Fel beträffande tåganmälan.

Den $^{26}/_{6}$ 16 omkr. kl. 5 f. m. Linjen *Mantorp—Bankeberg*. Tillbud till sammanstötning mellan tågen 1352 och 12.

Tåg 12 avsändes från Mantorp utan att vederbörlig tåganmälan utväxlats med Bankeberg. Föregående tåg nr 1352 hade dock redan hunnit in å Bankeberg, innan tåg 12 anlände dit.

Den $^{23}/_{6}$ 16 omkr. kl. 6 e. m. Linjen *Ström—Järna*. Tillbud till sammanstötning mellan tågen 599 och 5045.

Tåg 599 avsändes från Ström, utan att vederbörlig tåganmälan utväxlats med Järna och innan föregående tåg 5045 i samma riktning inkommit till Järna. Då tåg 599 närmade sig Järna, var tåg 5045 på ingående där. Påkörning undveks därigenom att lokomotivföraren å 599 stoppade tåget i tid.

Den $^{22}/_{8}$ 16. Linjen *Tomteboda—Stockholm n:a*. Tillbud till sammanstötningar först mellan ett gruståg och tåg litt. T 2 och därefter mellan samma gruståg och tåg V 320.

Enligt trafikinspektörens order skulle ett gruståg litt. G 53 utgå från Tomteboda å uppgående huvudspåret å linjen Stockholm n:a—Tomteboda dagligen under viss tid och efter lossning återgå till Tomteboda. Innan litt. T 2 avsändes från Stockholm c. brukade tjänstemannen i blockrummet efterhöra om gruståget lämnat linjen. Denna dag glömdes detta då nämnda tjänsteman lämnade »medgivande» till ställverket för utfartssignalens ställande till »kör». Stationsföreståndaren å sin sida ansåg sig icke hava skyldighet att före avsändandandet av tåg litt. T 2 förvissa sig om att tåg G 53 inkommit till Tomteboda, utan ansåg att denna skyldighet ålåg blockposten vid Stockholm n:a, och avsände därför litt. T 2. Nämnda blockpost åter ansåg sig icke hava denna skyldighet, utan visade körsignal till T 2, som fortsatte till Karlberg, där körsignal visades av signalkarlen utan erhållet tillstånd av stationsföreståndaren. Samtidigt ankom på samma spår från motsatt håll litt. G 53 (som av viss orsak var försenat) på väg till lossningsplatsen. Bägge tågen stoppades av stationsföreståndaren vid Karlberg innan sammanstötning skedde. Genom att växla litt. T 2 åt Norrtullspåret kunde litt. 53 fortsätta och stannade strax norr om blockposten vid Stockholm n:a. Sedan T 2 avgått från Karlberg, gav stationsföreståndaren där-

städes, fastän litt. G 53 befann sig å sträckan och utan att underrätta blockposten vid Stockholm n:a därom, »återgivande» till denna blockpost, varefter denna visade körsignal till nästa uppgående tåg, V 320. Lokomotivföraren å V 320 observerade litt. G 53 och hann stoppa innan sammanstötning skedde.

Fel beträffande tågvägsinspektion.

Den $^{14}/_{4}$ 16 mellan kl. 12 och 1 f. m. *Malmö godsbangård.* Tåg 1393 påkörde å tågvägen stående vagnar, tillhörande tågs n:r 1353 tågsätt.

Lokomotivet och 4 vagnar i tåg 1393 urspårade. En vagn krossades fullständigt, lokomotivet och 8 andra vagnar skadades. Ingen människa skadades. Tre av godstågsspåren avspärrades dock utan att nämnvärt hinder för trafiken härigenom uppstod.

Tågvägsinspektionen hade försummats.

Fel vid användande av påskjutningslokomotiv.

Den $^{31}/_{10}$ 16 omkr. mellan kl. 6—7 f. m. Linjen *Ånge—Dysjön.* Sammanstötning mellan tåg 3044 och ett påskjutningslokomotiv, som återgick från linjen efter påskjutning å tåg 3048.

Lokomotivföraren å tåg 3044 och lokomotivpersonalen å påskjutningslokomotivet skadades. Båda lokomotiven skadades och tågets lokomotiv urspårade.

Vid förhöret framgick

att närmaste plats med telegrafpåpassning icke hade underrättats om att tåg 3048 hade påskjutning från Ånge,

att stationsföreståndaren i Ånge icke kom ihåg påskjutningslokomotivet, varken då klart för tåg 3044 erhölls eller då tåg 3044 avsändes; någon särskild orsak till sin glömska kunde han ej uppgiva.

Otydlig signal.

Den $^{9}/_{5}$ 16 omkr. kl. 10.25 f. m. *Stenstorp.* Vid backrörelse under växling sammanstötte lokomotiv jämte vid detsamma tillkopplade vagnar med å ett stickspår uppställda grupper av vagnar, som sinsemellan icke voro sammankopplade.

En stoppbom bröts och en vagn urspårade och skadades obetydligt.

Signalen »sakta» förväxlades med signalen »skjuts», sådan sistnämnda signal på vissa platser praktiseras, nämligen med en hastig vridning av handen å ena armen, sträckt uppåt.

Missuppfattning av signal.

Den $^{4}/_{12}$ 16. *Nässjö.* Tåg 1362 avgick på avgångssignal, som givits av en bromsare. Denne hade uppfattat tågbefälhavarens signal »klart för avgång» som »avgångssignal». Tåget stoppades i bangårdens norra ända och backades in, emedan det skulle möta ett annat tåg; verkställighetsorder härom hade av Nässjö avsänts, innan kvarhållningsordern delgivits tåg 1362.

Den $^{22}/_{7}$ 16 omkr. kl. 10 e. m. *Rotebro.* Tåg 48 ingick å fel spår (nr 3 i stället för nr 2).

Ingen skada uppstod.

Körsignal visades till spår 3 i stället för till spår 2 på grund av glömska från stationsföreståndarens sida och bristfällig delgivning av order å stationen. Lokomotivföraren observerade ej den felaktiga signalbilden i det ögonblick, då huvudsignalen blev synlig, enär den undre vingen delvis skymdes av träd som bakgrund. När den felaktiga signalbilden iakttogs, stoppades tåget icke så fort ske kunde.

Den $^{13}/_{3}$ 16. Linjen *Ljusdal—Skästra.* Tillbud till sammanstötning mellan tågen 1617 och 1616.

Tåg 1617 avgick från Ljusdal på grund av att lokomotivföraren missuppfattat en signal. Tåget stoppades av banvakt å linjen Ljusdal—Skästra, varigenom sammanstötning med tåg 1616, som hade avgått från Skästra, undveks.

Vid förhöret framgick,

att tågpersonalen å tåg 1617, då tåget avgick, ännu icke hade erhållit någon order att möta extratåget 1616 i Ljusdal,

att lokomotivföraren å 1617 i Ljusdal tyckte sig se en avgångssignal, given med signalgivarens vänstra arm; skenet från lyktan hade han dock icke iakttagit,

att denna signal, som av lokomotivföraren uppfattats som avgångssignal, måste hava givits åt mot lokomotivföraren motsatt håll.

Tåg infört å station, utan att körsignal erhållits.

Den $^{3}/_{3}$ 16. *Tallåsen.* Sammanstötningen mellan tågen 3043 och 1364. Buffertarna och plogarna å båda lokomotiven skadades.

Mötet mellan tågen 3043 och 1364 hade på grund av tågs 1364 försening flyttats från Loster till Tallåsen, varest tåg 3043 skulle medelst handsignal intagas å tågväg, för vilken körsignal från huvudsignal ej kunde visas. Lokomotivföraren å 3043 hade i Loster erhållit meddelande därom, men införde tåget å Tallåsens station, innan han erhållit signal därtill varigenom tåget ingick å samma spår som 1364 och sammanstötte med detta tåg.

Vid förhöret framgick

att stationsföreståndaren i Tallåsen hade avsänt verkställighetorder till Loster för tåg 3043, innan tåg 1364 erhållit mötesordern,

att han låtit tåg 1364 kvarstå utanför stationsområdet inom 10 min. före tågs 3043 väntade ankomst utan att vidtaga i Sä. O. § 42 mom. 3 föreskrivna signalering och

att han haft för avsikt att tåg 3043 skulle stoppa för fasta signalen och därefter genom växling med tågen klargöra tågväg för tåg 3043;

att lokomotivföraren å tåg 3043 genom den i Loster erhållna ordern, att tåget skulle intagas i Tallåsen medelst handsignal, antog, att huvudsignalen därigenom förlorat sin betydelse,

att han sålunda för att vinna tid framförde tåget med ringa hastighet förbi denna huvudsignal, ehuru han icke erhöll någon handsignal därtill.

Fel vid ordergivning.

Den $^{7}/_{2}$ 16. Tågmötet 1642—491 flyttades från Karbenning till Snyten, varom tågpersonalen å 1642 icke erhöll någon underrättelse i Snyten. Underrättelse lämnades i Karbenning om, att mötet redan ägt rum i Snyten.

Den $^{23}/_{9}$ 16, mellan kl. 5 och 6 f. m. Linjen *Stockholm—Liljeholmen*, Tillbud till sammanstötning mellan tågen nr 593 och 80.

Banavdelningen förfogade över uppgående spåret Stockholm c:l—Liljeholmen från tågs n:r 60 ankomst till Stockholm c:l (kl. 11.34 e. m.) den $^{22}/_{9}$ till tågs nr 80 avgång från Liljeholmen (kl. 5.36 f. m.) den $^{23}/_{9}$ i och för inläggande av en ny växel vid Tanto. Kl. 5 insåg arbetsledaren, att arbetet ej skulle kunna avslutas inom bestämd tid. Han begärde därför genom Liljeholmens station att få förfoga över spåret ytterligare 30—45 min. Tågledaren utfärdade i anledning härav order om utsträckt förfoganderätt av uppgående spåret, varjämte bestämdes, att tågen 80 och 593 skulle mötas i Stockholm c:l. Denna order träffade Söder Mälarstrand, Tanto och Liljeholmen i behörig tid, men anlände till Stockholm c:l först efter det tåg 593 avsänts därifrån. Sistnämnda tåg stoppades genom huvudsignalen vid Söder Mälarstrand. Genom ett missuppfattat telefonmeddelande mellan föreståndaren vid Söder Mälarstrand och den honom underställda signalvakten vid södra tunnelmynningen framsläpptes tåg 80 genom tunneln men stoppades vid Söder Mälarstrand omkr. 80 m. från tåg 593.

Fel och missuppfattning vid ordergivning.

Den $^{6}/_{2}$ 16. *Röstbo.* Tåg 3043 påkörde i utfartsväxeln vid Röstbo tåg 1614, som ej stod hinderklart.

Vagnar i bägge tågen och lokomotivet i tåg 3043 skadades svårt. Tre tågtjänstemän skadades.

Mötet mellan å ena sidan tåg 1614 och å andra sidan tågen 21 och 3043 hade flyttats från Kilafors till Röstbo, där intetdera av dessa tåg hade uppehåll enligt tidtabell.

Emedan 1614 ej kunde intagas hinderklart (tåget var för långt) i Röstbo, anmodade stationsföreståndaren i Röstbo medelst telefon Kilafors station att underrätta lokomotivförarna å tågen 21 och 3043 »att det inte var hinderklart vid Röstbo utan att de skulle vara beredda att stanna». Meddelande från Kilafors, att lokomotivförarna härom underrättats, erhölls icke.

Mötet med tåg 21 expedierades utan något missöde, ehuru Röstbo förfor felaktigt vid tågets intagande.

Tågs 3043 förare hade i Kilafors ej fått nyssnämnda underrättelse genom skriftlig order utan endast genom *muntlig* sådan, och fick han därvid den uppfattningen, »att det *troligen* ej klarade för 1614», så att försiktighet måste iakttagas.

Stationsföreståndaren i Röstbo tillsade, efter det tågvägen inspekterats för tåg 3043, signalkarlen att ge körsignal först sedan tåg 3043 givit stoppsignal. Signalkarlen, en extra bromsare, missförstod denna tillsägelse och gav körsignal, då 3043 gav ankomstsignal. Stationsföreståndaren underlät sålunda att stoppa tåget vid huvudsignalen. Då tåg 3043 anlände, befann han sig inne i kuren, sysselsatt med att utväxla tåganmälan, med Holmsveden och observerade därför icke, när tåg 3043 gick in på bangården. När föraren å tåget ej såg någon signal eller signalgivare, förde han tåget med i det närmaste oförminskad hastighet vidare över bangården och påkörde tåg 1614 i utfartsväxeln.

Fel vid växling utanför station mot ankommande tåg.

Den $^{2}/_{4}$ 16. *Gällö.* Tillbud till sammanstötning utanför huvudsignalen mellan tåg 453 och växlingsrörelse med en del av tåg 1614.

Av utredningen framgick

att Pilgrimstad icke hade meddelat »tåg ut» för 453 till Gällö, och

att av denna orsak växlingen företogs utanför stationen, utan att föreskriven signalering utförts.

Den $^{3}/_{5}$ 16. *Krylbo.* Då tåg 492 nalkades stationen, sammanstötte det med ett växlingssätt utanför stationsområdet.

Tre vagnar i växlingssättet och växellokomotivet urspårade, varjämte åtta vagnar och växellokomotivet skadades. Eldaren å tåg 492 skadades lindrigt.

Vid förhöret framgick

att då tågvägsinspektören efter verkställd tågvägsinspektion genom bangårdstelefon anmälde tågvägen klar, erhöll han av den tjänsteman, som vid stationen mottog detta meddelande, den felaktiga underrättelsen, att tåg 492 vore avsevärt försenat,

att tågvägsinspektören utan att återtaga sin givna anmälan, att tågvägen var klar, på grund av tågs 492 förmodade försening lät växling äga rum i tågvägen och utanför stationsområdet och

att den tjänsteman, som meddelade tågvägsinspektören om tågs 492 försening, lämnade detta meddelande utan att hava gjort sig därom närmare underrättad.

Tåg ej kunnat stoppas.

Den $^{18}/_{5}$ 16. *Högsjö.* Tåg 1096 skulle stoppas vid infartssignalen, emedan tåget skulle kvarhållas för tillbakaflyttad förbigång, men kunde ej stoppas, utan ingick helt och hållet å stationen.

Orsaken synes hava varit, att bromsinrättningarna å två bromsvagnar icke voro ordentligt inställda, varför blocken icke kunde kraftigt nog pressas mot hjulen.

Den $^{5}/_{7}$ 16. *Herrljunga.* Extra fjärrgodståg, litt. C, som kom från Fåglavik, infördes å stationen, ehuru infartsignalen visade stopp.

Ingen skada inträffade.

Tåget, som bestod av fyrtio med tackjärn eller trä lastade vagnar, var enligt föreskrift försett med bromskraft å 12,5 % av antalet lastaxlar och var bromskraften väl fördelad. En av bromsarna befanns vid undersökningen vara allenast ljum. Den bestämda bromskraften torde med hänsyn till tågets tyngd och den långa lutningen om 10 $^{0}/_{00}$ invid Herrljunga vara för låg.

Den $^{10}/_{2}$ 16, mellan kl. 12 och 1 f. m. *Östavall.* Extra fjärrgodståg nr 1634 passerade till stopp stående infartsignal (kl. 12.41 f. m.) och stannade, då lokomotivet befann sig omkr. 600 m. utanför stationens norra växel (å linjen Östavall—Alby). Tåg 3043, som avgått från Alby kl. 12.34, befann sig sålunda samtidigt å linjen Alby—Östavall, men stoppades efter anmodan av stationsföreståndaren i Östavall av en banvakt omkr. 2 km. norr om Östavall.

Tåg 1634 bestod av 80 lastaxlar och var försett med föreskriven bromsbemanning, dock var den vagn, vari tågbefälhavaren åkte, olastad. Lokomotivets vissla hade ett svagt ljud, varför ej alla bromsarna uppfattade dess signaler. En av bromsarna hade därför bromsat obetydligt eller icke alls i lutningen närmast söder om Östavall.

Den $^{5}/_{2}$ 16, mellan kl. 4 och 5 e. m. *Sällinge.* Tåg 1613 ingick å stationen, ehuru infartsignalen visade stopp och försignalen angav detta, och stannade, sedan lokomotivet och 8—10 vagnar passerat ingångsväxeln. Tåg 1642 var samtidigt på ingång från motsatt håll å samma spår, men stoppades på 250 m. avstånd från tåg 1613.

Ingen annan skada uppstod, än att ett koppel brast i tåg 1642, då detta ånyo skulle sättas i rörelse.

Tåg 1613 bestod av 67 lastaxlar. Bromskraft fanns för 97. Bromsverkan å såväl lokomotiv som bemannade bromsvagnar var god utom å den första bromsvagnen, där den var medelmåttig. Hastigheten vid bromsningens början uppgives hava varit omkring 30 km. Ingen nederbörd förekom vid tillfället. Anledningen till olyckstillbudet har ej framgått av undersökningen.

Sönderryckning av tåg.

Den $^{24}/_{1}$ 16. Linjen *Koler—Storsund.*

Godståg litt. NT delade sig å linjen Koler—Storsund i två delar genom sönderryckning av koppel, varefter den senare tågdelen påkörde den främre i närheten av Storsunds station. Nio vagnar förstördes eller skadades och en bromsare skadades.

På grund av rådande snöyra observerade tågpersonalen icke att tåget delat sig. Detta märktes dock av en banvaktshustru, som genast pr bantelefon ringde dels till en i tågets väg liggande banvaktsstuga, dels till Storsunds station. Två banvakter, som befunno sig i denna banvaktsstuga, signalerade »stopp» till den senare tågdelen, vars personal på grund av snöyran dock icke observerade dessa signaler. I närheten av Storsunds station gavs bromssignal av den ene föraren och saktades farten emedan fel uppstod i det ena lokomotivets slider. Från stationen gavs upprepade framåtsignaler men innan dessa hunno följas, hade redan sammanstötning skett.

Orsak till koppelbrottet kunde icke utrönas.

Den $^{30}/_{3}$ 16, omkr. kl. 11 e. m. *Floda.* Å extra fjärrgodståg litt. DJ, som stoppats vid Infartssignalen, avrycktes vid igångsättningen ett koppel, varvid 12 vagnar blevo kvarstående. Tåget fortsatte till Norsesund, varifrån lokomotivet återgick och avhämtade vagnarna.

Ingen skada inträffade.

I det brustna kopplet fanns en gammal bräcka. Stationsföreståndaren vid Floda märkte, sedan han givit avgångssignal, att ej alla vagnar medföljde, men stoppade ej tåget, enär han ej visste, om den eftersta tågdelen stod stilla. Lukomctivföraren synes vid ingångsättningen ej hava förvissat sig om att alla vagnar medföljde.

Föremål i spårkorsning.

Den $^{15}/_{3}$ 16. *Norsholm.* Då tåg 301 ingick å stationen, urspårade i en växelkorsning ett hjulpar å en Co-vagn.

Såväl Co-vagnen som fyra andra vagnar och växelkorsningen skadades något.

En buffertspindel hade fallit ur på linjen mellan Norsholm och Kim-

stad från ett föregående tåg, fastnat i tåg 301 och släpat med till Norsholm, där den stannat i växelkorsningen och förorsakade vagnens urspårning.

Fel å rullande materiel.

Den $^{30}/_{9}$ 16. Linjen *Kilvo—Nattavara.* En axel brast å en M1-vagn i tåg 1893. Tåget stoppades av tågbefälhavaren, som observerat skadan, varefter det fortsatte med ringa hastighet till Nattavara.

Den $^{28}/_{2}$ 16, mellan kl. 1 och 2 e. m. *Uddevalla.* Vid växling skadades två vagnar under en varsam skjutsrörelse.

Den ena vagnen, som var en tom tysk vagn (Baden 30829), hade sina buffertar ovanligt högt och den andra vagnen, som var en svensk lastad vagn (S. J. 8721), hade buffertarna ovanligt lågt, så att bufferternas mittpunkter icke täcktes av buffertarna å den andra vagnen.

Den $^{15}/_{3}$ 16. *Räktjärv.* Vid godstågs nr 1600 ankomst till Räktjärv urspårade en vagn. Tåget stoppades å stationen och vagnen avkopplades.

Orsak till urspåringen torde ha varit att vagnen gått varm och att ett hjul förskjutit sig.

Samma vagn hade förut i samma tåg (samma dag) både vid Niemisels och Hataträsks stationer urspårat i ingångsväxeln, gått på sliprarna över bangården, men vid utgångsväxeln hoppat upp igen på spåret. Varken tåg- eller stationspersonalen vid dessa stationer hade dock observerat detta vid tågets passerande.

Obekant orsak.

Den $^{18}/_{12}$ 16. Linjen *Tomteboda nedre—Karlberg.* Tågs 199 lokomotiv urspårade i korsningen mellan nedgående spåret från Tomteboda nedre och Norrtullspåret.

Ingen skada uppstod.

Lokomotivföraren hade kort förut å Tomteboda bangård förnummit en sättning av lokomotivet, varför tåget stoppades, ehuru något fel då ej kunde upptäckas, varför tåget fördes vidare tills lokomotivet omkr. 400 m. längre fram urspårade, visade det sig sedan, att vid sättningen ett hjulpar av obekant orsak hade urspårat.

Den $^{16}/_{12}$ 16. Linjen *Båstad—Skottorp.* Sista vagnen i tåg 792 urspårade omkr. 1 km. söder om Skottorps station. Vagnen gick på sliprarna tills den omkr. 50 m. inne på Skottorps station vräktes omkull och bringade den näst sista vagnen ur spår med främre hjulparet. Tåget stoppades omedelbart.

Den sista vagnen ramponerades och växeln skadades.

Orsaken till urspårningen är obekant. Vid en övergång, där urspårningen skedde, syntes ett märke i stenfyllningen invid rälen och å en rälsspik, men huru dessa uppstått och om de hava något samband med urspåringen har ej kunnat utrönas.

D. Nya tjänstgöringsreglementen för enskilda banor.

Under året hava nya tjänstgöringsreglementen fastställts för följande enskilda banor:

den $^{11}/_{1}$ för Trollhättan—Nossebro järnväg,

den $^{25}/_{5}$ för bandelen Brevik—Gåshaga av järnvägen Herserud—Brevik—Gåshaga,

den $^{24}/_{11}$ för bandelen Grönskåra—Fagerhult av Alsterbro—Fagerhults järnväg,

den $^{12}/_{12}$ för Dalslands järnväg,

den $^{23}/_{12}$ för bandelen Torved—Gullspång av Västergötland—Göteborgs järnväg,

den $^{29}/_{12}$ för järnvägen Islinge—Kyrkviken,

den $^{30}/_{12}$ för järnvägen Herserud—Brevik—Gåshaga.

E. Ändringar i och tillägg till gällande tjänstgöringsreglementen för enskilda banor.

Ändringar i och tillägg till gällande tjänstgöringsreglementen för enskilda banor hava under året vidtagits:

den $^{23}/_{2}$ för bandelarna Linköping—Fågelsta, Klockrike—Borensberg och Fornåsa—Motala av Mellersta-Östergötlands järnväg.

den $^{23}/_{2}$ för Stockholm—Saltsjöns järnväg,

den $^{10}/_{3}$ för bandelen Stockholm östra—Djursholm av Stockholm—Roslagens järnväg,

den $^{18}/_{4}$ för bandelen Malmö—Östervärn av Malmö—Simrishamns järnväg,

den $^{27}/_{4}$ för Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägar,

den $^{28}/_{4}$ för Landskrona och Hälsingborgs järnvägar,

den $^{25}/_{5}$ för Lund—Bjärreds järnväg,

den $^{20}/_{6}$ för järnvägen Herserud—Brevik—Gåshaga,

den $^{25}/_{8}$ för Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg,

den $^{2}/_{10}$ för Karlskrona—Växjö järnväg,

den $^{10}/_{11}$ för Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägar,

den $^{10}/_{11}$ för järnvägen Herserud—Brevik—Gåshaga,

den $^{28}/_{11}$ för Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg.