

1. Begreppsförklaringar och symboler

Järnvägsman = järnvägspersonal i tjänst och personer, som utför arbete för järnvägens räkning. Till "järnvägsmän" räknas även på tag tjänstgörande post- och tullpersonal, personal för resandeservice (tågsservering, tidningsförsäljning o d) samt personer som svarar för tillsyn av djur, gods eller fordon.

Resande = personer, som färdas på tåg — från påstigningen till om avstigningen — och ej är "järnvägsmän".

Främmande personer = personer, som ej hänföres till "järnvägsmän" eller "resande".

Dödad = person, som avlidit samma dag som olyckan inträffade eller under de följande trettio kalenderdygnen (före 1977 = eller under det följande kalenderdygnet).

Allvarligt skadad = person, som antingen avlidit senare än trettionde kalenderdygnet efter (före 1977 = senare än kalenderdygnet närmast efter) dagen för olyckan eller blivit arbetsotörmögen under minst 14 dagar.

Personlig olyckshändelse = olycka när rälsgående fordon varit i rörelse och person dödats eller allvarligt skadats utan samband med urspårning eller sammanstötning.

Anm. Personer, som dödats eller skadats genom avsiktligt vållande (själv mord), har inte tagits med i denna redogörelse.

— = intet finns att redovisa.

| = uppgiften är inte jämförbar med tidigare års siffror.

2. Händelser och utveckling år 1979

Totala antalet registrerade olyckor

Antalet olyckshändelser med rälsgående fordon (277) är betydligt flera än 1978 (238).

Sammanstötningar vid tågrörelse

Antalet sammanstötningar vid tågrörelse (3 st) — ej sådana med vagfor don — är oförändrat från 1978.

Tågurspårningar

Antalet tågurspårningar (104) innebär en kraftig ökning från 1978 (72). Antalet urspårningar p g a fel på den rullande materielen som ökade med 68% från 1977 (16) till 1978 (27), fortsatte att öka. Ökningen från 1978 till 1979 (36) var 33%.

Antalet urspårningar p g a fel på banan ökade med över 200% till 34 som är det största antalet på flera decennier.

Tågurspårning Nässjö

En tågurspårning med omfattande skadeverkningar inträffade på Nässjö station den 22 oktober då nattsnälltåg 212, bestående av 12 vagnar varav 6 sov- och liggvagnar, i en växelkurva urspårade med samtliga fordon varvid loket och tre vagnar välte.

Lokföraren omkom, av tågets ca 300 resande skadades 44 varav 11 allvarligt.

Orsaken till urspårningen var att tåget gått förbi infartssignalen i stoppställning och med en hastighet av 130 km/h gått in på en sidotågväg som tillåter en hastighet av 40 km/h.

Vare sig signalteknisk undersökning eller maskinteknisk undersökning av lok och vagnar i tåget kan påvisa tekniska fel.

Sammanstötningar vid vägkorsningar

Antalet sammanstötningar mellan vagfor don och rälsgående fordon är påfallande jämna de senaste åren; 1976 116 st, 1977 115 st, 1978 116 st och 1979 112 st.

Antalet dödade (31) är lägre än 1978 (40) liksom antalet allvarligt skadade, 30 resp 44 år 1978.

Dödade och allvarigt skadade resande

Antalet dödade resande, 1, är det lägsta på mycket länge. Antalet allvarigt skadade resande, 12, är lägre än medeltalet för de senaste femton åren.

Nya säkerhetsanläggningar

Fjärrblockering togs under året i bruk på sträckan (Borlänge)—(Ludvika) 40 km med de fjärrmanövrerade stationerna Sellnäs, Ulvshyttan, Rämshyttan och Gräsberg.

Stationerna Karlstad C och Kristinehamn ombyggdes under året så att de kan vara tidvis fjärrmanövrerade.

På sträckan Koskullskulle—Gällivare (9 km) ibruktogs linjeblockering.

3. Olyckshändelser med rälsgående fordon i rörelse

3.1. Samtliga (om ej annat framgår) olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar och småfordonsfärder

	Årligen						
	1961-65	1966-70	1971-75	1976	1977	1978	1979
A. Vid tågrörelse							
1. Sammanstötning	20,4	16,0	6,2	11	7	3	3
2. Urspåring	97,6	62,6	67,8	64	67	72	104
3. Sammanstötning med småfordon	10,0	8,8	3,2	4	2	4	—
4. Olyckshändelse vid vägkorsning	128,8	105,8	83,2	94	95	96	96
5. Sammanstötning med stoppbock eller annat föremål 1)	5,8	9,6	1,6	2	—	2	—
6. Brand 1)	8,6	6,0	6,2	5	4	5	11
Summa A	271,2	208,8	168,2	180	175	182	214
B. Vid vagnuttagning							
1. Sammanstötning (andra än under A1)	1,2	1,0	0,6	1	2	1	1
2. Urspåring	12,2	8,8	4,4	8	6	5	2
3. Sammanstötning med småfordon	2,6	1,2	1,2	1	1	2	2
4. Olyckshändelse vid vägkorsning	3,8	4,6	8,4	5	6	9	7
5. Brand 1)	—	—	0,4	1	—	—	—
Summa B	19,8	15,6	15,0	16	15	17	12
C. Vid växling							
1. Sammanstötning (andra än under A1, B1) 1)	12,6	11,0	9,4	13	19	15	23
2. Urspåring 1)	7,8	8,0	8,6	21	8	12	19
3. Sammanstötning med småfordon 1)	0,2	0,4	0,4	1	—	—	—
4. Olyckshändelse vid vägkorsning	9,4	7,8	9,4	13	11	8	7
5. Brand 1)	0,6	0,2	—	—	—	—	—
Summa C	30,6	27,4	27,8	48	38	35	49
D. Vid småfordonsfärd (andra än under A 3, B 3, C 3)							
1. Sammanstötning två småfordon 1)	0,6	1,4	1,4	—	2	1	—
2. Urspåring 1)	0,8	1,4	1,4	1	1	—	—
3. Olyckshändelse vid vägkorsning	7,6	5,0	1,4	4	3	3	2
Summa D	9,0	7,8	4,2	5	6	4	2
Summa A—D	330,6	259,6	212,5	249	234	238	277
Desutom personliga olyckshändelser 2)	108,2	125,0	99,4	102	78	81	107
E. Antal dödade personer							
1. Resande	12,6	8,6	6,8	14	3	15	1
2. Järnvägsmän	8,6	6,0	5,4	8	6	5	2
3. Främmande personer	55,4	41,6	42,6	32	38	46	42
Summa E	76,6	56,2	54,8	54	47	66	45
F. Antal allvarigt skadade personer							
1. Resande	44,0	20,8	18,8	20	10	49	12
2. Järnvägsmän	70,4	107,6	91,2	105	76	77	102
3. Främmande personer	34,6	36,8	37,6	33	46	33	31
Summa F	149,0	165,2	147,6	158	132	159	145

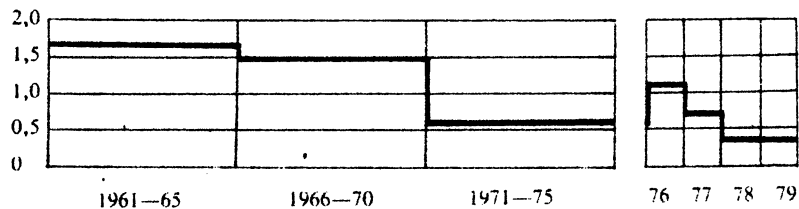
1) varvid person dödade eller allvarigt skadats eller materiella skador för minst 15 tkr uppstått
2) varvid person dödade eller allvarigt skadats

3.2. Sammanstötningar vid tågrörelse och orsaker därtill

	Årligen						
	1961-65	1966-70	1971-75	1976	1977	1978	1979
A. Fel av tågklarerare							
Växel eller spårspärr i fel läge	4,0	1,0	0,8	1	—	—	—
Tågväg ej hinderfri	3,8	2,2	0,4	1	2	—	1
Felaktig tåganmälan eller hinderanmälan	0,8	0,8	0,4	—	1	1	—
Övrigt	1,2	0,8	0,4	1	1	1	—
Summa A	9,8	4,8	2,0	3	4	2	1
B. Fel av förare							
Stoppsignal passerad	3,6	2,6	1,6	3	2	1	1
Felaktig bromsning	1,2	3,0	0,2	1	—	—	1
Bristande uppmärksamhet vid "vagnuttagning efter tåg"	1,0	1,0	—	—	—	—	—
Övrigt	1,0	1,0	0,4	1	—	—	—
Summa B	6,8	7,6	2,2	5	2	1	2
C. Fel av växlingspersonal							
	2,6	1,4	1,2	2	—	—	—
D. Andra orsaker							
Fel på bromsarna	0,2	1,2	—	—	1	—	—
Fel på säkerhetsanläggning	0,2	0,2	0,2	—	—	—	—
Övrigt	0,8	0,8	0,6	1	—	—	—
Summa D	1,2	2,2	0,8	1	1	—	—
Summa sammanstötningar	20,4	16,0	6,2	11	7	3	3
Sammanstötningarna fördelade på station							
linjen	15,6	11,6	4,4	5	5	—	3
tåg mot tåg	4,8	4,4	1,8	6	2	3	—
tåg mot vagnuttagning, växling eller tågfordon i andra fall	8,6	6,8	2,4	6	4	2	1
	11,8	9,2	3,8	5	3	1	2

Antal sammanstötningar vid tågrörelse årligen

Pr 10 milj tågkm

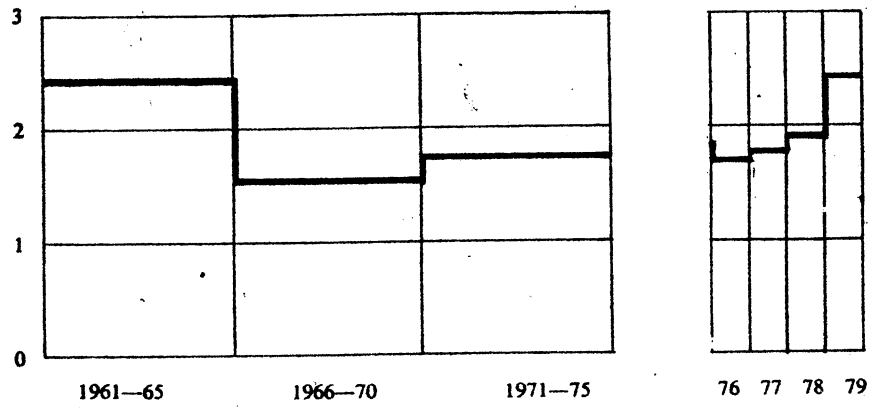


3.3. Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill

	Årligen						
	1961-65	1966-70	1971-75	1976	1977	1978	1979
A. Fel på rullande materiel							
Axelbrott p g a varmgång	4,6	3,8	2,8	2	2	5	4
Axelbrott p g a gamla bräckor, utmattning	1,4	1,0	0,6	—	—	—	2
Hjulringsbrott (även på fläns eller löpbana på helhjul)	2,2	2,0	3,2	5	3	2	5
Lossnad hjulring	4,6	5,6	7,0	4	8	10	8
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	2,6	1,6	2,4	2	—	3	5
Annat fel	9,6	6,2	6,0	4	3	7	12
Summa A	25,0	20,2	22,0	17	16	27	36
B. Fel på banan							
Rälsbrott	1,6	1,2	1,4	4	—	—	5
Spårlägesfel vid uppfrysning	3,8	3,4	0,8	—	—	—	4
Spårlägesfel vid spårarbeten	4,8	4,0	1,2	—	2	2	4
Spårlägesfel av annat slag	4,4	3,0	4,2	2	3	1	10
Snö och is i spåret	2,0	3,0	0,6	6	2	2	8
Annat fel	2,2	1,2	1,8	4	10	6	3
Summa B	18,8	15,8	10,0	16	17	11	34
C. Samverkande orsaker							
Spårläget + lastens läge	0,4	0,4	—	—	4	3	—
Spårläget + fel på rullande materiel	2,0	1,6	1,6	3	1	2	3
Sliten stödräl + skarp hjulfläns	0,2	0,2	0,4	1	—	—	—
Summa C	2,6	2,2	2,0	4	5	5	3
D. Andra orsaker							
Fellagd växel eller spårspärr	20,0	4,8	2,6	1	—	2	1
Växel omlagd framför eller under fordon	2,0	1,4	1,4	3	4	—	1
Bromssko eller annat frammande föremål på kört	4,0	6,2	5,4	1	4	4	6
Felaktig lastning	10,0	6,0	11,8	9	7	3	8
Tåget framfört med för hög hastighet	1,0	1,4	4,2	4	2	2	3
Annan konstaterad orsak	6,6	1,0	3,2	2	6	12	5
Obekant orsak	7,6	3,6	5,2	7	6	6	7
Summa D	51,2	24,4	33,8	27	29	29	31
Summa urspåringar	97,6	62,6	67,8	64	67	72	104
Urspåringarna fördelade på station							
linjen	60,6	32,6	37,4	36	39	45	42
	37,0	30,0	30,4	28	28	27	62

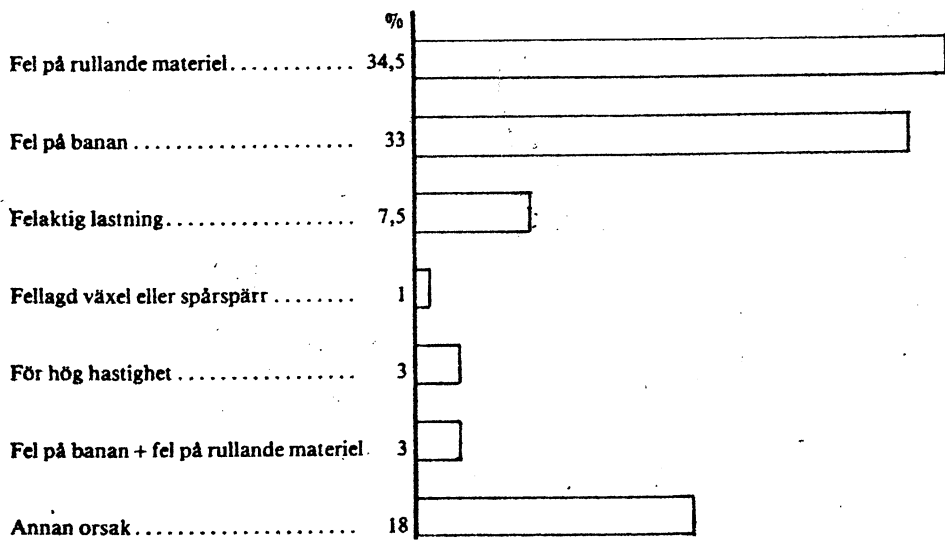
Antal urspårningar vid tågrörelse årligen

Pr 100 milj vagnaxelkm



Urspårningar vid tågrörelse år 1979

Procentuell fördelning efter orsaker



3.4. Olyckshändelser vid plankorsningar

3.4.1. Antal åren 1961-79

År	Antal sammanstötningar mellan vägfordon och rälsgående fordon vid korsning				Summa sammanstötningar	Borr (grind) påkörd (ej sammanstötning med rälsgående fordon)	Vid sammanstötningar	
	med bommar (bevakade grindar)	med ljus- och/eller ljudsignaler	med kryssmärken (enbart)	utan säkerhetsanordning och utan kryssmärken			dödade	allvarligt skadade
1961	5	28	30	67	130	152	35	21
1962	20	37	42	82	181	131	32	24
1963	7	32	34	69	142	137	45	20
1964	13	33	36	61	143	126	38	44
1965	20	26	44	62	152	129	29	48
1966	11	38	43	50	142	107	30	35
1967	13	29	34	15	91	107	37	39
1968	10	34	40	39	123	130	30	36
1969	19	27	48	34	128	149	22	32
1970	15	40	42	35	132	163	30	42
1971	8	30	25	38	101	142	29	26
1972	4	30	43	25	102	113	35	30
1973	12	41	27	27	107	193	25	33
1974	4	29	35	31	99	164	30	45
1975	16	40	23	24	103	180	44	71
1976	14	49	34	19	116	175	24	40
1977	12	43	40	20	115	127	25	47
1978	20	55	32	9	116	164	40	44
1979	12	40	29	31	112	117	31	30

3.4.2 Orsaker till olyckshändelserna år 1979

Orsak	Antal
Järnvägspersonal har inte vidtagit föreskrivna säkerhetsåtgärder för tåg	1
vagnuttagning	1
växling	2
småfordonsfärd	—
Fel på skyddsanordning	—
Sammanstötning har inte förorsakats av fel av järnvägspersonal eller fel på skyddsanordning	108
Summa	112

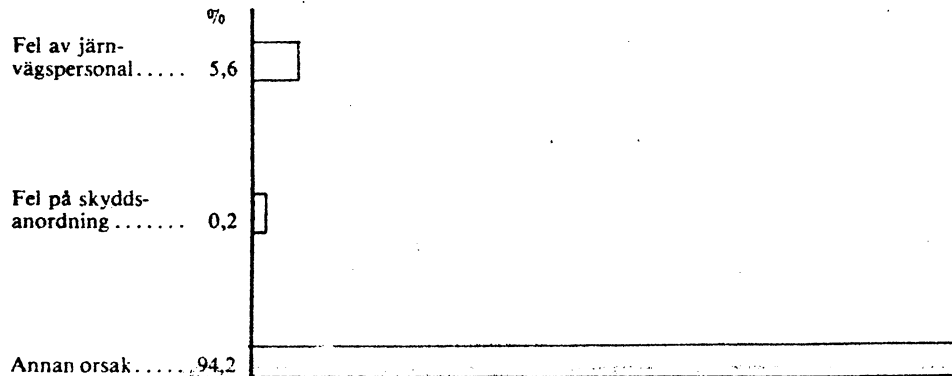
3.4.3. Olyckshändelserna år 1979 fördelade på olika slags plankorsningar och vägfordon

Antal korsningar	Skydd för vägtrafikanter	Antal sammanstötningar mellan rälgående fordon och						Summa olyckshändelser	Ljusförhållande vid olyckshändelserna		Vid olyckshändelserna	
		buss	lastbil, skåpbil	personbil	motorredskap	motorcykel, moped	fordon utan motor		dagsljus	mörker	dödade	allvarligt skadade
1357	Helbommar	—	3	4	—	1	1	9	6	3	2	—
375	Halvbommar	—	—	2	—	1	1	3	3	—	1	—
2217	Ljussignaler	—	5	28	3	2	1	39	34	5	12	16
32	Ljussignaler	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
36	Ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
765	Kryssmärken och stoppmärken	—	1	7	2	1	—	11	10	1	6	4
714	Kryssmärken och åtgärder enligt SFS 1978:1001, 60 § .	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—
293	Kryssmärken och åtgärder enligt SFS 1978:1001, 60 § kompletterade med ljussignaler	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—
1632	Enbart kryssmärken	—	2	11	2	2	—	17	14	3	6	5
831	Enbart åtgärder enligt SFS 1978:1001, 60 §	—	—	3	—	—	—	3	—	3	—	1
16548 ¹⁾	Inga skyddsanordningar	—	4	15	6	1	—	26	23	3	3	4
24800 ¹⁾	Summa	—	18	70	13	8	3	112	94	18	31	30
	Vid olyckshändelserna dödade	—	—	24	1	3	—	—	—	—	—	—
	allvarligt skadade	—	4	22	—	4	—	—	—	—	—	—

1) Därav 1244 korsningar med vägar som inte är upplåtna för motordrivna fordon.

Plankorsningsolyckor 1970—79

Procentuell fördelning efter orsaker



3.5. Dödade och allvarligt skadade personer

3.5.1. Antal

Antal dödade årligen	Antal allvarligt skadade årligen										
	1961—65	1966—70	1971—75	1976	1977	1978	1979	1976	1977	1978	1979
4,8	3,0	6,0	14	2	2	14	—	30,2	9,8	15,4	18
1,2	0,8	0,4	—	1	1	—	—	8,6	5,6	2,4	2
5,2	2,6	—	—	—	—	—	—	3,8	3,2	0,4	—
—	0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	0,4	—
1,4	2,0	0,4	—	—	—	—	—	1,0	1,4	0,4	—
12,6	8,6	6,8	14	3	15	1	—	44,0	20,8	18,8	20
1,4	0,6	2,0	2	4	2	1	—	12,8	13,8	12,4	20
1,4	1,2	0,6	—	1	2	—	—	5,4	5,8	4,6	2
1,0	0,6	0,4	2	—	—	—	—	4,0	7,2	5,4	2
0,4	0,4	—	—	—	—	—	—	0,4	0,2	0,4	—
3,2	1,4	1,4	3	—	—	—	—	3,0	2,2	2,8	2
—	—	0,2	—	—	—	—	—	18,4	30,8	25,8	25
—	—	—	—	—	—	—	—	0,6	4,4	2,4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	2,8	8,2	8,6	14
0,4	0,2	—	—	—	—	—	—	1,0	1,6	1,4	2
0,6	0,6	0,2	—	—	—	—	—	13,4	22,2	17,2	20
0,2	0,8	0,2	1	—	—	—	—	2,4	4,6	3,6	4
—	0,2	0,4	—	—	—	—	—	6,2	6,6	6,6	10
8,6	6,0	5,4	8	6	5	2	—	70,4	107,6	91,2	105
34,4	29,2	30,0	24	24	39	31	—	24,4	29,4	31,0	30
21,0	12,4	12,6	8	14	7	11	—	3	7,4	6,6	3
55,4	41,6	42,6	32	38	46	42	—	34,6	36,8	37,6	33
76,6	56,2	54,8	54	47	66	45	—	149,0	165,2	147,6	158

A. Resande

Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o d)

På- eller avstigning av tåg i rörelse på trafikplats

Fall (eller hopp) från tåg i rörelse

Nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse

Påkörd av tåg

Summa A

B. Järnvägsmän

Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o d)

Småfordonsfärd

Påkörd under växlingstjänst

Påkörd under snöskottning

Påkörd i andra fall

På- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst

På- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall

Fordon har utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning

Fall från fordon i rörelse

Av- eller tillkoppling av fordon

Stöt eller klämning mot fast föremål intill spår

Annan orsak

Summa B

C. Främmande personer

Sammanstötning vid vägkorsning

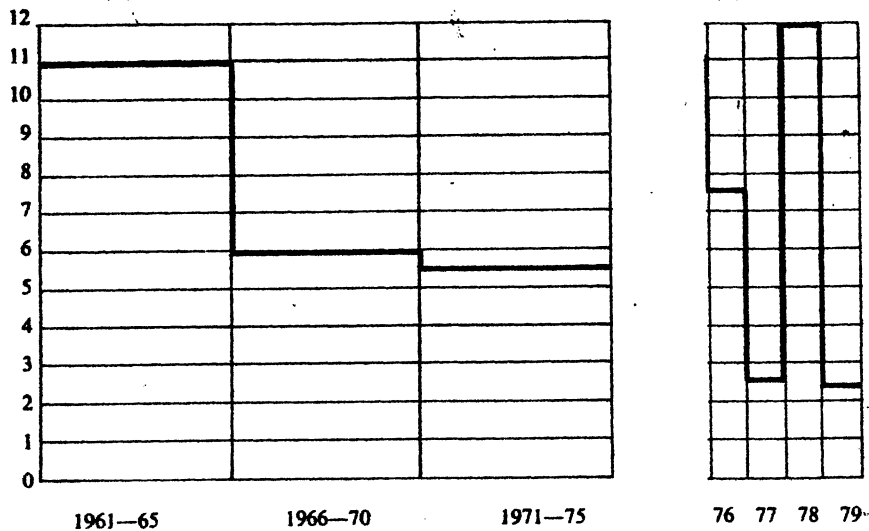
Annan orsak

Summa C

Summa A—C

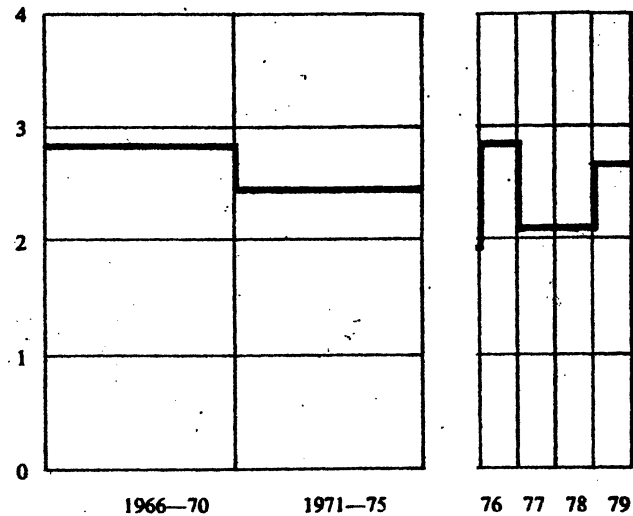
Antal dödade och allvarligt skadade resande årligen

Pr 1 miljard personkm



Antal dödade och allvarligt skadade järnvägsmän årligen

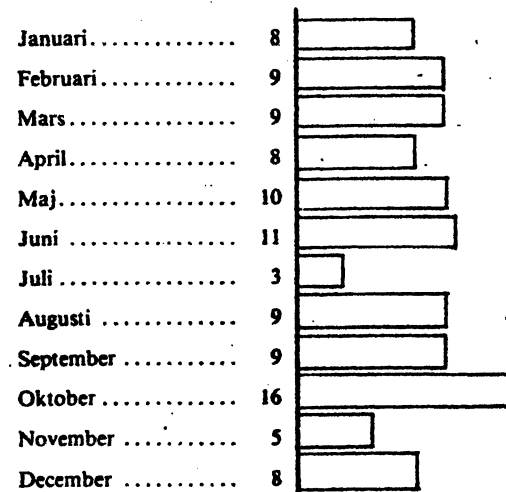
Pr 100 milj vagnaxelkm



3.5.2. Olyckshändelser år 1979 där järnvägsmän dödats

Datum	Plats	Tjänst	Kortfattad redogörelse
79-04-13	Tomteboda rangerbangård	Växlingstjänst	Skjutspassare kom under vagnshjulen. Han har sannolikt snubblat när han skulle ta bort bromssko.
79-10-22	Nässjö	Förartjänst	Föraren på tåg 212 omkom när tåget i hög hastighet urspårade i växelkurva.

Antal dödade och allvarligt skadade järnvägsmän 1979 fördelade på månader



4. Olyckshändelser genom elektrisk ström

	Årligen						
	1961-65	1966-70	1971-75	1976	1977	1978	1979
A. Antal dödade personer							
Resande	—	—	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	1,4	0,2	0,4	1	1	—	—
Främmande personer	3,2	3,0	2,0	2	1	2	1
Summa dödade	4,6	3,2	2,4	3	2	2	1
B. Antal skadade personer							
Resande	—	—	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	11,0	9,8	6,2	6	4	3	9
Främmande personer	4,4	5,4	3,8	3	8	6	2
Summa skadade	15,4	15,2	10,0	9	12	9	11
C. Orsaker							
Vid lastning eller lossning av gods	2,6	1,8	0,4	—	—	1	—
Vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	2,2	1,8	1,6	1	2	2	1
Vid tjänstgöring på lok	3,0	1,2	1,0	1	—	—	1
Ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	5,8	7,6	5,6	7	9	7	4
Ström från tågvarmepost, tågvarme- eller belysningsledningar i vagn	1,0	1,8	—	2	—	1	2
Arbete i omformarstation	1,0	1,6	1,0	—	2	—	—
Inverkan av ström om högst 500 volt	3,0	1,8	2,0	1	1	—	2
Reparations- eller avsyningsarbeten på ellok (ej lokpersonal)	1,4	0,8	0,8	—	—	—	2
Summa	20,0	18,4	12,4	12	14	11	12

5. Investeringar

Investering för säkerhetsanläggningar

	Budgetåren				
	1974/75	1975/76	1976/77	1977/78	1978/79
	tusental kronor				
Säkerhetsanläggningar	47 758	36 777	29 532	42 585	43 131
Vägskyddsanläggningar	3 841	6 206	7 650	7 098	5 443
Summa	51 599	42 983	37 182	49 683	48 574
Under budgetåret har bidrag till vägskyddsanläggningar erhållits med	2 479	4 478	4 327	5 477	5 082

6. Historik över de allvarligaste olyckshändelserna

Datum	Plats	Händelseförlopp
1864-12-23	Sandsjö (Bodafors)	Ett extratåg kunde ej stanna vid infartssignalen, som visade "stopp", och körde bakifrån på ett ordinarie tåg, som stod på stationen. Vid kollisionen dödades 7 personer och skadades 11.
1875-11-15	Malmslätt— Bankeberg (Vikingstad)	Två snälltåg sammanstötte, där järnvägen går över Lagerlundaån, och olyckshändelsen benämnes därför också Lagerlundaolyckan. Sammanstötningen orsakades av att tågklararen i Bankeberg, dit mötet flyttats, ej ordnat stoppsignalering för det tåg, som skulle kvarhållas. 9 personer dödades och 3 skadades allvarligt. Dessutom skadades ett flertal lindrigt.
1912-06-16	Malmslätt	Snälltåg 12 sammanstötte med stillastående tåg 751. 22 personer dödades och 12 skadades. Olyckan berodde på ett missförstånd mellan tågklararen och ställverksvakten, vilken just när tåg 12 var på ingående upplöste tågvägen och lade utfartsväg för tåg 751, varigenom tåg 12 kom in på det spår, där tåg 751 stod.
1917-02-16	Holmsveden	Snälltåg 3048 gick på grund av fellagd växel in på ett stickspår och körde mot ett pumphus. Vid sammanstötningen dödades 11 personer och skadades 40.
1918-10-01	Åby—Getå	Ett jordskred på linjen vållade den största järnvägsolyckan i Sverige. Tåg 422 störtade med lok och sju vagnar utför banvallen. Eld uppstod i vagnarna. 41 personer omkom och 41 personer skadades.
1923-07-23	Kålleröd—Fässberg (Möndal N)	Vid Kärra vägkorsning sammanstötte ett tåg med en lastbil, på vilken flera personer färdades. 9 personer dödades och 2 skadades svårt.
1928-06-22	Bollnäs—Granbo	Vid Länninge hållplats sammanstötte tåg 24 med ett ensamt lok, som var på väg till Ockelbo. Vid sammanstötningen dödades 17 personer och skadades 19. Olyckan orsakades av att lokföraren på det ensamma loket avgick från Bollnäs utan avgångssignal.
1940-09-17	Almedal—Göteborg C	Tåg 1456 sammanstötte vid Gubbero blockpost med tåg 507, varvid 9 personer dödades och 29 skadades. Orsaken till olyckan kunde inte fastställas.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1942-02-12	Tyringe	Extratåg 10624 sammanstötte vid ingång till stationen med tåg 5663, varvid 5 personer dödades och 15 skadades. Olyckan orsakades av en fellagd växel, och av att tåget fördes förbi felaktig signalbild i infartssignalen.
1947-10-14	Edsvalla	Ett tåg sammanstötte med en buss vid en obehövad vägkorsning strax söder om Edsvalla. Tåt dimma rådde vid tillfället. 14 personer dödades och 7 skadades.
1950-10-28	Godegård—Mariedamm	Rälsbusståg 756 sammanstöttes på linjen med persontåg 611. Tågen skulle enligt tidtabellen ha mötts i Godegård. Vid sammanstötningen dödades 9 och skadades 13 personer. Olyckan berodde på att rälsbussföraren av oförklarlig anledning avgick från Godegård på signal till växlingsrörelse och utan att erhålla avgångssignal från tågklararen.
1951-01-22	Kinstaby—Marma- verken	Rälsbusståg 2458 sammanstötte med persontåg 2539. Vid olyckan dödades 11 och skadades 12 personer. Orsak till olyckan var att rälsbussföraren på tåg 2548 avgick från Kinstaby utan avgångssignal.
1954-09-06	Rörvik	Snälltåg 12 urspårade vid infarten i en växelkurva. Vid urspåringen dödades 6 personer medan 53 skadades. För hög hastighet i växelkurvan orsakade urspåringen.
1956-03-28	Akkavare—Arvidsjaur	Rälsbusståg 1041 sammanstötte med lokalgodståg 8524 på linjen, varvid 16 personer dödades och 7 skadades. Tågen skulle tidtabellsenligt ha mötts på den obehövade driftplatsen Akkavare (§ 100 i 1947 års säkerhetsordning tillämpades), men rälsbussföraren på tåg 1041 hade glömt bort mötet.
1958-09-05	Grycksbo—Sågmyra	Rälsbusståg 848 sammanstötte med extratåg 4941 på linjen, varvid 9 personer dödades och 10 skadades. Rälsbussföraren hade i Falun C fått order om möte med extratåget i Grycksbo. Tågklararen i Grycksbo och rälsbussföraren glömde emellertid mötet, och tåg 848 avgick från Grycksbo, innan tåg 4941 inkommit dit.
1964-09-05	Alby	I snälltåg 94 urspårade nio vagnar, när tåget passerade genom utfartsväxlarna. 8 personer dödades och 26 skadades, däribland 2 personer i ett intilliggande hus. Orsaken till urspåringen var, att tåget hade för hög hastighet i växelkurva.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1965-02-20	Stenstorp—Skövde (Skultorp)	Extra snälltåg 3876 körde vid Skultorps hållplats bakifrån på persontåg 124, som stannat vid hållplatsen för trafikbyte. Vid sammanstötningen dödades 10 och skadades 37 resande, vilka alla befann sig i tåg 124. Orsaken till sammanstötningen var, att tåg 3876 körde förbi en blocksignal i stoppställning.
1966-04-25	Holmsveden—Kilafors	Motorvagnståg 5106 sammanstötte på linjen med en vagnuttagningslokomotiv (lok och revisionsvagn), som efter kontaktledningsarbete på linjen var på väg till Holmsveden. Vid sammanstötningen dödades 6 personer medan 7 skadades. Orsaken till sammanstötningen var, att motorvagnståget genom ett missförstånd avsändes från Holmsveden, innan vagnuttagningen lämnat linjen.
1972-12-07	Järna	Expresståg 37 och pendeltåg 3828 kolliderade, varvid fem personer dödades och tio skadades. Tågväg var lagd för det passerande expresståget, som alltså hade körsignal i både in- och utfartssignalerna. Av outredd anledning startade pendeltåget från en sidotågväg och körde ut i expresstågets tågväg.
1973-07-12	Södertörns villastad	Pendeltåg 2846 passerade en utfartssignal i stoppställning och leddes då via en skyddsväxel in mot en stoppbock. Den främsta vagnen fortsatte genom stoppbocken och uppför en bergvägg, varifrån den åter störtade ned på spåret. Fem personer dödades och tio skadades.
1975-03-31	Sya—Mjölby	Andra vagnen i expresståg 105 påkördes vid en vägkorsning av en personbil. Den påkörda vagnen spårade ur och drog med sig ytterligare åtta vagnar. 14 personer dödades och 29 skadades. Ljus- och ljudsignalerna vid korsningen fungerade på normalt sätt.
1975-05-15	Norrköping C	Snälltåg 264 kolliderade med sista vagnen i expresståg 1. Åtta personer omkom och tre skadades. Orsaken till olyckan har inte kunnat fastställas med absolut säkerhet, eftersom vittnesmålen delvis är motstridiga.
1976-06-28	Helsingborg gbg— Billeberga	Femton personer dödades och två skadades allvarligt, då motorvagnståg 1405 kolliderade med godståg 4948. Mötet skulle äga rum i Helsingborg gbg. Godståget var emellertid försenat. Tågklararen förbisåg detta och expedierade tåg 1405 som om tåg 4948 kommit in.

Datum	Plats	Händelseförlopp
1978-08-10	Näliden— Östersund	Motorvagnståg 3465 kolliderade med en vagnuttagningslokomotiv varvid 10 personer dödades och 26 skadades. Orsaken till sammanstötningen var att vagnuttagningslokomotivet tilläts börja innan tåg 3465 inkommit till Östersund.
1978-08-10	Siebag	Motorvagnståg 286 urspårade med alla enheter när tåget skulle övergå till nedspår. 4 personer, däribland föraren, dödades och tolv skadades. Orsaken till urspårningen var för hög hastighet i växelkurva.