenat, hade erhållit avgångssignal, då en hjulaxel å den 6:e vagnen från loket räknat brast vid den inre sidan av hjulet. Härigenom urspårade 14 vagnar. Dessa ramponerades helt eller delvis. Ingen person skadades. Linjen blockerades under ett par timmar.

Gnesta—Björnlunda den 9/7.

I tåg 4045 urspårade en godsvagn på grund av varmgång med axeltappsbrott. Vagnskorgen föll härvid ned på bakre hjulparet och släpade på detta sätt c:a 5 km, tills tåget stannade. Skador uppstodo å spåret.

Vartofta—Kättilstorp den 11/7.

I tåg 4715 urspårade 12 vagnar strax utanför infartssignalen till Kättilstorp, varvid vagnarna slungades om varandra. Härvid skadades såväl vagnarna som spåret och de elektriska ledningarna avsevärt. Olyckan förorsakades troligen av fjäderbrott å en Hs-vagn.

Åsbro—Lerbäck den 18/7.

I tåg 4365 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Vagnen släpade i spåret c:a 800 m, varvid c:a 300 sliprar skadades.

Selånger den 20/7.

Tågs 2656 lok urspårade med ett hjulpar till följd av axelbrott. Endast mindre skador uppstodo.

Lindome—Källered den 27/7.

I tåg 5158 urspårade en vagn på grund av att en hjulring brustit. Vagnen gick på sliprarna c:a 700 m och åstadkom ganska avsevärda skador å spåret. Hjälpåtgång utbeordrades från Göteborg.

Boxholm—Sommen den 30/7.

I tåg 7355 urspårade tre godsvagnar på grund av axelbrott å en lastad tjänstevagn. Tåget stoppades genom att en bromsslang slets av. Skador uppstodo å vagnarna och å banan.

Älvsjö—Stuvsta den 7/8.

I tåg 4050 urspårade en lastad godsvagn på grund av varmgång med axeltappsbrott. Vagnskorgen föll ned på spåret och släpades med c:a 1,5 km. Vagnen kunde införas med tåget till Älvsjö. Å banan uppstodo endast mindre skador.

Strömtorp—Björneborg den 9/8.

I tåg 5020 urspårade 11 lastade vagnar på grund av varmgång och därav föranlett axelbrott å tolfte vagnen från slutet räknat. Nio av de urspårade vagnarna föllo på sidan och tågsättet rycktes av. Samtliga urspårade vagnar erhöilo betydande skador. Även spåret blev avsevärt skadat.

Trångsviken den 12/8.

Då tåg 2321 var på utgående, urspårade den främst gående personvagnen på grund av axelbrott. Inga större skador uppstodo.

Bispgården—Fångsjöbacken den 16/8.

I tåg 4360 urspårade en med murtegel lastad vagn på grund av axelbrott. Vagnen, som gick sist i tåget, släpade efter urspåringen 500 m, innan tåget stannade. Vagnen blev mycket illa åtgången, varjämte stora skador uppstodo å banan.

Gistad—Norsholm den 16/8.

I tåg 4004 urspårade 10:e vagnen från loket till följd av axelbrott genom varmgång. Vagnen släpade i spåret en sträcka av c:a 900 m och skadade därvid så gott som samtliga sliprar. Då tåget stannade, urspårade ytterligare 3 vagnar.

Den först urspårade vagnen, som var lastad med vägkakel, fattade eld. Elden spred sig till en intill stående vagn med papperslast. Till följd av den starka värmen brast kontaktledningstråden. Tillkallad brandkår släckte elden. Under det släckningen pågick var tågrörelsen inställd även å nedspåret, emedan kontaktledningen till detta måste göras spänningslös.

Snyten den 25/8.

I tåg 4350 urspårade 2 vagnar vid infarten å stationen till följd av axelbrott å den först gående av de båda vagnarna. En växelkorsning samt c:a 100 m räler upprevs, varjämte den vagn, å vilken axelbrottet inträffade, blev svårt ramponerad.

Fors den 27/8.

I tåg 8321 urspårade fjärde vagnen från loket på grund av axelbrott. Hjälpåtgång rekviderades och intogs å det spår, å vilket den urspårade och en annan vagn stodo. Tåget intogs efter signalerna »Tåg kommer» och »Jag är

beredd på hinder och spårändring» men lokpersonalen hade icke underrättats om vagnarna i infartstågvägen utan tåget sammanstötte med dessa. En del skador uppstodo å vagnarna och spåret.

Skövde—Ulvåker den 27/8.

I tåg 48 märkte föraren bromsning i tåget, varför tåget nödbromsades. Vid undersökning visade det sig, att främsta hjulparet på den fjärde boggi-vagnen från slutet räknat urspårat på grund av axelbrott. De fyra sista vagnarna i tågsättet avkopplades, och de resande fingo taga plats i tågets främre del. Hjälpåtgång rekviderades och drog in den skadade vagnen till Skövde. Å spåret uppkommo endast obetydliga skador.

Linghem—Linköping C den 28/8.

I tåg 4001 urspårade de 7 sista vagnarna till följd av axelbrott genom varmgång å en lastad godsvagn. Spåret revs upp på en sträcka av c:a 1,200 m. Vid urspåringen hade ett hjulpar rullat ut i uppspåret, vilket observerades av en tillskyndande banvakt. Tåg 12, som var på väg mot olycksplatsen, stoppades av banvakten.

Östavall—Alby den 3/9.

I tåg 7904 urspårade två lastade grusvagnar, som gingo i mitten av tågsättet. Axelbrott konstaterades på båda vagnarna. Ett flertal sliprar måste utbytas.

Horsaryd—Vekerum den 5/9.

I tåg 2711 urspårade den närmast loket gående vagnen med främre hjulparet. Endast obetydliga skador uppkommo på spåret. Urspåringen förorsakades sannolikt av fjäderbrott.

Mosås den 6/9.

I tåg 4385 urspårade en tegellastad vagn på grund av brott å ena hjulaxeln. Vagnen släpades med c:a 300 m. Härvid skadades sliprar och skarvjärn.

Sköldinge den 9/9.

I tåg 4046 urspårade tolfte vagnen från aktern. Orsaken till urspåringen var, att en c:a 0,5 m djup sättning uppstått i banvallen på en sträcka av 30 m. Spåret avstängdes för tågrörelse.

Under pågående reparationsarbete uppstod ytterligare en mindre sättning, varför arbetet avbröts. Omedelbart därefter inträffade ett omfattande skred på en sträcka av 60 m och med ett djup av c:a 4,5 m.

Skästra—Ljusdal den 13/9.

I tåg 4360 urspårade en godsvagn strax utanför infartssignalen vid Ljusdal på grund av axelbrott, förorsakat av varmgång. Vagnen släpades på sliprarna c:a 190 m, innan tåget stannade genom att bromsledningen brustit. Ytterligare två vagnar hade då dragits ur spår. De sista 20 m hade vagnen grävt sig ned i ballasten och stjälp. Avsevärda skador anställdes å banan.

Mellansjö—Juån den 15/9.

I gruståg 9450 urspårade en lastad vagn på grund av axelbrott. Banan skadades på en sträcka av 1.200 m.

Jönköping C den 18/9.

Då tåg 4720 var på ingående å stationen, urspårade tredje vagnen från slutet räknat, varvid även den framförgående vagnen drogs ur spår. En del skador uppkommo på vagnarna. Urspåringen torde ha förorsakats av att en lagergaffel brustit å den först urspårade vagnen.

Ödeborg—Färgelanda den 23/9.

I tåg 7684 urspårade en lastad godsvagn. Hjälpå tåg från Uddevalla rekviderades, varefter vagnen togs upp på spår och infördes till Färgelanda. Orsaken till urspåringen synes ha varit fel i lagerboxen.

Håsjö—Ragunda den 24/9.

I tåg 4352 urspårade en med kalk lastad vagn på grund av axelbrott och drog ytterligare tio vagnar ur spår. Stora skador uppstodo å vagnarna och å spåret, vilket revs upp omkring 200 m.

Lästringe—Västerljung den 25/9.

I tåg 4008 urspårade sista vagnen till följd av axelbrott, som vållats av varmgång. Vagnen släpades med på sliprarna en sträcka av c:a 400 m och in på Västerljungs station, innan tåget stannade. C:a 150 sliprar skadades.

Skinnskatteberg den 14/10.

Då tåg 7251 var på ingående urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Vagnen skadades å underredet.

Slågarp den 23/10.

Tåg 8772, som utgjordes av ensamt lok, intogs å sidospår mot en där stående vagn. Ett par vagnslängder från denna urspårade främsta vänstra hjulet å loket, som vid tillfället framfördes med låg hastighet. Urspåringen förleddes av att spåret var bristfälligt, så att den ena rälen utträngdes.

Broddbo den 30/10.

När tåg 4208 passerade, observerades eld i en lagerbox å en lastad godsvagn, varför tåget stoppades. När den varmgångna vagnen skulle undanväxlas, urspårade densamma på grund av axelbrott och stjälppte, varigenom båda tågspåren blockerades. Skador uppstodo å spår och växlar.

Mariedam—Godegård den 1/11.

I tåg 4353 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. Vagnen släpade i spåret en sträcka av c:a 900 m, varvid c:a 280 sliprar skadades.

Frändtorp—Sävenäs den 5/11.

I tåg 4703 urspårade en tom godsvagn till följd av varmgång, som medfört brott på en axeltapp, och kom därvid ytterligare fyra vagnar att urspåra. Avsevärda skador uppkommo å vagnarna och spåret.

Frövi—Blixterboda den 9/11.

I tåg 7252 inträffade axelbrott på en godsvagn. Vagnen, som gick närmast loket, urspårade med det skadade hjulparet. Förutom skadan på axeln uppstodo endast obetydliga skador på vagnen och spårmaterielen.

Brunflo den 19/11.

I tåg 9550 urspårade en tjänstevagn, lastad med sten, på grund av axelbrott. Några sliprar samt en växel skadades.

Fjärdingslöv—Trelleborg den 20/11.

I tåg 8375 urspårade en vagn på grund av att en hjulfläns brustit.

Åshammar—Järbo den 23/11.

I tåg 6251 urspårade en cisternvagn på grund av varmgång och axelbrott. Hjälpåtag rekviderades från Bollnäs. Betydande skador uppstodo å banan, där spåret förstördes på en sträcka av 2.000 m.

Kilafors den 25/11.

I tåg 8342 urspårade en småbärig vagn lastad med sliprar, på grund av att en bärfjäder lossnat. Innan vagnen urspårade, hade vagnskorgen sjunkit ned. Lagergaffeln slog bort en del klotsar i spåret.

Yttersjön—Ekträsk den 27/11.

I tåg 4354 urspårade på grund av axelbrott en lastad godsvagn. Skador uppstodo i spåret.

Vittsjö—Bjärnum den 1/12.

I tåg 9615 urspårade trettonde vagnen från loket räknat med ena hjulparet på grund av fjäderbrott och släpade på sliprarna, tills tåget stoppades i Bjärnum. Vid en vägkorsning revs moträlen upp och kastades åt sidan, varvid även den femtonde vagnen i tågsättet urspårade och gick med båda hjulparen på sliprarna in till Bjärnum. Båda vagnarna skadades och å banan uppstodo stora skador.

Harrträsk—Gällivare den 2/12.

Rälsbusståget 2870 urspårade på grund av att hjulringen å främre hjulet lossnat. Endast smärre skador uppstodo å fordonet.

Långsele—Helgum den 4/12.

I tåg 2423 urspårade främre boggitrallan å en DFO-vagn på grund av axelbrott. I spåret uppstodo inga nämnvärda skador.

Tväråbäck—Vännäs den 4/12.

I tåg 8602 urspårade en vagn, varvid mindre skador uppstodo i spåret. Å den urspårade vagnen samt å ytterligare en vagn hade axelbrott uppstått. Båda vagnarna voro tjänstevagnar, den ena av dem bangårdsvagn.

Östavall—Alby den 8/12.

I tåg 4215 urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. En del skador uppstodo å spåret samt å bron över Kvisslan.

Brunflo den 9/12.

Då tåg 9524 var på ingående, urspårade en lastad godsvagn på grund av axelbrott. En del skador uppstodo å spåret samt å några vagnar.

Pålsboda—Hallsberg den 24/12.

I tåg 4043 urspårade en godsvagn på grund av fjäderbrott. Vagnen, som gick mitt i tåget, släpade med c:a 1,1 km, tills tåget bragts att stanna. Genom missödet uppstodo skador på banan.

Långsele—Helgum den 31/12.

I tåg 49 urspårade 11 boggivagnar på grund av rälsbrott. Ingen människa skadades. Inga nämnvärda skador uppstodo å vagnarna och endast obetydliga skador å banan.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Harplinge den 5/9.

Under växling med tåg 7651 urspårade tvenne tomvagnar, varigenom huvudspåret söderut blockerades. Hjälpvagn rekvirerades från Halmstad. Urspåringen orsakades av att en växel blivit uppkörd och att växlingssättet därför vid rörelse i motsatt riktning delvis gick in på fel spår.

Orsakade av olämplig lastning.

Skällsäter—Tängelanda den 4/5.

I tåg 7681 urspårade den 7:e vagnen från loket räknat, sannolikt på grund av förskjutning av lasten, som bestod av 10 ton pappersrullar. Å vagnen uppkommo endast mindre skador, och sedan den lyfts å spår, infördes den till Tängelanda.

Skällsäter—Tängelanda den 9/7.

I tåg 105 urspårade den intill loket gående med lokved lastade vagnen med främre hjulparet och gick på sliprarna omkring 200 m, innan tåget stannade. Å spåret uppkommo inga nämnvärda skador. Olyckan förorsakades sannolikt därav, att något vedträ från vagnen fallit ned på spåret.

Västanfors—Dagarn den 10/10.

I tåg 4352 urspårade 13 vagnar. Orsaken antages ha varit lastförskjutning. 11 vagnar skadades avsevärt och spåret blev skadat på en sträcka av 60 m. Även kontaktledningen skadades.

Orsakade av kollision med landsvägsfordon.

Avdala—Ervalla den 7/8.

En lastbil, som fått motorstopp på vägkorsningen c:a 1 km söder om Avdala, påkördes av tåg 7251 och förstördes fullständigt. Andra vagnen från loket, en kranvagn, urspårade med ena hjulparet men skadades ej. Mindre skador uppstodo på loket.

Resele—Tängstamon den 28/11.

Tåg 6504 påkörde en vedfora vid en vägkorsning. Vid kollisionen urspårade främsta hjulparet å loket, varvid en del mindre skador uppstodo.

Orsakade av annan anledning.

Hästholmen den 19/3.

Rälsbusståg 851 urspårade vid ingående å stationen med ett hjulpar vid en växel. Under natten hade snö yrt ihop och packats på spåret, och till följd härav lyftes rälsbussen av detsamma.

Fors—Jularbo den 6/5.

En sist i tåg 2506 gående F-vagn urspårade och blev stående snett över banan. Orsaken till urspårningen syntes vara, att kopplet ej varit ordentligt åtdraget. Vagnen avkopplade nämligen sig själv vid urspårningen.

Hälsingenybo—Ramsjö den 31/5.

Sista vagnen i tåg 4205 urspårade. Ett antal sliprar slogos sönder och måste utbytas. Orsak till urspårningen var förmodligen bristfällig koppling.

Långhem—Hillared den 3/7.

Tåg 9914 påkörde en älg, varvid det sista hjulparet på den närmast loket gående vagnen, en tom tjänstevagn, urspårade. Tåget stannades, och loket framfördes till Hillared, där manskap och materiel avhämtades. Loket återvände sedan till urspåringsstället och drog upp vagnen å spår, varefter hela tågsättet infördes till Hillared, där vagnen avkopplades.

Röstbo den 6/11.

Då tåg 4211 passerade södra utfartsväxeln, urspårade 4 vagnar vid en förbindelseräl, vilken utlagts i samband med rälsutbyte. Innan urspårningen skedde hade loket och 12 vagnar passerat växeln. Rälstungan hade deformerats, troligen på grund av att något hjul slitits så att en ränna uppkommit på hjulringen, vilket även torde ha vållat att tungan pressats ut och därför hjulen gått ned innanför rälen. Obetydliga skador uppstodo.

} *Orsakade av outhärdad anledning.*

Åbyggeby den 10/1.

Sista vagnen i tåg 6397 urspårade vid tågets avgång från platsen av okänd anledning strax framför växelkorsningen i en medväxel.

Sandbäckshult den 13/2.

Då tåg 206 passerade en medväxel i södra änden av stationen, urspårade loket och gick vid sidan av rälerne 78 m, varvid tre andra växlar passerades. En del skador uppstodo på spåret och växlarna. Å spårmaterielen kunde inga bristfälligheter, som kunnat föranleda urspårningen, iakttagas.

Växjö den 13/2.

I extratåg 6574 urspårade en tom vagn i en kurva strax innanför yttersta växeln. Ytterligare 4 tomma och 1 lastad vagn drogos med vid urspårningen och vräktes omkull. Obetydliga skador på spårmaterielen. Orsaken till urspårningen har ej kunnat fastställas.

Havgård—Stävesjö den 19/2.

Tågs 2522 lok urspårade med främre hjulparet. Orsaken okänd.

Norsesund den 28/2.

För framförande av de genom missödet i Herrljunga den 27/2 skadade vagnarna och loket hade tåg 8791 anordnats Herrljunga—Göteborg. Det skadade loket, som gick sist i tåget, urspårade med alla hjulparen i östra änden av bangården i Norsesund och blockerade såväl upp- som nedspåren. På grund av missödet måste utväxling av resande och gods äga rum för några tåg. Sedan hjälpvagnar med manskap anlant från Göteborg, vidtogos sådana åtgärder, att tågdriften efter några timmar kunde återupptagas.

Sundsbruk—Sundsvall C den 4/3.

Främre hjulparet å tendern till ett A-lok i tåg 57 urspårade och gick på sliprarna c:a 250 m, innan tåget kunde bringas att stanna. En del skador uppstodo å spåret, under det att loket blev oskadat. Orsaken till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Håbygård—Smedberg den 5/3.

I tåg 1635 urspårade loket med främre hjulparet. Sedan tåget framgått c:a 100 m, gick hjulparet åter i spår, för att efter några 10-tal m ånyo gå ur spår, innan tåget bringades att stanna. En del smärre skador uppkommo på banan. Anledningen till urspåringen har icke med bestämdhet kunnat utrönas.

Gläborg—Hallinden den 11/3.

I tåg 1636 urspårade loket med främre hjulparet. Tåget fortsatte c:a 150 m, innan det stannade. Skarvbultar och kurvklotsar i spåret skadades. Anledningen till missödet obekant.

Harmånger—Via den 16/3.

Främre hjulparet å tendern till ett A-lok i tåg 57 urspårade. Tåget fortsatte 780 m, innan det stannade. En del skador uppstodo på spåret. Orsaken till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Hussjöby—Härnösand den 23/3.

Främre hjulparet å tendern till ett A-lok i tåg 58 urspårade. En del skador uppstodo på spåret. Tendern till samma lok hade urspårat med det främre hjulparet vid två tidigare, ovan omnämnda tillfällen, nämligen i tåg 57 den 4 och den 16 mars. Urspåringarna skedde i alla tre fallen i högerkurva. Vid undersökning av loket i huvudverkstad iaktogs viss snedslitning eller tecken till sidotryckning åt höger på tenderns framhjul.

Stockholm N—Tomtebodan den 11/4.

I tåg 7172 urspårade av okänd anledning främre boggin å en i tåget medförd loktender. Urspåringen förorsakade mindre skador å spåröverbyggnaden.

Ullared—Älvsered den 16/4.

I tåg 3851 urspårade av okänd anledning en lastad G-vagn. Vagnen gick bredvid spåret c:a 900 m, innan tåget stannade. Stora skador förorsakades på spåret.

Byringe—Åkers styckebruk den 29/4.

En sist i tåg 301 gående, olastad F-vagn urspårade, först med främre hjulparet och efter c:a 400 m även med bakre hjulparet. En hel del skador uppstodo på banan, och även vagnen skadades betydligt. Hjälpåtgång utbeordrades. Orsaken till urspåringen obekant.

Haraldsmåla—Ålem den 30/4.

I tåg 3826 urspårade av okänd anledning andra och tredje vagnen från slutet. Tåget bringades att stanna först sedan vagnarna gått vid sidan av

rälerna c:a 3,5 km. Å spåret uppstodo endast obetydliga skador. Vagnarna, två tomma G-vagnar, blevo avsevärt skadade.

Glissjöberg—Storfäringen den 6/5.

I tåg 8409 urspårade av outredd anledning en G-vagn med båda hjulparen och släpades med ungefär 3 km, innan lokpersonalen upptäckte missödet. En del sliprar och klotsar måste utbytas.

Köinge—Vessigebro den 8/5.

Strax söder om Köinge urspårade en lastad G-vagn i tåg 3852, varvid själv-avkoppling skedde i bakre änden av den urspårade vagnen. Den främre delen av tåget fortsatte till Köinge, och vid passerandet av en permanent-behandlad väggkorsning, tvingades den urspårade vagnen på spår igen. Vagnen kvarlämnades i Köinge. Orsaken till urspåringen har icke med säkerhet kunnat fastställas. Bidragande orsaker få anses vara dels att lastens vikt icke jämnt fördelats i vagnen och dels att uppfrysningar och nedkörda skarvar funnits i spåret.

Hökmora—Krylbo den 11/5.

Sista vagnen i tåg 10124 urspårade av okänd anledning. Vagnen skadades och en del spårmateriel förstördes.

Lit—Östersund C den 12/5.

I tåg 2324 urspårade av okänd orsak den sista vagnen, en med cellulosa-foder lastad G-vagn. Vagnen gick vid sidan av rälerna c:a 900 m, varigenom en del sliprar och klotsar skadades och måste utbytas.

Rögle den 12/5.

I tåg 5153 urspårade av okänd orsak en lastad vagn strax söder om drift-platsen.

Dingelvik—Ödskölt den 15/5.

I extra godståg 8988 urspårade den närmast loket gående vagnen, lastad med lokved. Vagnen gick bredvid rälerna på en sträcka av 100 m, varefter den välte och blev liggande på sidan. Vagnen skadades avsevärt. I spåret måste ett 30-tal sliprar utbytas. Orsaken till missödet obekant.

Frånö—Sprängsviken den 15/5.

I tåg 2665 urspårade lokets ledarhjul, vilka gingo bredvid rälerna c:a 300 m, innan tåget kunde bringas att stanna. En del skador uppstodo på banan. Orsaken till urspåringen har ej kunnat utrönas.

Brattsbacka—Nyåker den 16/5.

I tåg 8622 urspårade av okänd orsak en L-vagn med bakre hjulparet och gick därefter på sliprarna c:a 5 km fram till Nyåker station, där även främre hjulparet urspårade i ingångsväxeln. En del skador uppstodo på spår och växlar.

Barsele—Stensele den 29/5.

I tåg 3824 urspårade sista vagnen, en lastad G-vagn. Tåget fortsatte c:a 1.800 m, innan det bringades att stanna. Vagnen var till synes oskadad. Å spåret uppstodo en del skador.

Kisa—Slätmon den 1/6.

I tåg 941 urspårade med båda hjulparen den sista vagnen, en med grisar lastad G-vagn med 3,8 m axelavstånd. Orsaken till missödet har ej kunnat utrönas, men en bidragande orsak till urspårningen torde ha varit, att i spåret förefunnits ojämnhet, förorsakad av riklig nederbörd dagen före missödet.

Ramsjö den 19/6.

Vid tågs 4213 ingående å stationen urspårade den 16:e vagnen från loket i en växelkurva. Vagnen rev upp spåret, och ytterligare 8 vagnar spårade ur. Stora skador uppstodo å spåret. Orsaken till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Degermyr—Vännäs den 21/6.

I tåg 4350 urspårade 4 av de 5 sista vagnarna i tåget, möjligen under inverkan av ojämnbromskraftfördelning vid övergång från lutning — 16 ‰ — till rakspår eller beroende på att vagnarna voro äldre, korta och relativt lätt lastade. Vagnarna kvarlämnades, och hjälptåg rekvirerades. Endast obetydliga skador uppstodo på vagnarna.

Hönsinge den 27/6.

Omedelbart efter avgången från Hönsinge urspårade främre hjulparet å tågs 2522 lok. Vid undersökning visade det sig, att en löpaxelfjäder å loket var söndrig. Huruvida urspårningen berott på fjäderbrottet eller om fjädern brustit vid urspårningen har icke kunnat utrönas. Inga andra skador.

Degermyr—Vännäs den 2/7.

I tåg 6058 urspårade en sist i tåget gående tjänstevagn med kort axelavstånd. Efter urspårningen gick vagnen på sliplarna c:a 750 m, innan föraren observerade missödet och stannade tåget. En del skador uppstodo å banan. Orsaken till urspårningen har ej med säkerhet kunnat utrönas.

Hindås—Rävlanda den 2/8.

I tåg 507 urspårade lokets främre boggi å en plats på linjen, där spårarbeten pågingo. Hastigheten var på grund av nämnda arbeten nedsatt till högst 15 km/tim, varför tåget kunde stanna så gott som omedelbart. Hjälptåg måste rekvireras.

Brunsborg—Högboda den 12/8.

Vid tågs 9489 ankomst till Högboda observerade tågklararen, att en vagn spårat ur med sitt ena hjulpar, varför han stoppade tåget. Såväl å vagnen, en tom grusvagn, som å spåret hade en del skador uppstått. Anledningen till urspårningen har icke med säkerhet kunnat fastställas.

Linghem den 17/8.

Ett ånglok, som framförde ett banavdelningens arbetståg, urspårade med första hjulparet i infartsväxeln. Inga skador uppstodo på loket. Å växeln kröktes växeltingan.

Härsjön den 20/8.

Då tåg 9002 var på ingående, urspårade av okänd anledning ett hjulpar på en tom vagn. Vid inbromsningen tryckte bakomvarande vagnar upp en vagn i den urspårade. Smärre skador å vagnarna.

Börringe—Stävesjö den 13/9.

Tågs 2521 lok urspårade med främsta hjulparet vid Havgård. Inga skador uppstodo.

Börringe—Stävesjö den 19/9.

Tågs 2522 lok urspårade med främsta hjulparet. Inga skador uppstodo.

Stävesjö—Anderslöv den 28/9.

Tågs 2521 lok urspårade med främsta hjulparet. Inga skador uppstodo.

Anderslöv den 7/10.

Tågs 2521 lok urspårade på ingående till stationen med främsta hjulparet. Inga skador uppstodo.

Rydboholm den 28/10.

Då en vagnuttagnings bestående av 6 vagnar, framförda av lok, skulle införas till Rydboholm, urspårade femte vagnen från loket räknat strax efter det infartsväxeln passerats. Orsak till urspårningen har icke kunnat fastställas.

Kalmar C den 2/11.

Då tåg 9551 var på ingående, urspårade loket med alla hjulparen i en växel. På loket och spåret uppstodo åtskilliga skador. Orsaken till urspårningen har icke kunnat fastställas.

Mörnum den 4/11.

När tåg 9080 inkom på stationen observerades, att en tom vagn urspårat med ena hjulparet. Urspårningen hade troligen ägt rum på linjen.

Klavreström—Norrhult den 5/11.

Backgående lok till tåg 9816 urspårade å linjen med det främsta hjulparet. Ingen märkbar skada uppstod å loket, och skadorna å spåret inskränkte sig till att ett antal spikar lossnat.

Hagalund den 6/11.

Då tåg 253 T var på utgående, urspårade sista vagnen i tågsättet. Vagnen fortsatte bredvid spåret c:a 90 m, innan tågsättet stannade. Härvid stötte vagnen mot en bryggstolpe, som kröktes. Därav förorsakades spänningslöshet å bangården. Vagnens ena hjulpar hade slitits loss och spåret upp-rivits c:a 40 m. Orsaken till urspårningen har ej kunnat utrönas.

Borgsjöede—Erikslund den 9/11.

I tåg 6125 urspårade en kort 3-axlig vagn lastad med plåt och gick vid sidan av spåret in på Erikslunds station, där även efterföljande vagn urspårade. En hel del skador uppstodo i banan och på bangården i Erikslund.

Tomteboda den 13/11.

Då tåg B 606 var på ingående, urspårade 8:e vagnen (en tomvagn). Endast obetydliga skador uppstodo. Orsaken har icke kunnat utrönas.

Perstorp den 27/11.

Då tåg 7962 var på ingående, urspårade en styckegodsvagn. I vagnen var godset lastat i den bakre änden, medan den främre var tom. Möjligen har den ojämna lastfördelningen bidragit till urspårningen. Obetydliga skador uppstodo.

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

Högbränna—Nyåker den 8/2.

När tåg 4460 passerade en bro, upptäcktes eld i tåget, varför det stoppades. Vid närmare undersökning befanns en tankvagn, lastad med bensen, så varmgången, att axeltappen var röd. Sedan elden släckts, fortsatte tåget med låg hastighet till Trehörningsjö, där vagnen fränkopplades.

Gällivare—Lappberg den 11/2.

Vid tågs 63 ankomst till Gällivare upptäcktes axelbrott på en malmvagn. Rullagerboxen med den brustna axeltappen upphittades sedermera invid Lappbergs hållplats. Inga skador på spår eller växlar. Varken tågklararen i Fjällåsen eller lokpersonalen hade märkt axelbrottet.

Vännäs den 5/3.

I godståg 10124 uppstod varmgång i en tankvagn, lastad med bentyl. Redan vid tågets ingående på stationen förmärktes varmgång, och då tåget stannat, slog eld upp ur vänstra lagerboxen till sista hjulparet i farriktningen. Släckning verkställdes omedelbart. Hjulparet måste utbytas.

Norrfors—Trehörningsjö den 7/3.

Tåg 6055 stoppades på linjen av en banvakt, som från Norrfors per telefon underrättats om att sista vagnen i tåget fattat eld. Vid undersökning befanns, att det brann i en lagerbox på en G-vagn till följd av varmgång. Sedan elden släckts, fortsatte tåget med låg hastighet till Trehörningsjö, där vagnen fränkopplades.

Gullträsk—Sandträsk den 10/3.

I tåg 89 uppstod axelbrott på en malmvagn. Axelbrottet upptäcktes vid tågets ankomst till Svartöns övre bangård.

Aspeå—Skorped den 14/3.

När tåg 8615 passerade Byvattnets hållplats, observerades att eldflammar slog ut från en lagerbox. Elden hade orsakats av ett varmgånget lager på en G-vagn. Tåget infördes med varsamhet till Aspeå, där vagnen avkopplades.

Ruda—Skoghult den 16/3.

Axelbrott inträffade å rälsbusståg 304. Vid undersökning befanns, att ett gammalt utmattningsbrott ($= \frac{2}{3}$ av axeldiametern) förorsakat missödet.

Vislanda den 16/3.

Tåg 4008 stoppades för ordergivning, varvid observerades att en vagn lutade starkt. En axeltapp hade brustit på grund av varmgång. Lagerboxen och axeltappen hittades mellan Eteryda och Vislanda. Ena hjulet hade trängt genom vagnsbotten.

Gottne—Mellansel den 29/3.

Tåg 10124 stoppades 400 m från huvudsignalen i Gottne, på grund av att kontaktledningen gjorts spänningslös, när eld upptäckts i en lagerbox till en halmlastad vagn i slutet av tåget. Elden hade orsakats av varmgång. Sedan elden släckts och strömmen återkommit, infördes tåget till Gottne, där vagnen fränkopplades.

Långviksmon den 15/4.

I tåg 6055 upptäcktes varmgång i en öppen vagn. Tåget infördes med försiktighet till Långviksmon, där vagnen fränkopplades.

Tväråbäck—Tvärålund den 20/4.

I tåg 8602 uppstod axelbrott på en 3-axlig, lastad tjänstevagn. Tåget stoppades och hjälptåg tillkallades. Vagnen infördes till Tvärålund, upphängd på en intillgående vagn.

Abisko—Kaisepakte den 27/4.

I tåg 8 måste en malmvagn fränkopplas i Abisko på grund av axelbrott. Axeln visade en gammal bräcka. Inga skador i övrigt.

Hennan—Loster den 26/5.

I tåg 4205 brast på grund av varmgång en axeltapp på den andra vagnen från loket räknat. Missödet observerades omedelbart av lokpersonalen. Någon skada uppstod ej på banan.

Älvsjö den 7/8.

När tåg 4050 passerat stationen, iakttog lokpersonalen rök i 11:e vagnen från loket, varför tåget stannades. Därvid konstaterades, att axelbrott på grund av varmgång uppstått å en lastad godsvagn. Mindre skador uppstodo å banan.

Strömtorp—Björneborg den 11/8.

Då tåg 5020 med nedsatt hastighet framfördes förbi platsen för en den 9/8 skedd tågurspårning, upptäckte en banvakt varmgång i en av tågets vagnar. Medelst stoppsignaler sökte han göra lokpersonalen uppmärksam på förhållandet, men på grund av skymd sikt misslyckades detta. Han lyckades då springande nå sista vagnen och öppna bromsledningens ventil, varigenom tåget bringades att stanna.

Kusfors den 12/8.

Då tåg 4354 ankom, stoppades tåget, enär rök slog ut från näst sista vagnen. Vid undersökning befanns, att ett lager gått varmt. Efter tillsyn framfördes tåget med nedsatt hastighet till Jörn. När vagnen undanväxlades, brast axeltappen.

Bastuträsk—Kusfors den 12/9.

I tåg 6058 uppstod i en vagn, lastad med explosiva varor, varmgång i ett lager, vars smörjdyna och olja fattade eld. Sedan elden släckts samt lagret och axeltappen fått svalna, framfördes tåget med låg hastighet till Kusfors, där vagnen avkopplades.

Linaälv—Sikträsk den 15/9.

Tåg 57 stoppades å linjen av en banvakt, som underrättats om att axelbrott inträffat å en i tåget gående malmvagn. Främsta hjulparets ena axeltapp och lagerbox saknades. Frånsett axelbrottet uppstod ingen skada.

Möln dal N—Källered den 8/10.

Enär en hjulring brustit å tågs 1511 lok, stoppades tåget strax utanför försignalen å bansträckan Möln dal—Källered. Hjälptåg anlände från Göteborg och förde in loket till Möln dal N

Laxå—Vretstorp den 16/10.

Då tåg 4044 avgått från Laxå, observerade stationspersonalen tecken på varmgång i slutet av tåget, varför Vretstorps station underrättades härom. Tågklararen å sistnämnda station stoppade tåget, och vid närmare undersökning befanns, att axelbrott uppstått å fjärde vagnen från slutet av tåget. Hjälpvagn rekvirerades från Laxå.

Örebro C—Lillån den 4/11.

I tåg 4385 brast en axeltapp å en lastad godsvagn på grund av varmgång. Tåget kunde bringas till stopp på en sträcka av 80 m. Ingen nämnvärd skada uppstod.

F. Vissa fall då människor påkörts eller eljest skadats av tåg utan samband med kollision eller urspårning

Åstorp den 7/2.

Då tåg 2072 erhållit avgångssignal och satt sig i rörelse, försökte en yngling hoppa på tåget, varvid han föll under tågsättet och fick vänstra armen överkörd. Enär avgångssignal gavs vid tågets vänstra sida och ynglingen påsteg vid tågets högra sida, kunde olyckshändelsen icke förhindras av tågklararen.

Växjö den 20/6.

För tåg 2780 hade tågvägsinspektion ej verkställts, och tåget gick in på spår 1 i stället för spår 2. En posttjänsteman, som uppehöll sig i spår 1 på övergången mellan plattformarna, påkördes och skadades svårt.

G. Eld i tåg,

Strängsered den 12/1.

Vid tågs 9923 ankomst observerades, att rök trängde ut från den 2:a vagnen från loket räknat, en G-vagn, lastad med lin. Elden släcktes vid vattenkastaren, dock först sedan lasten lämpats om.

Värnamo den 14/1.

Vid tågs 5169 ankomst till Värnamo hade eld utbrutit i en torvströlastad I-vagn, den 2:a vagnen från loket. Vagnen växlades till vattenkastaren, men elden kunde icke släckas av järnvägspersonalen, utan samhällets brandkår måste tillkallas.

Bjurselefors—Åmsele den 25/1.

I tåg 3821 uppkom eld i en tråkolsvagn, den 4:e vagnen från loket. Vagnen avkopplades i Åmsele, där elden släcktes, innan nämnvärda skador uppstått. Tåget framfördes av L-lok med gnistsläckare.

Hudiksvall—Via den 9/2.

Strax söder om Via station observerade lokpersonalen å tåg 8263, att eld utbrutit i en med cellfor lastad O-vagn, den 9:e vagnen från loket. På grund av presenningsbrist var vagnen täckt med papp. Tåget stoppades och backades åter till Via för släckning av elden, vilket dock ej lyckades. Hela lasten förstördes, och vagnen skadades avsevärt.

Näsviken den 19/2.

Vid tågs 8329 ankomst till platsen upptäcktes, att eld utbrutit i en med träkol lastad vagn, troligen på grund av självantändning. Endast mindre skador uppstodo å vagnen.

Växjö den 23/2.

Vid tågs 9985 ankomst var en med fodercellulosa lastad vagn övertänd. Brandkåren tillkallades för släckning. Hela lasten jämte täckande presenning förstördes och vagnen skadades.

Emmaboda—Skruv den 27/2.

I tåg 6594 hade eld utbrutit i en med gengaskol lastad vagn. Tågpersonalen släckte elden. Endast tvenne säckar och en presenning skadades.

Grötingen den 27/2.

Då tåg 4426 passerade stationen, observerade tågkларeraren, att eld slog ut från en vagn i slutet av tåget. Enär stoppsignal på grund av kurva ej uppfattades av föraren, uppringdes närmaste banvakt, som stoppade tåget, vilket därefter backades till Grötingen, där elden släcktes. Elden hade uppkommit av varmgång.

Horred—Veddige den 27/2.

C:a 6 km från Veddige upptäcktes, att eld utbrutit i den i tåg 6954 närmast loket gående vagnen, lastad med kartongämnen och täckt med 4 presenningar. Såväl lasten som presenningarna blevo fullständigt förstörda.

Björköby den 3/3.

Eld hade uppstått i den 2:a vagnen från loket räknat i tåg 6921. Brandkår tillkallades för släckningen. Större delen av lasten samt tvenne densamma täckande presenningar förstördes.

Fristad den 5/3.

Vid tågs 9910 ankomst observerades eld i en med presenning täckt O-vagn, lastad med vadd. Tillkallad brandkår och järnvägspersonalen släckte elden. Presenningen uppbrändes delvis och omkring $\frac{1}{3}$ av lasten förstördes.

Björnlunda den 6/3.

Vid tågs 4033 ankomst observerades eld i lasten å femte vagnen från loket, vilken var lastad med cellulosa-foder i papperssäckar. Loket var koleldat ånglok utan fel å gnistsläckaren. Vagnen avkopplades och elden släcktes. Någon skada å vagnen uppstod icke. Tåget framfördes av ånglok.

Ljungbyhed den 6/3.

Vid tågs 7981 ingående å stationen upptäcktes eld i en med torvströ lastad vagn, den 7:e vagnen från loket. Två presenningar brunno upp och en stor del av lasten skadades.

Södertälje S den 6/3.

I tåg 4031 hade eld uppstått å 4:e vagnen från loket, lastad med cellfor. Vagnen frånskildes och brandkåren alarmerades. C:a $\frac{1}{3}$ av lasten förstördes. Loket var koleldat ånglok. Någon bristfällighet å dess gnistsläckare kunde ej upptäckas.

Lindefallet—Trönödal den 9/3.

I tåg 6401, som framfördes av koleldat lok, observerades, att eld utbrutit i två med cellfor lastade vagnar. Lasten blev helt förstörd men endast mindre skador uppstodo å vagnarna. Lokets gnistsläckare utan anmärkning.

Vänersborg den 14/3.

I tåg 9927 hade eld uppstått i en O-vagn, lastad med gengaskol i papperssäcker och täckt med 4 presenningar. Elden släcktes under vattenkastaren. Halva lasten förstördes.

Oxie den 13/3.

Vid tågs 8101 ankomst upptäcktes, att eld uppstått i två vagnar, lastade med cellfor. Vagnarna avkopplades och elden släcktes av brandkår från Malmö. Lasten förstördes, varjämte 4 presenningar brunno upp och vagnarnas trävirke skadades.

Bor—Värnamo den 21/3.

Tåg 5169 stoppades å linjen, enär den närmast loket gående, med torvströ lastade vagnen antänts. Vagnen avkopplades och infördes till Bor, där lasten lossades och elden släcktes. Större delen av lasten och två presenningar, som täckt denna, förstördes.

Skönvik den 22/3.

Då tåg 6101 var på ingående till stationen, observerades, att eld utbrutit i den 3:e vagnen från loket räknat. Lasten bestod av cellfor och var täckt med tre presenningar. Tåget stoppades och elden släcktes av tillkallad brandkår. Inga skador uppstodo på vagnen.

Billeberga—Teckomatorp den 23/3.

Eld upptäcktes i en torvströlastad O-vagn — den 10:e vagnen från loket — i tåg 10616. Tåget stoppades c:a 900 m utanför Billeberga och försök gjordes att släcka elden, vilket dock ej lyckades. Tåget fortsatte därför in till stationen, där den brinnande lasten vräktes av vagnen med hjälp av rekvirerad militär. Lasten fördärvades helt, men ingen skada uppstod å vagnen.

Gnarp den 23/3.

Från tåg 8263 avkopplades den 5:e vagnen från loket, en med träkol lastad L-vagn, enär eld utbrutit i lasten. Elden släcktes. Ingen skada uppstod å vagnen. Träkolen voro lastade från upplag, som legat ett par månader.

Fredriksfors den 24/3.

En med träkol lastad vagn i tåg 5314 hade fattat eld. Elden släcktes under vattenkastaren. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Fritsla—Kinnahult den 24/3.

I tåg 9910 utbröt eld i den närmast loket gående med cellfor lastade vagnen. Denna var otillfredsställande täckt med en liten presenning. Tåget stoppades och lokpersonalen släckte elden. Endast ett par säcker hade skadats.

Glissjöberg den 24/3.

I tåg 8410 upptäcktes, att den 7:e vagnen från loket, lastad med hö, fattat eld. Vagnens främre gavel var ej tillfredsställande täckt. Lasten spolierades och en del skador uppstodo å vagnen.

Krylbo den 25/3.

Vid tågs 4201 ankomst observerades eld i en träkolslastad vagn, den 2:a från loket. Vagnen växlades undan och elden släcktes, utan att några skador å själva vagnen uppstodo.

Lörstrand den 27/3.

Vid tågs 8202 ankomst observerades, att eld utbrutit i den 8:e vagnen från loket, en med träkol lastad vagn. Tåget framfördes av koleldat lok. En del av lasten revs ut och släcktes. Vagnen blev något skadad.

Vakern den 28/3.

Tåg 7725 stoppades strax efter avgången, enär eld utbrutit i en träkolsvagn. Vagnen avkopplades och släckningsarbetet utfördes genom banavdelningens försorg.

Hedsjön den 29/3.

Eld upptäcktes i en med träkol lastad vagn i tåg 6325. Elden släcktes i Hedsjön. Lasten blev obetydligt skadad. Någon skada på vagnen uppstod ej.

Åtrafors den 29/3.

Vid tågs 161 ankomst upptäcktes eld i en med torvströ lastad vagn. Vagnen avkopplades och elden släcktes. Större delen av lasten och en presenning förstördes.

Granbäck—Jörn den 30/3.

I tåg 8589 uppkom eld i tre träkolslastade vagnar. Vagnarna infördes till Jörn, där elden släcktes under vattenkastaren. Någon eld hade ej kunnat upptäcktes i Stenträsk, där uppehåll gjorts. Någon gnistbildning från loket hade ej iakttagits under färden.

Tväråbäck—Tvärålund den 31/3.

Vid tågs 8631 ankomst till Tväråbäck observerades eld i en träkolslastad vagn, som gick närmast loket. Vagnen avkopplades och elden släcktes. Skadorna blevo obetydliga. Tåget drogs av L-lok med gnistsläckare.

Fritsla den 1/4.

I tåg 9909 hade en vagnslast bomullsbalar i en sluten vagn fattat eld. De brinnande balarna lossades och elden släcktes. Ingen nämnvärd skada hade uppstått.

Stavreviken den 4/4.

Vid tågs 4246 ankomst till stationen observerades, att eld utbrutit i en med torvströ lastad öppen vagn. Lasten var täckt med presenningar. Försök gjordes att släcka elden, vilket dock icke lyckades. Lasten förstördes.

Erikslund den 12/4.

Vid tågs 6126 ankomst till stationen observerades, att eld utbrutit i en närmast loket gående med cellfor lastad vagn. Lasten och två privata presenningar förstördes. Ingen skada på vagnen.

Emmaboda—Vissefjärda den 15/4.

I tåg 9965 hade eld utbrutit i en torvströlastad vagn. Släckningen kunde endast utföras genom att lossa vagnen.

Holmsjö—Saleboda den 16/4.

I tåg 9966 hade eld uppstått i den närmast loket gående, med stubbved lastade vagnen. Tåget stoppades vid närmaste banvaktsstuga, där elden släcktes med vatten från brunnen.

Långsele den 23/4.

Eld observerades i en med ved lastad vagn i tåg 6503. Tåget framfördes av ånglok. Vagnen var placerad som 5:e vagn från loket räknat. Lasten skadades något.

Finja den 25/4.

När tåg 9263 stannade utanför infartssignalen, som stod i stoppställning, varseblev lokpersonalen, att eld uppkommit i den 2:a vagnen från loket räknat. Vagnen var lastad med bräder och täckt med presenningar. Släckningsåtgärder vidtogos omedelbart. En av presenningarna förstördes och mindre skada uppstod i virkeslasten.

Sandarne den 25/4.

I tåg 9740 utbröt eld i 2 med cellfor lastade vagnar. Lasten å båda vagnarna samt 5 privata presenningar brunno fullständigt upp. Vagnarna brandskadades avsevärt. Lokets gnistsläckaranordning utan anmärkning.

Skene den 25/4.

Vid tågs 9910 ankomst observerades, att eld utbrutit i en bomullslastad vagn. Elden kunde släckas av stationspersonalen. Inga nämnvärda skador uppstodo.

Ljungholm den 27/4.

Vid tågs 3006 ankomst iakttoogs eld i en med gengasved lastad vagn, täckt med presenning. Elden släcktes med hjälp av platsens brandkår.

Räppe—Växjö den 27/4.

I tåg 9966 utbröt eld i vagnen närmast loket. Vid lastens förpackning hade använts träull. Vagnen var icke täckt. Obetydliga skador uppstodo.

Hädinge—Värnamo den 28/4.

Strax före tågs 5170 ankomst till Hädinge upptäcktes eld i en vagnslast stubbved. Tåget stoppades omedelbart och branden släcktes. Endast obetydliga skador uppstodo.

Skinnarlyngen—Åkulla den 28/4.

Föraren å tåg 9901 observerade, att eld utbrutit i den närmast loket gående vagnen, som var lastad med pappersbalar. Elden släcktes av tågpersonalen med vatten från loket. Då tåget närmade sig Skinnarlyngen, blossade elden upp på nytt och vagnen övertändes. Den infördes här på ett sidospår och banavdelningens personal övertog släckningsarbetet.

Tvärålund—Vindeln den 8/5.

När tåg 8631 ankom till Tvärålund, upptäcktes eld i en träkolslastad vagn, som gick närmast lok. Vagnskorgen och lasten jämte en presenning brunno upp. Tåget framfördes av J-lok med gnistsläckare.

Böringe den 9/5.

Eld utbröt i en med torvströ lastad vagn i tåg 8101 under dettas uppehåll. En stor del av lasten brann upp, likaså två presenningar, som täckte lasten. Vagnen förblev oskadad med undantag av en tryckluftslang. Flera tåg passerade förbi och växling med olika lok förekom under vagnens uppehåll på stationen.

Ytterhogdal den 9/5.

I tåg 8406 upptäcktes, att det brann i den 3:e vagnen från loket, vilken var lastad med cellulosa, samt att banvallen ungefär 500 m bakom tåget var antänd.

Hovmantorp—Växjö den 10/5.

I tåg 6973 uppstod eld i en vagnslast krossglas, av vilket en del var emballerat i spjällådor och träull. Vagnen var icke täckt. Elden släcktes av lokpersonalen med hjälp av banpersonal, men den blossade åter upp under tågets gång och släcktes först efter överspolning vid vattenkastaren i Hovmantorp.

Kristinehamn—Sjöändan den 24/5.

Lokpersonalen å tåg 5305 observerade, att eld uppstått i virkeslast å den närmast loket gående vagnen. Tåget stoppades och elden släcktes av lokpersonalen med vatten från en närliggande bäck.

Nässundet—Storfors den 31/5.

Tåg 5305 stoppades på linjen, enär eld uppstått i presenningarna och lasten å den närmast loket gående vagnen, som var lastad med torvströ. Vagnen avkopplades och framfördes till Nässundsbron, där lasten måste vräkas i sjön. Några nämnvärda skador å vagnen uppkommo icke.

Snyten—Västanfors den 3/6.

Lokpersonalen å tåg 4354 upptäckte, att en O-vagn på grund av tjuvbromsning fattat eld. Skador uppstodo på vagnen och lastens emballage, varjämte två presenningar förstördes. Dessutom uppstodo bränder i sliprar.

Tannflo den 22/6.

I rälsbusståg 2691 hade eld uppstått i gengasaggregatets kolbehållare. Hetan antände det omkring liggande trävirket. Elden släcktes. Inga andra skador uppstodo.

Bergby den 24/6.

Loket i tåg 413 hade antänt båda bälgarna å två BCo-vagnar. Elden släcktes i Bergby. Vagnarna gingo tomma Sundsvall C—Gävle C.

Kåremo—Rockneby den 4/7.

Under tågs 9841 gång å linjen upptäcktes, att eld utbrutit i den närmast loket gående vagnen, som var lastad med ved. Elden släcktes utan att någon större skada uppstod.

Skåstra—Ljusdal och Mellansjö—Juån den 11/7.

I tåg 4354 observerade lokpersonalen rök från en vagn lastad med fat. Genom bristfällig förstängning hade faten kommit i rullning, varvid innehållet runnit ut och fattat eld. Elden släcktes i Ljusdal resp. Juån.

Forsmo den 20/7.

Vid tågs 6055 ankomst till Forsmo observerades, att eld utbrutit i en sluten vagn lastad med gengaskol. Vagnen avkopplades och elden släcktes. Väggar, golv och tak i vagnen sönderbrändes. Större delen av lasten brann upp.

Porjus—Gällivare den 20/7.

I tåg 8502 uppstod eld i vedförrådet å loktendern. Loket avkopplades och infördes till Gällivare, där elden släcktes. Intet fel kunde upptäckas å lokets gnistsläckaranordning. I Gällivare avbrändes kontaktledningen.

Långsele den 21/7.

Vid tågs 6501 ankomst till stationen hade eld utbrutit i en med ved lastad vagn.

Nattavara—Kilvo den 25/7.

I tåg 102 uppstod genom s. k. tjuvbromsning eld i en öppen vagn, lastad med monteringsfärdiga trähus. Elden uppmärksammades av tågklararen, när tåget passerade Nattavara, men tåget kunde ej stoppas. Nödutlösning begärdes, varefter tåget stannade på linjen. Med hjälp av militär, som medföljde tåget, lossades vagnens last och släcktes elden. Halva lasten förstördes, varjämte vagnen ramponerades. Kontaktledningen avbrändes. En man skadades under släckningsarbetet.

Vretstorp den 25/7.

I tåg 4711 observerades, att eld utbrutit i en vagn i mitten av tåget, varför tåget stannades. Vagnen var lastad med gengasved i papperssäckar och täckt med en papperspresenning. Lokpersonalen lyckades snart släcka elden med biträde av en del tillstädeskomna personer.

Stöde—Viskan den 3/8.

I tåg 6126 utbröt eld i den 4:e vagnen från loket. Vagnens last bestod av pappersmassa. Elden släcktes sedan ett 35-tal balar avlämpats. Obetydliga skador. Tåget framfördes av ånglok.

Storuman den 6/8.

Efter tågs 3627 ankomst upptäcktes, att eld utbrutit i en träkolslastad vagn, som gick sist i tåget. Vagnen fördes till vattenposten, där elden släcktes. Ingen skada uppstod å vagnen. Skadorna å lasten blevo obetydliga och orsakades huvudsakligen genom vattenbegjutningen.

Tomteboda den 7/8.

Under tågs B 604 gång mellan Karlberg och Tomteboda uppstod eld i en presenning å 3:e vagnen från loket, troligen genom gnistor från loket (ånglok). Presenningen blev delvis förstörd. Inga nämnvärda skador uppstodo å vagnen eller lasten.

Hoting—Rossön den 8/8.

I tåg 6081 upptäcktes eld i en med träkol lastad vagn, som gick närmast loket. Vagnen infördes till Rossön, varest tillkallad brandkår släckte elden. En del av lasten förstördes. Endast mindre skador uppstodo å vagnen.

Långviksmon—Björna den 13/8.

Vid tågs 4351 ankomst till Björna observerades, att eld utbrutit i en vagn, lastad med torrt timmer. Mindre skador uppstodo å lasten och vagnen. Elden

antages hava orsakats av gnistor vid tjuvbromsning, enär vagnsgolvet genombränts på båda sidor ovanför bromsblocken.

Södertälje S den 16/8.

I tåg 4002 uppstod eld i en vagn, lastad med bleckskrot. Elden hade uppkommit genom s. k. tjuvbbromsning. Även sliprarna å bangården fattade eld.

Långsele den 18/8.

Vid tågs 22 ankomst hade eld utbrutit i underredet å en personvagn. Anledningen till eldens uppkomst var tjuvbromsning.

Älghultsby—Sävsjöström den 19/8.

I tåg 6561 upptäcktes å linjen, att eld utbrutit i en vagn, lastad med foder-cellulosa. Elden släcktes, men några balar och en presenning förstördes.

Buresjön den 21/8.

Vid rälsbusstågs 1050 ankomst upptäcktes, att träbeklädnaden i rälsbussens bakre ände fattat eld, till följd av att en läcka fanns i kolbehållaren.

Brännland—Umeå den 24/8.

Vid tågs 8661 ankomst till Umeå hade eld utbrutit i en vagn, lastad med torvströ. Vagnen gick närmast loket i tåget. Två SJ presenningar skadades. Endast mindre skador uppstodo å lasten och vagnen. Vid företagen undersökning kunde ingen skada eller felaktighet upptäckas å lokets asklåda, sot-skåp eller gnistsläckaranordning.

Alvesta den 28/8.

Vid tågs 9576 ankomst iaktogs eld i en vagn, lastad med stubbved. Vagnen gick som 17:e vagn från loket. Elden släcktes. En del stubbved skadades.

Mjölby den 28/8.

I tåg 4641 utbröt eld i en med pappersbalar lastad vagn. Elden släcktes av tillkallad brandkår. Av lasten skadades 9 pappersbalar. En presenning blev sönderbränd och en obetydligt skadad. Inga skador uppstodo på vagnen. Elden hade troligen uppkommit genom tjuvbromsning.

Spannarboda den 10/9.

Vid tågs 9457 ankomst till stationen observerades eld i en vagn, lastad med stängselrullar. Vagnen bortväxlades och försök att släcka branden vidtogos men kunde ej fullföljas på grund av att vagnen var övertänd och tillgången på vatten knapp. Lasten förstördes helt, varjämte vagnen skadades svårt. Orsaken till branden torde ha varit tjuvbromsning.

Perstorp den 11/9.

I tåg 5681 hade eld uppstått i en torvlastad vagn, den 4:e från loket. Elden kunde genast släckas, och lasten skadades endast obetydligt.

Själavad den 15/9.

Vid tågs 8671 ankomst upptäcktes rök från taket på en personvagn. Sedan ett hål upphuggits i vagnens tak, släcktes elden. Eldhärden befann sig över gasledningen, vilken blev skadad.

Nässjö den 26/9.

Vid tågs 5462 ankomst uppmärksammades, att brandrök utträngde från en vagn, lastad med gengaskol i papperssäckar. Omlastning företogs och därvid konstaterades, att elden börjat i de kolsäckar, som lågo underst i vagnen. Branden hade tydligen uppkommit därigenom, att träkolen icke varit fullständigt släckta, då de mottogos till befordran.

Grötingen—Bräcke den 4/10.

I tåg 4213 uppstod eld i en vagn, lastad med hö. Antändning hade förorsakats av att kontakttråden fallit ned. Lasten och två presenningar förstördes.

Holmsjö den 19/10.

I tåg 6292 upptäcktes eld i en vagn, lastad med kakelplattor i pappersemballage. Endast obetydliga skador.

Bergträsk—Brännberg den 27/10.

I tåg 6056 upptäcktes ungefär 3 km norr om Bergträsk, att eld utbrutit i en bensintankvagn. Tåget stannades, och elden släcktes efter vattenbegjutning. Elden flammade upp hastigt på grund av att den bädd, på vilken tanken vilade, var bemängd med olja. Sedan elden släckts, infördes tåget till Brännberg, där vagnen avkopplades. Orsaken till eldens uppkomst var varmgång.

Ljusdal den 29/10.

I tåg 8326 uppstod eld i en vagn, lastad med hö. Vagnen gick närmast loket, som utgjordes av ett vedeldat ånglok. Större delen av lasten förstördes ävensom två presenningar.

Norrheden den 8/11.

I tåg 8141 upptäcktes eld i en med träkol lastad vagn, den 3:e från loket. Inga skador uppstodo på vagnen, men omkring en tredjedel av lasten förstördes.

Torsåker den 15/11.

I tåg 4361 hade eld utbrutit i en träkolslastad vagn. Endast obetydliga skador uppkommo å vagnen.

Iggesund den 31/12.

I tåg 3563 utbröt eld i en med trätugg lastad vagn, den 5:e från loket. Vagnens träbeklädning och större delen av lasten spolierades.

H. Olyckstillbud och olyckshändelser utan svårare följder.

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

Örebro C den 2/1.

Tåg 640 gick in å spår 3 i stället för spår 4, på grund av att en växel intogs felaktigt läge. Inga skador.

Fränsta den 10/1.

Tåg 2440 uppkörde vid utgåendet från stationen en växel. Tågklareraren hade ej inspekterat tågvägen.

Timrå den 15/1.

Tåg 4246 uppkörde vid utgåendet från stationen en förreglad växel. Tågklareraren hade ej inspekterat tågvägen.

Vännäs den 16/1.

Tåg 4461 uppkörde vid avgång från stationen en fellagd, oförreglad växel. Försummad tågvägsinspektion.

Storfors den 17/1.

Rälsbusståg 1679 uppkörde vid avgång från stationen utfartsväxeln, som låg fel, varvid den elektriska spärren sattes ur funktion.

Sparreholm den 25/1.

Tåg 11 uppkörde vid utfart från stationen en växel, som intog felaktigt läge. Intet fel uppstod å växeln. Bristande tågvägsinspektion.

Mölnbo den 27/1.

Mötet mellan tågen 291 och 4 var förlagt till Mölnbo. Tåg 4 intogs å spår 2 och tåg 291 å spår 4. Efter det att tåg 4 inkommit, skulle tågklareraren omlägga en växel för tågs 291 utfart. Av misstag omlades fel hävstång i ställverket, varigenom växeln, i stället för att omläggas, förreglades.

Malung den 11/2.

Tåg 1653 ingick å stationen å spår 2 i stället för å spåret närmast stationshuset. Föraren observerade förhållandet och bringade tåget till stopp c:a 40 m från ett å samma spår uppställt lok. Ofullständig tågvägsinspektion.

Alby den 12/2.

Tåg 4456 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Tågklareraren hade av misstag klargjort utfartstågväg från ett annat spår.

Yttersjön den 15/2.

Tåg 2424 uppkörde vid utgåendet från platsen utfartsväxeln, som ej omlagts efter mötande tågs 6055 ankomst.

Mjölby den 28/2.

Då tåg 8, i vars tidtabell ett försenat specialtåg denna dag framgick, skulle intagas å stationen, fanns ej något spår ledigt, varför tåget måste intagas mot vagnar å spår 3. Genom förbiseende omlades en växel felaktigt, varigenom tågvägen kom att ligga till spår 6, där tåg 4351 stod uppställt. Tåg 8 stoppades utan att kollidera och backades ut genom växeln och in på det avsedda spåret.

Åsträsk den 9/3.

Tåg 8602 uppkörde vid avgången från platsen utfartsväxeln, som ej omlagts efter tåg 4352, vilket förbigått 8602 på stationen. Försummad tågvägsinspektion.

Järna den 17/3.

Till följd av att utfartstågvägen för tåg 156 lagts fel, gick tåget efter erhållen avgångssignal ut å oriktigt spår. Det bringades dock till stopp, efter det att loket och en del av tågsättet passerat utfartssignalen.

Byvalla den 18/3.

Tåg 4351 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Tågklararen hade glömt lägga om växeln efter mötande tåg 4450. Växelspärren skadades.

Södertälje C den 18/3.

Då tåg 123 Se, som drogs av loket, efter igångsättningen i Södertälje C hade framgått omkring 125 m, observerade föraren ett växlingslok i tågvägen. Föraren stoppade tåget omkring 250 m från nämnda lok. Växlingsloket hade ej kunnat föras undan från tågvägen, när utfartssignalen — utan att kontroll av tågvägens hinderfrihet skett — ställts på kör och växlarerna under sådana förhållanden ej kunde rubbas.

Kristinehamn den 29/3.

Då tåg 1401 var på ingående å stationen, observerade föraren, att växeln mellan spår 1 och 2 var fellagd, varför tåget stoppades. Det hade då inkommit i växeln och måste backas tillbaka för att kunna gå in å rätt tågväg. Ofullständig tågvägsinspektion.

Norrköping C den 1/4.

Tåg 137 måste stoppas av ställverksvakten i ställverk 3, sedan det passerat infartssignalen, vilken visade körsignal. Orsaken var, att ett lok befann sig i tågs 137 tågväg. Tågklararen, som hade vetskap om lokets gång, hade ej underrättat ställverksvakten därom. Tåg 137 nödbromsades, varför någon kollision ej inträffade.

Ramsjö den 17/4.

Tåg 4425 körde vid avgången från stationen upp en växel, som tågklararen glömt att lägga om för utfart från det ifrågavarande spåret.

Ulriksdal den 30/4.

Vid tågs 557 utgång från stationen uppkördes en växel, på grund av att denna ej omlagts efter växling med ett tidigare tåg. Linjeblockeringen fungerade ej vid olyckstillfället på grund av brandskada i omformarstationen. Obetydlig skada uppstod å växeln.

Dyltabruk den 14/5.

Tåg 641 uppkörde vid avgången utfartsväxeln, som var fellagd. Ingen skada uppstod.

Långviksmon den 26/5.

Tåg 92 uppkörde vid avgången utfartsväxeln, vilken ej omlagts efter mötande tågs 6055 ankomst.

Häggenås den 27/5.

Vid tågs 2291 ankomst observerade lokpersonalen, att infartsväxeln låg fel. Sedan växeln omlagts, infördes tåget å stationen. Tågklararen hade icke förvissat sig om, att tågvägen var klar och betryggad.

Erikslund den 29/5.

Då tåg 2449 var på utgående från stationen, uppkördes en medväxel i utfartstågvägen. Tågklareraren hade icke förvissat sig om att tågvägen var klar.

Nyhyttan den 31/5.

Rälsbusståg 1667, två sammankopplade rälsbussar, urspårade i en växel, på grund av att denna var fellagd. Rälsbussarna kunde, sedan de lyfts upp på spår, fortsätta för egen maskin.

Byringe den 8/6.

När tåg 7004 avgick från Byringe, uppkördes en växel. Tågklareraren hade glömt att vederbörligen lägga om växeln.

Alby den 10/6.

Tåg 9652 uppkörde en utfartsväxel. Tågklareraren hade glömt lägga densamma för utfart från det spår, som användes.

Sparreholm den 13/6.

Tåg 138 uppkörde vid avgången en växel. Tågklareraren hade glömt lägga växeln i rätt läge efter tidigare utförd växling.

Snyten den 16/6.

Tåg 9450 måste intagas enl. § 52 å spår 4, enär en lina i ställverket brustit. Härvid påkördes en spårspärr, som tågklareraren glömt att lägga om. Å tåget uppstodo inga skador och å spårspärren endast obetydliga sådana.

Sundsbruk den 17/6.

Tåg 8203 uppkörde på utgående från stationen en låst medväxel i tågvägen. Tågklareraren hade glömt att omlägga växeln efter mötande tåg 2682.

Teckomatorp den 25/6.

Tåg 1883 uppkörde vid avgången från stationen å spår 2 en växel, på grund av att tågvägen felaktigt lagts från spår 1. Utfartssignalen visade utfart från spår 1, vilket föraren ej observerade.

Hedsjön den 2/7.

Då tåg 4353 var på utgående från stationen uppkördes en växel, som ej omlagts efter mötande tåg. Bristfällig lågvägsinspektion.

Lörstrand den 4/7.

Då tåg 4216 var på utgående från stationen uppkördes en växel, som ej omlagts efter mötande tåg. Bristfällig tågvägsinspektion.

Strängnäs den 22/7.

Tåg 364 uppkörde vid utgående från stationen en växel, varvid mindre skador uppstodo å densamma. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Gnesta den 25/7.

Tåg 9430 uppkörde vid utgående från stationen en växel, varvid skador å densamma uppstodo. Tågvägsinspektionen ofullständigt utförd.

Örebro C den 28/7.

Tåg 623 stoppades av föraren vid infarten till stationen framför en fel-lagd, olåst medväxel i tågvägen. Efter tågvägsinspektionens avslutande hade växeln omlagts för växling.

Järbo den 13/8.

Vid tågs 4205 utgående från stationen uppkördes en växel, som ej omlagts efter mötande tåg.

Valla den 2/9.

Tåg 122 intogs å spår 3 i stället för å spår 1. Sedan tågvägsinspektion verkställdes och körsignal visats, omlades en oförreglad växel i tågvägen. Tågvägsinspektion hade verkställdes före den i planen för säkerhetstjänsten fastställda tidpunkten. Växlingsledaren hade ej förvissat sig om, huruvida tågvägsinspektion ägt rum.

Nykvarn den 3/9.

Då tåg 7004 var på utgående från stationen, påkördes en spårspärr, varvid mindre skador uppstodo å densamma samt å loket. Tågvägsinspektion hade ej skett.

Landafors den 4/9.

Tåg 8342 uppkörde på utgående en växel, som ej blivit omlagd efter möte med tåg 6267.

Juån den 4/9.

Vid tågs 4216 avgång från stationen uppkördes en växel. Tågklararen hade av misstag gjort klart för utfart från annat spår.

Snyten den 8/9.

Tåg 9717 intogs å stationen enligt bestämmelserna i säo § 52. När infartsväxeln passerades, upptäckte lokpersonalen, att en spärrklots låg upplagd på spåret. Trots bromsning kunde tåget icke stoppas, utan spärren påkördes, varvid lokets fjäderstroppar skadades.

Ervalla den 8/9.

Tåg 9457 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Inga skador uppstodo. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Stora Höga den 17/9.

Tåg 1558 uppkörde utfartsväxeln, som ej omlagts efter möte med tåg 1567. Den elektriska spärren skadades.

Näliden den 19/9.

Tåg 8128 uppkörde på utgående från stationen en växel, varvid mindre skador uppstodo. Försummad tågvägsinspektion.

Degermyr den 20/9.

Tåg 91 uppkörde vid utgående från stationen en växel. Tågklararen hade lagt om växeln, innan tåget fullständigt passerat.

Mölnbo den 23/9.

Då tåg 4041 var på utgående från stationen, uppkördes en oförreglad växel i utfartstågvägen. Mindre skador uppstodo. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Mölnbo den 24/9.

Då tåg 9430 var på utgående från stationen, uppkördes en oförreglad växel i utfartstågvägen. Mindre skador uppstodo. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Ljusdal den 26/9.

Tåg 91 uppkörde på utgående en växel, varvid växelklotet lossnade och slungades mot loket samt slog av bromsledningen. Tågvägsklargöraren hade underlåtit att lägga om växeln, och tågvägsinspektören hade anmält tågvägsinspektionen utförd, utan att sådan skett.

Hällnäs den 28/9.

Tåg 4353 uppkörde vid utgående från stationen en växel i bangårdens södra ände. En växeltunga kröktes och måste utbytas. Försummad tågvägsinspektion.

Sparreholm den 5/10.

Tåg 7006 skulle kvarhållas för möte med tåg 9. Båda tågen hade huvudtågväg i Sparreholm. I vso för tåg 9 angavs ej ändrad tågväg. Till tåg 9 gavs korsignal för infart till huvudtågvägen, där tåg 7006 stod. Båda förarna observerade faran, varför olyckan blev avvärjd.

Gnesta den 8/10.

Då tåg 131 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Tågvägsinspektion hade ej skett.

Norrhög den 9/10.

Tåg 4214 uppkörde en växel i utfartstågvägen, emedan tågklararen lade om växeln, innan tåget passerat densamma.

Nykvarn den 16/10.

Då tåg 312 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfartstågvägen. Mindre skador uppstodo å växeln. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Södervärn den 17/10.

Då tåg 101 var på ingående, stoppades tåget av tågklararen på grund av att en växel i infartstågvägen intog fel läge. Sedan växeln omlagts, infördes tåget. Bristfällig tågvägsinspektion.

Nässjö den 18/10.

Tåg 4351 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Krylbo den 23/10.

Då SDJ rälsbusståg 13 var på ingående å spår 3 i Krylbo, befann sig ett koppelok till tåg 4354 gående norrut på samma spår. Både rälsbusståget och loket bragtes att stanna, innan sammanstötning skett. Tågvägsinspektören i södra delen av bangården hade utan tanke på SDJ-tåget släppt in loket i tågvägen.

Medskogsheden den 23/10.

Tåg 8301 uppkörde en växel i utfartstågvägen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Lagmansholm den 23/10.

Tåg 4703 uppkörde vid avgången från stationen en växel, som låg fel. Tågklararen hade ej aktgivit på växeln.

Taxinge Näsby den 27/10.

Då tåg 301 var på utgående, uppkördes en växel, varvid mindre skador uppstodo på växeln. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Brittatorp den 2/11.

Då tåg 9811 ankom, framfördes detsamma efter signal till växlingsrörelse förbi infartstågvägens slutpunkt och uppkörde härvid en växel. Tågklararen hade visat signal till växlingsrörelsen utan att förvissa sig om att växeln i fråga intog rätt läge. Vid uppkörningen skadades växeln.

Arbrå den 14/11.

Tåg 437 uppkörde vid utfarten en växel, som icke omlagts efter ett mötande tåg. Bristfällig tågvägsinspektion.

Björnlunda den 18/11.

Då tåg 9404 var på utgående från stationen, uppkördes en växel. Ingen skada uppstod å denna. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Alby den 19/11.

Tåg 9425 intogs på samma spår som tåg 4214. Tåg 9425 hann stanna, och sammanstötning undveks. Tågklararen hade icke utfört tågvägsinspektion.

Lottfors den 19/11.

Tåg 9304 uppkörde vid utfarten två växlar i tågvägen, vilka ej omlagts efter ett mötande tåg. Bristfällig tågvägsinspektion.

Örtofta den 19/11.

Tåg 7806, ensamt lok, uppkörde en i utfartstågvägen fellagd växel. Bristfällig tågvägsinspektion.

Örebro C den 21/11.

Tåg 6704, som var genomfartståg, gick vid utgåendet från stationen genom en fellagd växel in på ett sidospår. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Kalmar V den 21/11.

Vid tågs 206 avgång från Kalmar V låg en medväxel i utfartstågvägen i fel läge. Detta iaktogs av föraren, som stannade tåget framför växeln. Bristfällig tågvägsinspektion.

Vagnhärad den 29/11.

Tåg 103 intogs å rätt tågspår efter att signalerna »Tåg kommer» och »Jag är beredd på hinder och spårändring» givits. Å detta spår stod tåg 4584, men sammanstötning undveks genom att tågklararen sprang mot tåg 103 och visade stoppsignal. Föraren å tåg 103 hade även i god tid varseblivit faran och stannade sitt tåg omkring 300 m framför tåg 4584.

Krylbo den 3/12.

Tåg 9428 intogs vid Krylbo genom en fellagd växel på ett uppställnings-spår i stället för å spår 1. Växling hade utförts i tågvägen efter tågvägsinspektionen, varefter växeln ej blivit omlagd.

Vingåker den 3/12.

Då tåg 131 var på utgående från stationen, uppkördes en växel i utfarts-tågvägen, varvid mindre skador uppstodo på växeln. Tågvägsinspektionen hade utförts ofullständigt.

Stångby den 10/12.

Tåg 8791, ensamt lok, uppkörde på utgående från stationen en fellagd växel. Bristfällig tågvägsinspektion.

Brodalen den 11/12.

Vid tågs 1631 ankomst visade infartssignalen körsignal, men föraren observerade, att infartsväxeln låg till fel spår, varför han stannade tåget. Tågklareraren, som då uppmärksammat felet, ställde därefter infartssignalen till stopp och efter omläggning av växeln ånyo till kör, varefter tåget ingick å rätt spår. Två godsvagnar stodo vid tillfället uppställda å spår 1 c:a 50 m från infartsväxeln. Tågvägsinspektion hade ej utförts.

Mjölby den 18/12.

Tåg 9428 Mjölby—Hallsberg utgick på spåret till Sya. Föraren avgick med tåget trots den felaktiga signalbilden och märkte ej misstaget, förrän tåget kommit utanför bangården. Tåget backades åter in på stationen. Bristfällig tågvägsinspektion.

Orsakade av annan försumlighet vid tågexpediering.

Lindome den 1/1.

Tåg 42 hade i Kungsbacka erhållit framgångsorder för möte med tåg 5157 vid Lindome. Vid framkomsten till stationen var infartssignalen ställd till kör. Då möteståget ej inkommit, nödbromsade föraren tåg 42 men kunde ej bringa tåget till stopp, förrän loket kommit c:a 50 m förbi den till stopp stående utfartssignalen. Tågklareraren hade kort före tågs 42 ankomst tyckt sig höra tre korta signaler från tåget och därför skyndsamt ställt infartssignalen till kör. Några signaler från tåg 42 hade emellertid ej givits.

Vännäs den 7/1.

Tåg 6058 avsändes efter tåg 94, ehuru varken anmälan »94 in i Tväråbäck» eller anmälan »Klart 6058 till Tväråbäck» ingått. Tågklareraren i Vännäs, som samtidigt avsände ett tåg i motsatt riktning, hade utan att se i tågtidjournalen frågat en tjänsteman å tågexpeditionen, om klart erhållits »från alla håll», och denne hade härå svarat jakande, dock utan att nämna något tågnummer. Han hade härmed ej avsett tåg 6058. Detta tåg stoppades genom nödutlösning av den elektriska strömmen. Sedan klart erhållits från Tväråbäck infördes tåget dit.

Brattsbacka den 24/1.

I tågs 4454 sista vagn hade uppstått slag i hjulen, vilket uppmärksammats av banmästaren, då tåget passerade stationen. Oaktat banmästaren anmälde

förhållandet till tågklararen, underlät denne att stoppa tåget eller göra anmälan till närmaste station för tågets stoppande, med påföljd att vagnen förorsakade rälsbrott å ett större antal ställen på linjen Nyåker—Vännäs.

Långsjön den 24/1.

Tåg 4350, som skulle möta extratåg 4465, avsändes, innan sistnämnda tåg inkommit. Lokpersonalen, som erinrade sig mötet, stoppade tåget och backade till Långsjön.

Vännäs den 2/2.

Tåg 8602, som skulle möta extratåg 91 i Vännäs, avsändes, ehuru klart för tåget icke erhållits från Tväråbäck. Då båda tågen voro avsevärt försenade, förlades mötet därefter i stället till Tväråbäck. Tågbefälhavaren har uppgett, att han före tågets avgång frågat tågklararen, dock utan att ange tågnummer, om mötande tåg inkommit, varå tågklararen lämnat jakande svar. Föraren underlät göra muntlig förfrågan och erhöll på signalen »Har mötande tåg inkommit?» signalen klart för avgång.

Kiruna C den 17/2.

Motorvagnståg 2999 ingick på fel tågväg, spår 2, i stället för spår 20, beroende på att tågklararen vid Kiruna malmbangård glömt, att tåg 37 skulle gå före tåg 2999 och avsänt sistnämnda tåg först, vilket tågklararen vid Kiruna C ej underrättats om. Då föraren märkte, att han inkommit på fel spår, backade han tåget utan att ha erhållit signal eller medgivande därtill. Därefter intogs tåget på det rätta spåret. Under backningsrörelsen förelåg risk för kollision med tåg 37, som var på väg från malmbangården mot Kiruna C för att intagas på spår 2.

Sågbäcken den 23/2.

Tåg 8521 avsändes, innan tåg 2793 inkommit till närmaste tåganmälningsstation. Tåget stoppades genom banpersonalens försorg. Sedan klart erhållits för tåget, fortsatte det. Tågklararen hade glömt tåganmälan, och varken klart-anmälan för tåg 8521 eller anmälan »2793 in i N» hade utväxlats.

Pålsboda den 24/3.

Vid tågs 4041 ankomst till stationen upptäckte föraren, att ett tåg, varom han ej ägde kännedom, stod inne å stationen, varför han bringade det egna tåget att stanna. Tågklararen meddelade, att det å stationen stående tåget var 4050 och att han förbisett att giva order till tåg 4041 om möte.

Skinnskatteberg den 11/5.

Vägbommarna voro ej fällda, då tåg 602 skulle passera, och tåget kunde ej bringas till stopp, förrän vägkorsningen passerats. En hästskjuts, som var på väg över banan, hann stanna, sedan den varskotts av signaler från loket.

Sösdala den 27/5.

Tåg 18 avsändes från Sösdala utan att föregående tåg 4452 inkommit till närmaste tåganmälningsstation. Kontaktledningen gjordes spänningslös, varigenom tåg 18 bringades att stanna och sammanstötning undveks.

Skebokvarn—Sparreholm den 10/7.

Tåg 9436 påkörde en decauvillekorsning för arbeten å dubbelspårsbyggnaden. Bandisposition hade medgivits, och under denna anordnades extra-

tåg 9436, utan att banpersonalen härom underrättades. Genom påkörningen förstördes decauvillekorsningen över banan, men inga andra skador uppkommo å spår eller ledningar.

Örtofta den 19/9.

Tåg 1720 avsändes, innan närmast föregående tåg inkommit till Eslöv. Försummelse av tågklareren.

Stävieby—Flädie den 26/9.

Tåg 1891, som var försenat, skulle kvarhållas i Stävieby för möte med tåg 1858. Tågbefälhavaren och lokpersonalen erhöilo icke underrättelse härom å föregående station, varför underrättelse att Stävieby var bevakad skulle ha givits genom att körsignal från infartssignalen visades först sedan signalerna »Tåg kommer» och »Jag är beredd på hinder och spårändring» givits från loket. Så skedde ej, och tåget avgick från Stävieby efter avgångssignal från tågbefälhavaren. Tåg 1858 hade avgått från Flädie men förarna upptäckte varandra i tid och lyckades stanna tågen på c:a 300 m avstånd från varandra. Strax efter verkställdes nödurkoppling av kontaktledningen från omformarstationen på begäran av tågklareren i Flädie. Då kontaktledningen åter blev spänningsförande infördes båda tågen till Flädie.

Boden den 1/10.

Tåg 100 intogs å malmtågsspåret efter ändrat möte från Sävast till Boden C med tågen 2807 och 95. När tåg 100 inkommit, gavs med utfartssignalen körsignal till tåget, vilken signal enl. utfärdade särskilda bestämmelser tillika skall innebära avgångssignal. Utfartssignalen ställdes dock åter till stopp, innan tågets lok passerat densamma. Tåget stannade och backade tillbaka. Ställverksvakten hade givit körsignal till tåget utan att invänta tågklararens anmälan att tåg 8701 inkommit och utan att aktgiva på att tåg 95 ej inkommit enligt den fastställda tågföljden.

Hallsberg den 8/10.

När tåg 4350 var på ingående, omlades en växel strax framför tåget, som ingick å ett spår, varå ett växlingslok stod med två tillkopplade vagnar. Genom att växlingsättet backade och tåget på grund av ringa fart snart kunde stannas undveks sammanstötning.

Nyåker den 9/10.

Efter tågs 4355 ankomst framdrogs tåget utanför infartssignalen, för att därefter omedelbart backas in på annat spår. Innan tåget hunnit föras undan hinderfritt, ankom tåg 2424, som stannade omkring 30 m framför tågs 4355 lok. Tågklareren hade medgivit växling utanför stationsgränsen, ehuru tåg 2424 var att vänta.

Rönninge den 15/10.

Tåg 4012, som anordnats natten mot torsdagen den 15, hade felaktigt införts i överlämningsbokens upplägg för torsdagen den 15 med påföljd, att tågklareren, då tåget passerade, trodde detta vara tåg 7006. Sistnämnda tåg stannade på linjen på grund av slangbrott. På grund härav visade närmast bakomvarande huvudsignal stoppsignal. Föraren på efterföljande tåg 9430, som stannade framför ifrågavarande huvudsignal, erhöil vid telefonpåringning till Rönninge besked, att 7006 framgått och att intet hinder fanns för

tågs 9430 förande förbi stoppsignal från huvudsignalen. Vid samtal med annan station något senare fick tågklararen emellertid klarhet om tåglaget, och genom nödutlösning av kontaktledningen avvärjdes en sammanstötning.

Tranås den 21/10.

Då tåg 811 var på ingående på stationen, omlades en växel i infartståg-vägen, med påföljd att tåget gick in på fel spår. Tåget, som hade ringa hastighet, stannade så gott som omedelbart. Tågklararen, som på grund av ljusskenet från lokets lyktor felbedömde avståndet till tåget, ställde huvudsignalen till stopp och utlöste tågvägsföreglingen, innan tåget passerat med huvudsignalen förreglade växlar.

Finnerödja—Laxå den 27/10.

Två vagnuttagningar, vardera bestående av lok och vagnar, voro nämnda dag anordnade under bandisposition Finnerödja—Laxå efter tåg 4712 till kl 15.59. Då Gårdsjö kl 16.25 anmält »Tåg ut» för tåg 124, tog tågklararen i Finnerödja bort såväl de stoppsignaler, som av annan anledning varit utsatta mot Gårdsjö och vilkas bibehållande ej längre erfordrades, som de i föreskriven ordning mot Laxå utsatta signalerna och avsände därpå tåg 124 utan att anmälan »Klart 124 till Laxå» erhöles och innan vagnuttagningarna införts till Laxå. Sedan tågklararen strax efter tågs 124 avgång observerat sin försumlighet, lyckades han genom telefonmeddelande till en banvakt, som posterade vid en c:a 2,7 km norr om Finnerödja anordnad tillfällig hållplats, få tåg 124 stoppat och återfört till Finnerödja.

Mölnåls övre den 4/11.

Då tåg 513 efter avgången från stationen framgått c:a 75 m, observerade lokföraren en motordressin på huvudspåret strax utanför yttersta växeln, varför tåget omedelbart stannades. Sedan motordressinen intagits på ett sidospår, kunde tåget på nytt avgå. Småfordonsföraren hade begärt, att tåg 513 skulle kvarhållas tills B-fordonet inkommit.

Gnesta den 5/11.

Då tåg 294 var på utgående från stationen, omlades en växel i utfartståg-vägen, innan tåget passerat densamma. Växeln uppkördes, varvid ett kontrollsteg brast.

Västanfors—Dagarn den 12/11.

När tåg 9717 kommit till Martorp, gjordes kontaktledningen spänningslös. Orsaken härtill var, att tåg 601 avsänts från Västanfors, innan tåg 9717, som var ett transformatorståg, inkommit till Dagarn.

Dösjöbro den 19/11.

Tåg 2540 hade icke erhållit order om möte i Dösjöbro med tåg 8111, som anordnats enligt tillfällig tidtabell, utan underrättades där endast muntligen. Å ordergivningsstationen hade icke form S3 upplagts för tåg 8111, då tidtabell erhöles, och den det ålåg att verkställa kollationering hade försummat delta. Kontrollstationen hade även underlåtit att efterhöra, om tåg 2450 givits order om mötet, då sådant meddelande icke ingått.

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

Björnsjö den 10/1.

Mötet mellan tåg 93 och 4452 var förlagt från Björna till Björnsjö, varom tåg 4452 skulle givas order i Björnsjö. Vid infarten hade tåg 4452 för hög hastighet, emedan föraren väntat sig, att tåget genom tillämpning av såo § 72: 10 skulle få passera. Då tåget ej bringades att stanna inom bangårdsområdet, företogs nödutlösning av kontaktledningsströmmen. Tåg 4452 stannade med loket och två vagnar utanför norra infartssignalen, och tåg 93 stannade på linjen.

Tomteboda den 14/1.

Vid ingången å spår 4 fortsatte tåg 4050 förbi S-märket, med påföljd att tåget kolliderade med ett å bredvidliggande spår stående tåg. Tågs 4050 lok och en G-vagn erhöilo en del mindre skador. Missödet berodde dels på att S-märket observerades för sent på grund av dåliga ljusförhållanden och dels på att bromsverkan var dålig på grund av den låga temperaturen.

Kiruna C den 7/2.

Föraren på motorvagnståg 2982, som stod å spår 20, missuppfattade en avgångssignal, som gällde tåg 72, vilket skulle passera å spår 1, och avgick, oaktat en dvärgsignal vid spår 20 visade stopp. Härigenom uppstod risk för kollision vid växeln mellan spåren 1 och 20. Tågklararen stoppade tåg 72, medan motorvagnståget stoppades av föraren, då denne märkte misstaget, varefter tåg 2982 hackades hinderfritt.

Långviksmon den 21/2.

Tåg 4460 uppkörde utfartsväxeln, beroende på att bitrådet missuppfattat och till föraren repeterat en avgångssignal, som avsåg tåg 2735. Tåg 4460 bringades till stopp, men först sedan växeln uppkörts.

Växjö den 8/3.

Tåg 363 påkörde den vid slutet av tågvägen befintliga stoppbocken. En resande skadades lindrigt.

Hälsingborg F den 13/3.

Då tåg 9463 var på ingående å spår 3, kunde föraren ej bringa tåget att stanna framför stoppbocken, varför loket törnade mot denna. Skador uppkommo på loket och stoppbocken, varjämte en stolpe under plattformstaket bräcktes.

Örebro C den 16/3.

Tåg 4428 framfördes förbi infartssignalen i stoppställning, på grund av dels att den tillgängliga bromskraften var otillräcklig och dels att isbildning å bromsblocken troligen försvårat bromsningen.

Duved den 8/4.

Tåg 4514 stannade ej vid infartstågvägens slutpunkt utan fortsatte och körde upp en växel i västra änden av bangården.

Holmfors—Ljuså den 14/9.

När tåg 89 passerade en plats ungefär 500 m norr om Holmfors, sprang en ko plötsligt upp i spåret ett stycke framför tåget. För att förhindra att

kon påkördes gjorde föraren en kraftig bromsning med automatbromsen, varvid dragstångsbrott uppstod på tre ställen i tåget. 3 vagnar måste avkopplas tåget i Holmfors.

Åsa—Frillesås den 2/10.

Då tåg 5154 befann sig på linjen, blev kontaktledningen strömlös. Sedan tåget framgått c:a 200 m, upptäckte föraren skenet från det stillastående tåget 7653, varför tåg 5154 stannades. Sedan förarna varit i kontakt med varandra, backades tåg 7653 in till Åsa station, och tåg 5154 följde sakta efter. Olyckstillbudet förorsakades av att lokföraren å tåg 7653, som i Kungsbacka erhållit order om ändrat möte med tåg 5154 till Åsa, strax före ankomsten till denna station råkade somna och därför icke iakttog tågklarerarens stoppsignaler. Tågklareraren ringde då upp driftcentralen i Fjärås och gav order om strömmens brytande.

Ragunda—Bispgården den 26/12.

Tåg 6056 stannade i Bispgården för undersökning av bromsarna, enär svag bromsverkan förmärkts mellan Ragunda och Bispgården. Tåget fortsatte med nedsatt hastighet. Vid närmare undersökning i Långsele visade det sig, att den dåliga bromskraften berodde på för långa slaglängder hos samtliga bromsvagnar.

Orsakade av försumlighet vid växling.

Hälsingborg C den 9/2.

Sedan infartstågvägen för tåg 1234 inspekterats och körsignal givits, växlad ett lok utan tågklarerarens medgivande in i tågvägen. Loket hann växlas undan, innan tåget anlände, varför någon kollision ej inträffade.

Örebro C den 14/3.

Tåg 641 intogs å spår 1 i stället för spår 2, på grund av att en växel omlagades för en växlingsrörelse, sedan tågvägsinspektionen fullgjorts. Tåget stoppades av tågklareraren omedelbart efter det den omlagda växeln passerats. Inga skador uppstodo.

Sommen—Tranås den 20/3.

Tåg 103 påkörde 3 decauvillevagnar, vilka strax dessförinnan inväxlats på ett arbetsspår, som vid detta ställe löper i så omedelbar närhet av huvudspåret, att det endast får begagnas under bandisposition. Sådan hade ej begärts. De uppkomna skadorna bestodo i att bromsledningen på en vagn gick sönder, en buffert lösrycktes, diverse mindre skador uppstodo på loket samt två vagnar fingo fotstegen sönderslagna, varjämte de tre decauvillevagnarna samt en stubbrytare delvis ramponerades.

Örebro C den 11/9.

Då tåg 778 var på ingående å stationen, fördes ett växlingssätt över tågvägen. Tåget stoppades, tills växlingsrörelsen fullföljts. Växlingsledaren hade misräknat sig på tiden för växlingsrörelsens avslutande.

Örebro C den 1/10.

Då tåg 718 var på utgående från stationen, varskoddes föraren av en växlingsledare, att ett växlingslok befann sig i tågvägen, varför hastigheten nedbringades, tills växlingsloket kommit ur tågvägen. Lokväxlaren hade ej tagit reda på tågläget.

Nässjö den 15/10.

Då tåg 9450 ankom till stationen, befann sig ett växlingssätt c:a 200 m utanför huvudsignalen på samma spår. Tåget stannade omkring 100 m framför växlingssättet. Tågklararen hade lämnat medgivande till växlingsrörelsen å nedspåret, vilket ställverksvakten emellertid icke uppfattat, utan denne hade i stället utsläppt växlingssättet å uppspåret mot tåg 9450, utan att bestämmelserna i säo § 56: 1 iakttagits.

Kiruna C den 9/11.

När tåg 5 var på ingående till stationen efter erhållen körsignal, fördes ett växlingssätt in i tågvägen. Signalgivaren för växlingssättet hade glömt tåg 5. Växlingsloket urspårade i en förreglad växel, men efter backrörelse gick det åter upp på spåret. Tåg 5 stoppades av signalgivaren för växlingssättet och av ställverksvakten, så att kollision ej inträffade. Därefter backades tåg 5 och intogs å annan tågväg.

Orsakade av småfordon.

Gällivare den 7/2.

Då rälsbusståg 2870 passerade försignalen, upptäckte föraren på c:a 50 m avstånd en banvakt i färd med att lyfta sin dressin av spåret. För att förhindra en olyckshändelse nödbromsades bussen, varvid slag uppstodo i alla fyra hjulen. Stark snöyra rådde vid tillfället.

Orsakade av att plattformsvagnar ej avställt hinderfritt eller ej förstängts.

Eslöv den 6/2.

En transportvagn tillhörande postverket stod ej hinderfritt vid tågs 34 ankomst, varför loket stötte till transportvagnen. Ledstången å lokets ena sida skadades.

Älvsjö den 5/7.

Då tåg 118 var på ingående påkördes en plattformsvagn, varvid 4 cyklar ramponerades. Å loket uppstod ingen skada.

Stockholm S den 15/10.

Tåg 312 påkörde en plattformsvagn, vilken av den starka blåsten rullat över plattformskanten ned i spåret. Plattformsvagnen förstördes men inga skador uppstodo å loket.

Alvesta den 31/10.

Omedelbart efter det tåg 606 erhållit avgångssignal, kördes en plattformstruck över spåret vid övergången framför loket. Lokets vänstra buffert stötte till trucken, som skadades.

Eslöv den 14/11.

Tåg 2570 påkörde en lastad transportkärra, som placerats i tågvägen. Kärran förstördes.

Halmstad den 2/12.

Tåg 10513 påkörde en å plattformen stående lastbil, vilken icke placerats hinderfritt. Obetydliga skador uppstodo.

Stockholm C den 29/12.

Då tåg 4006 passerade å spår 14, påkördes en plattformsvagn, som förstördes. Plattformsvagnen hade troligen på grund av den byiga vinden rullat från plattformen ned i spåret.

Orsakade av otillfredsställande lastning.

Simonstorp—Ändebol den 20/1.

Vid trädfällning råkade ett träd falla mot banan, så att kontaktledningen skadades. Tåg 4641 stannade före platsen för trädfällningen på grund av att kontaktledningen blivit spänningslös. Tåget blev stående på linjen och försenades närmare 3 timmar.

Alvesta—Sävsjö den 13/2.

I tåg 4565 framfördes en öppen vagn, lastad med järntråd. Lasten hade förskjutits så, att några rullar hängde utanför ena vagnssidans. En del skador uppstod å stationernas säkerhetsanläggningar.

Stockholm S den 14/4.

När tågen 4101 och 4050 möttes å dubbelspåret utanför norra änden av södertunneln, erhöll tågs 4101 lok mindre skador av utstående bräder på en vagn i tåg 4050.

Eksund—Okna den 2/5.

Tåg 891 mötte å dubbelspåret tåg 4556. I sistnämnda tåg hade lasten å en vagn förskjutit sig så, att en bräda träffade tågs 891 lok, varvid mindre skador uppstodo å detta.

Vittsjö den 4/5.

Under tågs 7802 ingående å stationen hade en plankå en trålastad O-vagn förskjutit sig så, att plankan stötte mot semaformasten, varvid en del skador å semaforvingarna uppstodo.

Flisby—Solberga den 14/6.

Under tågs 4421 gång föll en pappersbal av en vagn och träffade en kontaktledningsstolpe, som kröktes så mycket, att tåg ej kunde framgå förbi densamma.

Ånge—Alby den 6/7.

Tåg 4205 stoppades å linjen genom självbromsning. Ett nedfallande vedträ från en vagn hade slagit av bromsledningen.

Fränsta—Johannisberg den 10/7.

Tåg 6130 stoppades å linjen genom självbromsning. Lasten å en slipersvagn hade förskjutits, och en nedfallen sliper hade skadat bromsledningsröret å efterföljande vagn.

Murjek—Näsberg den 20/7.

Under tågs 8701 framförande å linjen råkade en bjälke falla ned från en vagn i tåget. Vid nedslaget träffades en vid spåret stående dressin, som ramponerades.

Hälsingborg den 3/8.

Då tåg 2033 var på ingående vid Hälsingborg F, föll en telefonstolpe av från en vagn i tåget på grund av lastförskjutning.

Mellansjö—Norrhög den 1/9.

Föraren å tåg 4211 observerade, att ledningstrycket sjönk, dock utan att bromsverkan i tåget förmärktes. Tåget kunde ej bringas att stanna, förrän det framgått c:a 1 km och befann sig i stigning. En nedfallande bräda hade slagit mot en kik å bromsledningen, som härigenom stängts, varför bromsverkan endast erhöles från lokbromsen.

Hallsberg—Östansjö den 24/10.

I tåg 4802 hade lasten å en med plåt lastad godsvagn förskjutit sig, varigenom c:a 70 st plåtar föllo ned i spåret samt i bredvidliggande spår. Senare kommande tåg 3 påkörde några plåtar utan missöde.

Näverkärret—Spannarboda den 9/11.

Tåg 4353 stannade ungefär 6 km söder om Näverkärret på grund av att lämningar och bräder nedfallit i spåret från föregående tåg. En del av dessa påkördes och fastnade i lokets hjul.

Adolfsberg den 17/11.

Då tågen 642 och 4351 möttes å dubbelspåret strax söder om hållplatsen, hade lasten å en virkeslastad vagn i tåg 4351 förskjutit sig. En planka korsade ett gavelfönster och skadade trävirket å förarehytten å loket i tåg 642. Ingen människa skadad.

Orsakade av fel å materiel och anordningar.

Jörn den 10/1.

Under rälsbusstågs 1038 uppehåll gasförgiftades tre personer, därav en kvinna så svårt, att hon måste föras till sjukhus. Avgaserna hade troligen trängt in i bussen underifrån. På grund av avgasningsrörets riktning utströmmade nämligen gaserna mot plattformskanten och torde därifrån ha kastats tillbaka och under bussen.

Kilsmo—Pålsboda den 14/1.

Det hade rapporterats, att en vagn i tåg 4046 framförts med stora slag i hjulen, varför besiktning av banan omedelbart företogs. Härvid konstaterades, att ett rälsbrott uppstått och att 75 rälskarvbultar brutit. Hastighetsnedsättning måste vidtagas för tvenne tåg, till dess den brutna rälen blivit utbytt.

Dalgränsen—Hästbo den 2/2.

Plognosen å en i tåg 8302 gående vingplog hade fallit ned strax efter passerandet av Dalgränsen. Missödet upptäcktes av banarbetare å linjen, vilka dock icke kunde stoppa tåget utan underrättade Hästbo. Å linjen hade de flesta rälskarvbultarna slagits av samt alla klotsar i kilningar slagits bort.

Trångsviken den 7/2.

Vid rälsbusstågs 2322 ankomst upptäcktes, att gas inträngt i bussen. Ett par resande svimmade. Ingen skadades dock allvarligt.

Duved—Gevsjön den 8/2.

I tåg 10102 brast koppelstången å en med stenkol lastad vagn. Vagnen gick som 5:e vagn från slutet av tåget. De fyra sista vagnarna avkopplades och fastbromsades. Den skadade vagnen tillkopplades provisoriskt medelst en kåtting, varefter tåget fortsatte till Gevsjön. Under gången lossnade emellertid vagnen och rullade i den starka lutningen tillbaka mot de kvarlämnade vagnarna. Vid sammanstötningen skadades ett par vagnar. Inga skador uppstodo å spåret.

Krokom—Täng den 14/2.

Vid rälsbusstågs 2321 ankomst till Dvärsätt upptäcktes, att gas inträngt i bussen. Tre resande svimmade. Ingen skadades dock allvarligt.

Bjärka-Säby—Sturefors den 18/2.

I tåg 4602 urspårade lokets ledarhjul. Endast mindre skador uppstodo. Vid urspåringsstället (en högerkurva) fanns en mindre uppfrysning i båda rälssträngarna, mest framträdande i den yttre. Uppfrysningen var alltför låg för att normalt ensam vålla urspårning. Om den kunnat bidra till urspårningen eller om denna förorsakats av något främmande föremål i banan eller av annan orsak, har ej kunnat utrönas.

Malmslätt—Vikingastad den 24/3.

Då tåg 4005 och 110 möttes på dubbelspåret, ramlade från en tysk täckt godsvagn i det förstnämnda tåget en vagnsdörr ned mellan tågen och slog emot en personvagn i tåg 110. Denna vagn skadades svårt, bland annat blev främre vagnshörnet intryckt och alla fönster utslagna. Inga resande befunno sig i vagnen.

Tungsen—Voxna den 5/5.

Å rälsbusståg 2602 uppstod brott på ett av bussens hjul, som bröts i två delar så att navet skildes från hjulet. Bussen kunde införas till Voxna för egen maskin.

Nedansjö—Vattjom den 23/5.

Strax före ankomsten till Nedansjö fastbromsades tåg 8102, utan att bromsning företagits från loket. Förbindelseröret mellan bromshuvudledningen och regleringsventilen befanns vara söndrigt å den G-vagn, som gick närmast lok. Något föremål i banan, möjligen ett från tendern nedfallet vedträ, hade troligen slagit mot bromsledningen.

Åsträsk—Bastuträsk den 26/12.

I tåg 4354 brast en fjäder å en lastad vagn, varvid vagnens framände sjönk ned och skadade en del kurvklotsar och rälsskarvbultar i spåret.

Orsakade av främmande föremål å banan.

Ljusdal—Skästra den 27/1.

Vid Edängebron påkörde tåg 10991 en i banan nedfallen buffert. Lokets fjädrar skadades och en luftslang i tåget slogs av.

Mälarstrand—Stockholm C den 17/3.

En vagnslucka föll ned från en Is-vagn i tåg 7040. Skador vållades å en dvärgsignal och å överbyggnaden till bron över Söderström.

Katrineholm—Valla den 24/3.

Ett fotsteg å tågs 4077 lok stötte emot en sten, som lossats under dagens lopp för dubbelspårsbyggnadens räkning men som ej låg hinderfritt. Obetydlig skada uppstod å lokets fotsteg.

Järna—Mölnbo den 27/4.

Vid bergsprängning för dubbelspårsarbetet träffades bärlinkan till kontaktledningen av en sten och brast samt föll ned till ett avstånd av c:a 1 m från spåret. Tåg 9015, som var på väg mot Mölnbo, stoppades innan det kom fram till det område, där bärlinkan hade fallit ned. Bärlinkan var spänningsförande, varför en man beordrades bevaka den.

Snyten—Västanfors den 28/4.

Tåg 602 påkörde en buffert, som fallit av från framförgående tågs 7296 sista vagn. Ingen tågexpeditör hade observerat, att denna vagn saknade buffert. Å banan, loket och en del vagnar uppstodo endast mindre skador. Hastighetsnedsättning gällde förbi den plats, där bufferten låg.

Hässleholm den 3/5.

Då tåg 4425 var på ingående å godsbangården, påkördes en bromssko, som låg å ena rälen. Ingen skada uppstod.

Nyåker den 5/5.

När tåg 2423 ankom till platsen, måste en Co-vagn frånkopplas, emedan ekrarna på ett hjul voro bortslitna. Hur skadan uppstått har ej kunnat utrönas.

Strömsund—Ulriksfors den 6/5.

Föraren å tåg 8104 observerade, att en sliper placerats tvärs över spåret. Tåget hann stoppas i tid, och slipern avlägsnades.

Kattarp den 9/5.

Lokpersonalen å tåg 1456 upptäckte, att en buffert låg i spåret mellan för- och huvudsignalen, men då avståndet till densamma var för kort, hann tåget ej stoppas i tid. Den enda skada, som uppkom, var emellertid, att en bromsbom fått en stöt.

Björvallen—Jämtl. Sikås den 10/5.

Rälsbusståg 2326 påkörde en timmerstock, som från ett upplag rasat ut i spåret. En bult till en fjäderupphängning kröktes.

Holmsveden—Lingbo den 30/5.

Tåg 4426 (ensamt lok) påkörde en del verktyg, som vid bortflyttandet av en hjuling fallit av denna och ej hunnit undanskaffas. En del mindre skador uppstodo å loket.

Hökmora—Krylbo den 6/6.

Då tåg 7252 passerat Hökmora, högg en i tåget medföljande spårrensare i en räl som upplagts i spåret för utbyte. Spårrensaren skadades.

Oskarshamn—Älghultsby den 11/6.

I tåg 302 trängde ett vedträ, som fallit från loket, genom vagnsbotten på den närmast loket gående personvagnen.

Hoting—Dorotea den 9/8.

Rälsbusståg 2692 törnade mot en vedhög, som rasat ned från en trave intill spåret. En del mindre skador uppstodo å bussen.

Örtofta—Stångby den 25/8.

Tåg 4584 påkörde en å banan nedfallen buffert, vars spindel stod rätt upp. Loket skadades obetydligt, en del rälsspik slogos ur och de båda rälssträngarna kröktes något.

Kilafors—Röstbo den 5/10.

Tåg 4351 påkörde en mindre vaktkur, som i den starka stormen blåst omkull i spåret. Skador uppstodo å loket.

Ekträsk—Åsträsk den 6/10.

Tåg 4360 påkörde en vaktkur, som blåst omkull och blivit liggande i spåret. Inga skador å lok eller vagnar.

Sävast den 9/10.

När tåg 106 var på ingående till stationen, märktes ett par kraftiga stötar i loket. Tåget stannades, varvid det befanns, att ett smidesstäd fastnat mellan vänstra gardjärnet och lokets löphjul. Städet hade fallit av en hästskjuts vid en vägkorsning. Endast obetydliga skador uppstodo å loket.

Sandåkra—Tormestorp den 10/11.

Tåg 1406 påkörde c:a 3 km söder om Sandåkra en plåtläm, som låg över ena rälen och troligen fallit av ett föregående tåg. Slangbrott uppstod samt några mindre skador å tågsättet.

Hällenyland—Hussjöby den 17/11.

Tåg 2665 stoppades å linjen genom självbromsning på grund av att luftledningen på lokets tender avslagits av en plank, som använts av ett arbetslag och därefter ej avlägsnats.

Trångsviken—Mattmar den 25/11.

Tåg 5902 stoppades, enär ett träd blåst omkull över spåret och dragit telefonledningarna med sig.

Traryd—Hornborg den 5/12.

Tåg 2402 påkörde några timmerstockar, som lågo tvärs över spåret. Militära övningar med transport av timmer över järnvägen pågingo. Mindre skador uppstodo å loket.

Orsakade av naturföreteelser.

Hedaslätt—Hästholmen den 7/4.

Under pågående stark snösmältning blev banvallen sönderskuren på en sträcka av 40 m. Trafiken över platsen måste inställas fr. o. m. tåg 7402 den 7/4 t. o. m. tåg 850 den 8/4. Utväxling av resande ägde rum.

Orsakade genom okynnes- och nidingsdåd.

Gnistring—Hussjöby den 22/4.

Då tåg 8264 befann sig c:a 1 km norr om Hussjöby station, splittrades plötsligt högra främre fönsterventilen å lokets förarhytt av något föremål, som kastats mot tåget.

Fiskeby—Norrköping den 18/5.

En sten kastades mot loket till tåg 7397, varvid den vänstra främre fönster-rutan slogs sönder. Föraren fick en del glasskärvor i ansiktet.

Gemla—Alvesta den 28/5.

En stor sten hade placerats å spåret och påkördes av rälsbusståg 454. Endast obetydliga skador uppstodo å rälsbussen.

Gävle C—Strömsbro den 1/6.

Sten kastades mot tåg 2586, varvid en glasruta i en C-vagn spräcktes.

Motala C—Motala V den 7/6.

Föraren å tåg 623 upptäckte, att två mindre stenar voro placerade på rälen. Stenarna påkördes, men ingen skada uppstod.

Uråsa—Väckelsång den 7/6.

Ett antal sliprar hade lagts upp på spåret. Föraren å tåg 391 observerade hindret i tid och stannade tåget före ankomsten till detsamma.

Getinge den 15/6.

Vid tågs 1458 avgång från stationen observerade lokpersonalen, att en sten låg å högra rälssträngen. Stenen stöttes bort av lokets gardjärn utan att förorsaka några skador.

Veinge—Skogaby den 7/7.

Tåg 2129 påkörde två mindre stenar, som av några barn placerats på rälen.

Skottorp—Båstad den 22/7.

Några jordbruksredskap hade av okynne utlagts å spåret. Något passerande tåg hade påkört föremålen, som sönderkörts. Ingen skada hade uppstått å spåret.

Skottorp—Båstad den 24/7.

En grind hade utlagts å spåret. En bit av grinden hade vid påkörning av något tåg slungats mot en 30 m längre bort belägen km-tavla, som slagits sönder. Inga skador hade uppstått å spåret.

Västra Torup—Perstorp den 1/8.

Tåg 7961 påkörde en sliper, som var placerad över spåret. Tåget kunde ej stanna omedelbart utan fortsatte med slipern framför loket c:a 100 m. Slipern hade utlagts av en mindre tillräknelig person.

Borås C den 3/8.

Vid tågs 704 infart upptäcktes tre mindre stenar på rälen. Lokets gardjärn stötte undan stenarna, och någon skada uppstod ej.

Uddevalla—Grohed den 8/8.

Då tåg 1551 passerat norra Vadbackstunneln, observerade lokpersonalen en del föremål i spåret, varför tåget stannades. Föremålen utgjordes av två bräder, några tegelstenar och stuprännor. De hade från berget ovan tunneln kastats ned på spåret av en mindre tillräknelig person.

Älvsjö den 13/8.

Då tåg 191 passerade Lisebergsbron strax norr om Älvsjö, kastades en sten mot tåget. Stenen träffade taket till en personvagn. Ingen skada uppkom.

Luspebryggan den 27/8.

Vid växling med tåg 8502 å hamnspåret upptäcktes å rälerna ett hundratal mindre stenar ävensom en planka. Någon urspårning eller annan olycka inträffade ej, enär hindren uppmärksammades och avlägsnades.

Bjurå—Avafors den 7/9.

Under tågs 9450 framförande å linjen upptäcktes i en kurva flera mindre stenar å rälerna. Tåget kunde ej bringas att stanna utan påkörde stenarna, vilka kastades åt sidan. Urspårning inträffade ej.

Tyringe den 12/9.

Tåg 7963 påkörde 500 m öster om stationen en sliper, som av ett par pojkar lagts över ena rälssträngen. Ingen skada uppkom.

Hässleholm den 14/9.

Vid bromsprov med tåg 8008 upptäcktes, att en rund plåtskiva inlagts i en kopplingsnäve. Det har icke vid verkställd polisundersökning kunnat konstateras vem som utövat nidingsdådet.

Allgunnen—Sidderskog den 22/9.

Föraren å rälsbusståg 304 upptäckte, att ett 15-tal stenar å 1—2 kg placerats på rälerna. Bussen bringades att stanna, innan någon skada uppkommit. Några skolunglingar hade av okynne lagt ut stenarna.

Nyköping—Enstaberga den 10/10.

Tåg 88 påkörde vid en vägkorsning tre större stenar, som placerats på rälerna. Inga skador uppstod.

Bispgården den 10/10.

När tåg 92 befann sig på ingående till stationen, utkastades en flaska från tåget. Denna råkade föraren å ett möteståg. Föraren skadades i huvudet och måste söka läkarvård.

Trelleborg den 21/10.

Tåg 7861 påkörde en grind, som av okynne lagts över spåret.

Virserum den 16/11.

Tåg 356 påkörde å stationen en i tågvägen placerad bromssko. Då utredningen gav vid handen, att skon måste ha placerats å rälerna av någon obehörig, anmäldes förhållandet till landsfiskalen, vilken verkställde utredning. Det har icke kunnat utrönas, vem som utlagt bromsskon. Ingen skada uppstod å loket eller spåret.

Bosarp den 22/11.

Då tåg 1706 var på utgående, observerade föraren, att en bromssko var placerad å ena rälssträngen. Tåget stannades, innan påkörning skett. En 9-års pojke hade av okynne utlagt bromsskon på rälerna.

Svartvik—Sundsvall C den 8/12.

När tåg 8226 passerade viadukten öster om Kubikenborgs hållplats, träffades en av förarhyttens främre fönsterrutor av en sten och krossades. Två ynglingar, som vid tillfället befunno sig på viadukten, hade sannolikt utfört nidingsdådet.

Arvika—Kil den 26/12.

Lokpersonalen å tåg 51 observerade en mängd småsten, som placerats på båda rälssträngarna. Tåget hann icke bromsas in, utan stenarna överkördes. Några skador uppstodo ej. Sannolikt hade stenarna placerats på rälerna av några barn.

Orsakade av andra anledningar.

Pålsboda den 8/2.

Sedan tågklararen givit avgångssignal till tåg 4050 och detta passerat stationshuset, inträffade självavkoppling mellan två vagnar ungefär mitt i tåget, varvid även luftledningsslangarna mellan dessa vagnar sletos isär. Den främre tågdelen fortsatte till 40 à 50 m utanför yttersta växeln, där den stannade. Den lossryckta delen av tågsättet fortsatte med minskad hastighet och kolliderade slutligen med den första tågdelen, varvid en lindrig stöt uppstod. Vid undersökning visade det sig, att kopplet ej var åtdraget.

Vilhelmina den 11/3.

Tåg 10224 passerade både kolbryggan och vattenkastaren i södra änden av bangården samt fortsatte till den yttersta växeln i norra änden, vilken växel uppkördes. Föraren var av den uppfattningen, att kolbryggan låg i norra änden av bangården. Endast smärre skador uppstodo å växeln.

Malmö C den 6/4.

Tåg 1728 erhöll avgångssignal och avgick utan att signalen klart visats från bromsprovaren. Denne, som låg under en av tågets vagnar för undersökning av en läcka å bromsledningen, måste kasta sig upp på plattformen och undkom oskadad.

Stockholm C den 15/4.

Tåg 4328 stannade å västra bispåret för ångbrist, varvid lokets skorsten kom under Karlbergsbron. Genom rök- och ångbildningen uppstod härvid överslag å ledningen, som brann av. Missödet förorsakade mindre tågförseningar.

Örebro C den 29/4.

För tåg 4454, som enligt tidtabellen skulle intagas å spår 5, företogs denna dag spårändring till spår 6, vilket meddelades muntligen till tågvägsklarergöraren och tågvägsinspektören och medelst högtalare till övrig bangårdspersonal. Denna senare personal uppfattade ej meddelandet utan växlade i spår 6. Detta observerades dock av lokpersonalen i tåget, som därför bringades att stanna, så att sammanstötning undveks.

Höganäs—Strandbaden den 21/5.

Tåg 2063 kolliderade med en tom decauvillevagn, som från Höganäs—Billesholms AB:s spår inkommit å linjen. Vagnen släpades med loket ett stycke, varigenom 30 sliprar blevo sönderslagna.

Stockholm S den 23/5.

Då tåg 7009 passerade stationen, föll en sidolucka till en öppen godsvagn ned så att den släpade mot plattformen. Ingen skada försorsakades.

Ockelbo—Oslättfors den 21/7.

Då tåg 8327 närmade sig den obehakade driftplatsen Råhällan, observerade lokpersonalen fordon stående å det spår, på vilket tåget skulle införas. Vagnuttagning hade enligt § 100 anordnats framför tåget, varvid Råhällan, dit fordonen skulle införas, utsells till gränspåls. Tåg 8327 hade erhållit avskrift av anmälan »Klart 8327 endast till Råhällan». Tillsyningsmannen visade stopp mot tåget, som stannade 50 m utanför yttersta växeln. Händelsen har föranlett uttalande av Öis i meddelande 3.

Fiskeby den 22/8.

Ett femtiotal cyklar voro placerade å plattformen för att inlastas i tåg 102. Av obekant anledning kullstöttes tre stycken och föllo ned över plattformens kant mot nedspåret samtidigt som avgångssignal gavs till tåg 5. Cyklarna drogos med av tåget.

Avgångssignalen till tåg 5 missuppfattades av lokpersonalen på tåg 102, varvid även detta tåg satte sig i rörelse, vilket hade till följd, att en cykel, som höll på att inlastas i tåget, blev skadad.

Sparreholm den 5/10.

För färd med A-fordon hade småfordonsföraren begärt stoppsignalering å gränstationerna. Den tkl, som mottog nämnda begäran, hade gjort anteckning härom i överlämningsboken. Vid avlösningen, som skedde före småfordonsfärden, påpekades ej förhållandet för den tillträdande tågklararen. Denne observerade ej den i överlämningsboken införda anteckningen, varför varken hinderanmälan utväxlades eller stoppsignaler utsattes till skydd för A-fordonsfärden.