

REDOGÖRELSE

för

VERKSAMHETEN

inom

SÄKERHETSTJÄNSTEN

VID STATENS JÄRNVÄGAR

ÅR 1950

Innehållsförteckning

	Sid.
1. Iakttagelser vid inspektion	3
2. Undantag från säo och sär, vilka medgivits år 1950	7
3. Redogörelser för olyckshändelser av större omfattning och för vissa tillbud till olyckshändelser år 1950	11
A. Sammanstötningar	11
B. Urspåringar	14
C. Kollisioner med småfordon	16
D. Tillbud till missöde	17
4. Tabeller	21
I Olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser samt vagnuttagningar	21
Diagram till tab. I	22
II a) Antal sammanstötningar vid tågrörelse	23
Diagram till tab. II a)	23
b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse	24—25
Diagram till tab. II b)	26
III Urspåringar vid tågrörelse	27
Diagram till tab. III	28
IV a) Olyckshändelser vid färd med småfordon	27
b) Orsaker till olyckshändelser vid småfordonsfärder	29
V a) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1950	30
b) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1950. Fördelning efter skyddsanordningarnas beskaffenhet	31
c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar	31
VI Olyckshändelsernas fördelning på olika bansträckor år 1950..	32—35
VII Vid tågdrift dödade och skadade personer	36
Diagram till tab. VII	37—38
VIII Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström	39
IX Specifikation av under år 1950 inkomna anmälningar om olycksfall i arbete vid SJ	40
Diagram till tab. IX	41
X a) Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst....	42
b) Investering för säkerhetsanläggningar (exkl. ej avslutade arbeten)	42
5. Redogörelser för olycksfall i arbete med dödlig utgång vid SJ år 1950 ..	43
6. Sammanställning av olyckshändelser av större omfattning vid SJ t. o. m. år 1949	46

1. Iakttagelser vid inspektion

Bland gjorda iakttagelser och anmärkningar må framhållas följande:

a) *beträffande förande av överlämningsbok*

- att* överlämningsbok ej förts,
- att* överlämningsbok av föråldrat datum använts,
- att* anteckningar ej gjorts omedelbart i boken, när order om extratågs gång mottagits, utan först dagen före tågets gång,
- att* signatur ej antecknats, när anordning slutbehandlats eller strukits,
- att* signatur ej antecknats, när kontroll av införda anordningar verkställdts,
- att* tkl signatur ej antecknats vid till- eller frånträde av tjänsten,
- att* tiden för tkl inträde i tjänst angivits börja föregående dag; det är den verkliga tidpunkten den dag det gäller, som skall antecknas,
- att* överlämningsboken använts för en del anteckningar, som ej hade med säkerhetstjänsten att göra,
- att* »långtidsupplägget» endast omfattat bokens högra sida,
- att* anteckning ej gjorts om verkställd småstensinspektion,
- att* bandisposition och A-fordonsfärd ej antecknats,
- att* anteckning skett att lastspårsfrånskiljarenyckel utlämnats, men ej att den återlämnats,
- att* uppgift om tågs gång enligt ändrad tidtabell ej införts i »långtidsupplägget»,
- att* uppgift om extratågs gång införts i »långtidsupplägget», då detta ej varit erforderligt,
- att* anteckning att tåg skulle kvarhållas tills B-fordon inkommit gjorts i överlämningsbokens dygnupplägg; anteckningen skall göras med rätt i tågtidjournalens anmärkningskolumn för tåget, som skall kvarhållas (avgångssidan);

b) *beträffande anteckningar i tågtidjournal*

- att* tkl ej bestyrkt införd anmälan med sin signatur,
- att* hindrets art ej angivits vid anteckning om hinderanmälan,
- att* anteckning ej gjorts, när stoppsignaler uppsatts eller indragits,
- att* anteckning angående inhämtad eller lämnad upplysning om tågläget ej gjorts, när bevakning återupptagits,
- att* begärt kvarhållande av tåg tills B-fordon inkommit ej hade antecknats i tågtidjournalen;

c) *beträffande handhavandet av telefonbok vid underrättelstation*

- att* upplägg för order med längre giltighet saknats,
- att* uppgift om tågs gång enligt ändrad tdt ej införts i »långtidsupplägget»;

d) *beträffande säkerhetstjänsten i övrigt*

1. anordnandet av tjänsten, planer, blanketter etc.

- att* S15 (bl. 88 N) saknats eller förvarats på olämplig plats,

att blankett nr 358 H »Åtgärder vid järnvägsolycka», saknats eller ej förvarats på föreskriven plats, eller att den ej reviderats inom föreskriven tid,
 att »Tågvägsbeskrivning» ej upprättats, där sådan skulle ha funnits,
 att på »plan för säkerhetstjänsten» ej angivits, vilka tjänstgöringsturer, som skulle överföra order enligt överlämningsbokens anvisningar eller verkställa kontroll beträffande överföringen,
 att bl. S3 ej var upplagd för en del tåg,
 att på S3 signatur saknats för kontroll av införda anordningar,
 att förteckning över kontrollåsnycklar saknats eller att antalet nycklar icke stämt med förteckningen,
 att dpl, som ej ha stämplat för tågexpediering (t. ex. för »Fri genomfart») böra förses med sådana,
 att föreskrivna anslag ej varit uppsatta;

2. säkerhetstjänstens utövande på driftplatser

att plombering icke varit utförd i föreskriven omfattning eller varit otillfredsställande utförd,
 att kontrollåsnycklar i reserv ej varit plomberade,
 att till knappställverk hörande vevar för lokalomläggning av växlar bort vara plomberade,
 att spak för lokal omläggning av även centralt omläggbar växel ej varit frånkopplad och låst,
 att nycklar till lastspårsfrånkiljarna varit av gammal typ,
 att på en del driftplatser samtliga manövernnycklar till förreglingslåsen för lastspårsfrånkiljarna voro sammanlänkade; nycklarna till de olika lastspårsområdena skola handhavas separat,
 att fordon ej förstängts eller fastbromsats,
 att bromsslädar bort användas vid växling på station, där bangården legat i lutning,
 att där bromsslädar funnits, dessa ej använts,
 att omställningsanordningen Tom-Last ej ställts i läge Tom, när vagn avställt för lossning,
 att tryckluftslangar på godsvagnar ej varit upphängda i sina hållare,
 att tågväghäbstång ej återställt till normalläge efter tågs ankomst,
 att K15-nyckeln kvarlämnats i ställverket, vilket enligt såo § 46: 1, anm. ej är tillåtet,
 att stoppsignaler ej anordnats under bandisposition,
 att antalet tkl-avlösningar på en station var 10 st. pr dygn; antalet avlösningar bör om möjligt minskas,
 att avlösning mellan tågklararare skedde mitt i en tåggrupp; avlösningen bör om möjligt ske vid annan tidpunkt,
 att småstensinspektion utförts endast två gånger på driftplatser där sådan inspektion skulle ha utförts tre gånger,
 att »O ut» anmälts i förväg till framförliggande anmälningställe, när tåg anmälts rätttidigt från bakomliggande tåganmälningställe. Enligt såo § 59: 2 får så ske endast på korta tåganmälningssträckor efter medgivande av ti,
 att telefonboken 276 M ej använts för telefonering till vägvakt,
 att radioapparater funnits på tågexpeditioner. Detta är ej tillåtet, enär tågklarararen kan distraheras när radion är i gång samtidigt som tågklarering skall ske,
 att cirkulär angående säkerhetstjänsten ej funnos antecknade i såo förteckning och ej heller vid berörda paragrafer,
 att tkl saknat kännedom om de genom cirk 486/49 ändrade föreskrifterna vid återupptagandet av bevakningen på tillfälligt obevakad driftplats,

- att på sådana driftplatser där order rörande säkerhetstjänsten delges personalen genom »bangårdsorder» eller »stationsorder» kvitto ej tages av de tjänstemän, som delges ordena,
- att tdt-boken del A saknat anteckning om att tillägg inrättats,
- att tillägg till tdt-boken del B ej varit inrättade,
- att trampdressiner uppställts invid spår olåsta och utan tillsyn;

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

- att T-semafor bort ersättas med infartssignaler vid stationens gränser, där bangården ligger i kurva, och där tågmöte förekommer regelbundet,
- att på en driftplats befintlig infartssemafor numera ej är behövlig; den bör nedtagas och komma till användning på annan driftplats,
- att det övre skenet i en huvudsignal syntes svagare än det undre,
- att på en driftplats infartssignalerna manövrerades från två ställbockar, vilka voro placerade på skilda platser och oberoende av varandra. Ställbockarna borde placeras intill varandra och beroende anordnas, så att körsignal ej kan ges samtidigt åt båda hållen,
- att på en driftplats, där ställverkets konstruktion var sådan, att dvärgsignalerna vid infartssignalerna voro avsedda att kunna manövreras utan samband med tillhörande huvudsignal genom intryckning av en tryckknapp på signalställaren, denna tryckknapp spärrats genom en sprint, som plomberats. Det bör undersökas om spärrningen kan borttagas utan olägenhet,
- att kontrollsignallampor för utfarts- och infartssignaler bort anordnas på en del stationer,
- att huvudsignaltavla ej funnits vid huvudsignal,
- att tågankomstsignalering bort anordnas på sådana driftplatser, där signaler från lokvisslan ej kunna uppfattas av tkf på grund av terrängförhållandena,
- att anordning för nödutlösning bort anordnas på en del stationer,
- att på en driftplats, där under växling vid industrispår vagnar måste ställas på huvudspåret, som lutar starkt mot linjen, arbetet med förlängning av ett skyddsspår bör påskyndas, så att vagnarna kunna ställas på detta,
- att på en driftplats, växling ej kunde ske till spår 3—6, när tåg skulle avgå från spår 2, enär spårspärrarna måste vara lagda på rälerne. Växlingsarbetet hindras därigenom, varför beroendet utan risk för att fordon komma in på spår 2, torde kunna upphävas,
- att på ställverk de elektriska växelställarna saknat skyltar, angivande växlarnas nummer; på en växelställare fanns en provisorisk pappskiva,
- att i instruktionen för en säkerhetsanläggning felaktigt angivits, att en växel kunnat ligga i plus- eller minussläge för en viss tågväg,
- att på en del driftplatser yttersta växlarna bort vara centralt omläggbara,
- att en del säkerhetsanläggningar varit så utförda, att växlar i tågvägen kunnat förreglas i felaktiga lägen vid tågs infart,
- att växlar och spårspärrar låsts med hänglås, där Kl2-nycklar bort komma till användning,
- att spårspärrar bort anordnas på en del spår,
- att träbommar, som användas för att förebygga att fordon komma i rörelse ut på linjen, bort ersättas av dubbla spårspärrar,
- att rör för uppsättning av hansignaltavlor vid handdisposition och A-fordonsfärd bort anbringas vid huvudspåret i stationshusets närhet,
- att på en station strömbrytare bort anordnas på utsidan av stationshuset för tändning och släckning av infartssignalerna,

- att* på en driftplats plattformen var så smal, att risk för olycksfall förelåg vid tågmöte; plattformen bör om möjligt göras bredare, eller bör tågmöten förläggas till annan station,
- att* vid en övergång, som användes av allmänheten för att passera över bangården, bort uppsättas gångkors och anslag, som angiver att övergång sker på vederbörandes egen risk,
- att* en del bangårdar varit i behov av bättre dränering,
- att* växlar och spårspärrar ej varit numrerade,
- att* signalmedel och växelklot varit i stort behov av ommålning,
- att* signalmedel icke varit målade i enlighet med gällande föreskrifter,
- att* bromsskor ej varit gulmålade,
- att* på en del driftplatser bromsskor lågo kringströdda på bangården,
- att* röda bansignaltavlor icke varit försedda med reflektorprismor,
- att* reflektorprismor på bansignaltavlor saknat skydd,
- att* deformerade eller för gamla knalldosor ej slopats,
- att* på en driftplats endast 7 knalldosor förvarades under plombering,
- att* knallsignalväska på småfordon saknat lås;

e) beträffande arbetarskydd

- att* förbandslåda ej varit låst eller att nyckeln ej förvarats på föreskrivet sätt,
- att* för dagligt bruk bort finnas gasbindor, bomull, desinfektionsmedel (i tabletter) och Hansaplast förvarat under fullgoda hygieniska förhållanden,
- att* på bl. 361 D (förbandslåda) ej varit angivet var sjukbåren fanns,
- att* förbandsartiklar saknats helt och hållet,
- att* förbandslådor ej varit kompletta,
- att* utsättningspålar, som uppsatts på bangård, med anledning av att ändring av spåren skulle utföras, bort slås ned,
- att* skyddsklotsning saknats, där sådan bort finnas eller att skyddsklotsningen varit bristfälligt utförd.

2. Undantag från säo och sär, vilka medgivits år 1950

Säo § 14: 5a och 9

Signalerna »tåg kommer» och »beredd»

Om körsignal icke visas vid ankomsten till infartssignalen, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» icke givas vid Nässjö — nu medgivet även för tåg från Ormaryd —, Stockholm S, Stockholm C, Hagalund och beträffande uppgående tåg Sundbyberg.

Säo § 15: B

Slutsignalskärmar

Prov, som utförts med slutsignalskärmar försedda med reflektorprismor eller scotchlite den ena uppsatt på främsta och den andra på sista fordonet i tåg på linjen Gällivare—Malmberget, ha slagit väl ut.

Styrelsen har därför medgivit, att de få användas tills vidare på linjerna Gällivare—Malmberget—Tingvallskulle och Gällivare—Koskullskulle i persontåg om högst 14 axlar.

Säo § 26

Signalering vid vägkorsning

Sedan anordnandet av automatiskt fungerande säkerhetsanläggning vid vägkorsningen vid Nyby km 177 + 784 utförts, behöver signalering mot banan ej anordnas därstädes.

Säo § 39: 3

Tågs storlek vid olika sth

Lastade malmtåg på sträckan Ripats—Svartön få framföras med en sth av 50 km/tim. även om vagnantalet uppgår till 70.

Säo § 50: 2

Spårändring

Vid Katrineholm, Storvik och Luleå får tåg intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, såvitt spårledningarna fungera samt order om spårändringen ej kan ges tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km/tim., så snart spårändringen uppmärksammas, och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal ges eller hinder uppmärksammas.

Undantagen gälla ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

Säo § 57

Tågs samtidiga in- eller utfart på station

Vid Snyten får rälsbusståg från Ängelsberg intagas på spår 4, samtidigt som tåg från Fagersta C intages på spår 3, under förutsättning att båda tågen ha fast uppehåll, och att de skola stanna senast vid uppehållsmärket.

Säo § 59: 2

Tåganmälan

Styrelsen har fastställt följande föreskrifter för utväxling av tåganmälan för tåg i båda riktningarna mellan å ena sidan Sege samt å andra sidan Östervärn, resp. Malmö godsbangård. Utförlig tåganmälan skall utväxlas mellan Sege och Östervärn. Innan Östervärn får anmäla »klart» till Sege för tåg till Malmö godsbangård eller till Östervärn, skall Malmö godsbangård till Östervärn ha anmält »O in» för föregående tåg.

För tåg i riktning Malmö godsbangård—Sege skall tåganmälan utväxlas mellan Malmö godsbangård och Östervärn, resp. Östervärn och Sege. Östervärn får icke anmäla »klart» till Malmö godsbangård, förrän »klartanmälan» erhållits från Sege.

Säo § 59: 6 och Sär § 59: 2

Tåg i båda riktningarna på del av tåganmälningssträcka

På tåganmälningssträckorna Järlåsa—Uppsala norra, Bergvik—Landafors, Tranemo Östra—Hällabäck, Johansfors—Fröslida, Fotevik—Klaffbron blp och Trollhättan—Främmostad får tåg anordnas på del av tåganmälningssträcka i båda riktningarna. Utöver Säo och Sär skola följande bestämmelser gälla.

För tåg, som skola gå på del av tåganmälningssträckan och återgå på samma spår, innan annat tåg utsändes på tåganmälningssträckan, utväxlas tåganmälan gemensamt för båda tågen. Båda tågens nummer skola härvid uppgivas.

Säo § 69

Tågs hastighet

Med hänsyn till banöverbyggnaden och broarnas bärförmåga kan motorvagn litt Xoa7 + manövervagn litt Cox7 tillåtas framgå på linjen Långsele—Boden med sth 90 km/tim., linjen Ånge—Sundsvall med sth 90 km/tim. på sträckor där rälsutbyte utförts, 80 km/tim. på övriga sträckor och linjen Ånge—Långsele med sth 90 km/tim. Styrelsen medger även, att nämnda motorvagnssätt tillsvidare på försök får framföras i lutningar och kurvor med den sth, som i Säo § 69, mom. 2 a och 2 b är medgiven för motorvagnståg av bromsgrupp S (högst 90 km/tim. enligt ovan).

Säo § 87 och Sär § 44: 2

Driftplats, som får vara obevakad

Stationerna Åskilje och Åmsele få vara obevakade för rälsbusståg, trots att anordningarna där icke fylla fordringarna enligt str 23, kap. XV.

Samma undantag gäller för Nelhammar, Tuna och Totebo på det villkoret, att anordningar där vidtagas för att möjliggöra upphävande av beroendet mellan infartssignalerna vid obevakad körning, så att dessa kunna ställas på »kör» samtidigt. Spärrbommar eller spårspärrar skola uppsättas för att hindra avställda fordon att komma in i den tågväg, som skall användas, när stationerna äro obevakade. Tågvägsväxlarna skola göras läsbara antingen med kontrollås eller med kraftiga hänglås.

När samtliga dessa driftplatser äro obevakade, får tågens hastighet vid passerandet av såväl med- som motväxlar i tågvägen icke överstiga 20 km/tim.

Säo § 94: 3

Bevakning vid driftplats

Vid Broddbo, Brunna, Tierp, Skutskär, Gnarp, Hamrångefjärden, Klutmark, Finnforsfallet, Åmsele och Åskilje får tkl tjänstgöring upphöra efter visst tåg sedan »Fri genomfart» anmälts, utan att dess ankomst till nästa tåganmälningsstation avvaktas.

Anmälan »Fri genomfart i Gånghester», som av Gånghester skall lämnas till Borås C och Hillared efter tågs 710 ankomst till Borås C, må lämnas endast till Borås C, vilken station skall transitera denna anmälan till Hillared i samband med utväxlande av klartanmälan för tåg 5182.

Säo § 101: 4

Antal släpvagnar i rälsbusståg

På bansträckan Voxna—Bollnäs får en 4-axlig och en 2-axlig släpvagn framföras i tåg 2604, som framföres av endast en rälsbuss.

Undantag från Säo och Sär, som medgivits vid tågs passerande av vägkorsningar, vilkas bommar eller grindar ej manövreras av stationär personal

Tågen 780 och 769 få framföras med enbemannat lok över vägkorsningarna vid km 93 + 402 vid Mackmyra samt km 95 + 184 på bansträckan Mackmyra—Södra Valbo och km 96 + 107 på bansträckan Södra Valbo—Hagaström, när Mackmyra och Södra Valbo äro obebakade för nämnda tåg. Vid dessa tillfällen skall lokbiträdet på tåg 780 resp. 769 manövrera fällbommarna. Tåget skall stanna omedelbart framför resp. vägkorsning och får ej föras över korsningen förrän bommarna äro nedfällda. Bomsignallyktorna skola vara tända.

Samma förfaringssätt får tillämpas för tåg 780 vid vägkorsningen Östavägen vid km 32 + 575 på bansträckan Tärnsjö—Runhällen.

Om tidsförlusten genom ovan angivna förfaringssätt skulle inverka så, att tågens tdt-tider ej kunna hållas, skola tdt justeras i erforderlig utsträckning.

Manövreringen av bommarna vid vägkorsningen Svaneberg, km 171 + 145, på bansträckan Åskekärr—Lugnäs får för tåg 3304 ske av tbfh på detta tåg. Tåget skall stanna omedelbart framför vägkorsningen och får ej föras över denna, förrän bommarna avstänga vägen. Bomsignallyktorna skola vara tända.

Rälsbussföraren på tågen 2719, 2723, 2726, 2718 och 2725 under tdt 150 får åläggas manövreringen av fällbommarna vid vägkorsningarna 41 + 269 (Roknäs vägen på bansträckan Kvarnåsen—Bölebyn) 46 + 016 (Framnäs vägen på bansträckan Bölebyn—Öjebyn). Manövreringen av fällbommarna skall ske enligt följande. Föraren skall stoppa rälsbussen strax före vägkorsningen, fälla bommarna från spel vid korsningen, därefter sakta framföra bussen mot och över vägövergången, sedan stoppa bussen, fälla upp bommarna och därefter framföra rälsbussen.

Vissa undantag från Sär, som medgivits för 36, 37 och 38 Ts

Styrelsen har medgivit, att uppsättning av orienteringsmärken och anordnande av stoppsignalering mot banan vid vägkorsningar med bommar och grindar vid 36 ts får anstå till den 1/1 1952.

Styrelsen medgiver härigenom förlängd giltighetstid för följande tidsbegränsade undantagsbestämmelser på bansträckorna Lärbro—Burgsvik och Slite—Habblingbo sålunda.

Påstigningsmärke får t. v. ha svart kantrand i stället för röd.

Uppsättning av orienteringsmärken får anstå till den 1/7 1951.

Medgivandet att stoppsignal ej behöver visas mot banan vid vägkorsningar med bommar eller grindar förlänges till den 1/7 1952.

Därjämte medgiver styrelsen tillämpning av sådant undantag från sär § 44 att stationer, tåg- och lastplatser få vara obevakade för tåg, även om säkerhetsanläggningarna icke fylla fordringarna enligt str 23, kap. XV.

Styrelsen bestämmer härigenom, att 1941 års säkerhetsordning med »Särbestämmelser för EJ» jämte de undantag från dessa föreskrifter, som Kungl. Maj:t eller Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgivit tillämpning vid TÖJ, skola tills vidare tillämpas på dessa banor även efter deras övertagande.

I de fall då vederbörande befriat järnvägsförvaltningen från bevaknings-skyldighet för sådana extra persontåg nattetid, vilka göra uppehåll omedelbart före passerandet av vägkorsning skall, om bommar finnas, lyktorna tändas och bommarna fällas, tills tåget passerat över korsningen. Därefter höjas bommarna och lyktorna släckas.

Utbyte av bansignaltavlor och lystringsmärken, vilkas utförande avviker från säkerhetsreglementet kommer eventuellt att ske vid tidtabellsskiftet våren 1951.

3. Redogörelser för olyckshändelser av större omfattning och för vissa tillbud till olyckshändelser år 1950

A. Sammanstötningar

Mölnbo—Järna den 29/3 1950.

Tåg 4048 körde bakifrån på tåg 4044, som stod utanför infartssignalen till Järna. Vid kollisionen skadades lokföraren och två postiljoner på tåg 4048, dock ej allvarligt. De materiella skadorna blevo mycket stora.

När tåg 4044 kom till infartssignalen till Järna, visade denna »stopp». Den infartssignal, som gäller för tåg från Hölö, visade däremot »kör». Lokföraren ringde då flera gånger från signaltelefon till Järna, men det dröjde ungefär 5 minuter, innan tkl svarade. Lokföraren påpekade infartssignalernas ställning, och tkl, som av misstag ställt fel signal till »kör», ställde genast om dessa, så att infartssignalen för tåg 4044 visade »kör» och den andra »stopp».

Under tiden hade tåg 4048 ankommit till Mölnbo, och tkl där hade ringt upp tkl i Järna för att erhålla »in» för tåg 4044 och klart för tåg 4048. Tkl i Järna lämnade då »in» för tåg 4044, ehuru tåget ej inkommit. Tåg 4048 avsändes från Mölnbo, och när tåget närmade sig Järna, kunde lokpersonalen se, att infartssignalen visade »kör». Tåg 4044, som upptäcktes på ett avstånd av ungefär 300 meter, hade börjat röra sig framåt, när kollisionen inträffade.

Norsholm den 3/4 1950.

När TÖJ tåg nr 98 var på ingående, kolliderade loket med 3 vagnar, som under växling backats över en spårspärr på ett i tågvägen utmynnande spår och därvid spårat ur. Skador uppstod på såväl vagnarna som tågs 98 lok.

Växlingsledaren var enligt plan för säkerhetstjänsten även tågvägsinspektör för tåg 98. När han efter matrast tidigare på kvällen cyklat förbi bangården hade han sett, att det skulle finnas ytterligare plats för ungefär 3 vagnar på ifrågasvarande spår. Utan att förvissa sig om att så var fallet, hade han sedan låtit insätta 3 vagnar på spåret och backade vagnraden ungefär 3 vagnlängder. Under backningsrörelsen yttrade växlingsbiträdet att det gick tungt, men växlingsledaren tänkte ej närmare på detta. När tåg 98 skulle avgå anmälde han till tkl att utfartstågvägen var klar, utan att utföra någon tågvägsinspektion.

Hallsberg—Kumla den 13/4 1950.

Tåg 7256 körde bakifrån på tåg 4436 strax utanför infartssignalen till Kumla. De materiella skadorna vid kollisionen blevo avsevärda, men ingen människa skadades.

När tåg 7256 kom till Sannaheds blockpost visade denna stopp. På uppmaning av lokföraren gick lokbiträdet av och ringde upp tkl i Kumla; enligt säkerhetsordningen skall lokföraren själv göra detta. Infartssignalen i Kumla stod till kör för tåg 4436, som hade fått slangbrott utanför stationen. Tkl väntade därför, att det var lokföraren på tåg 4436, som skulle ringa. Biträdet på tåg 7256 meddelade, att blockposten visade stopp, men att han kunde se att infartssignalen till Kumla visade kör. Tkl, som ej kunnat avgöra var tåg 4436 stod, trodde fortfarande att han talade med lokföraren på detta tåg och meddelade att intet hinder fanns att införa tåget till Kumla.

Lärje den 6/5 1950.

Tåg 151, som utgjordes av Xoa3, körde bakifrån in i tåg 4861, som stod med sista vagnen ca 350 m utanför infartssignalen. Vid kollisionen dödades 1 resande; 3 resande blevo allvarligt skadade och ett flertal resande lindrigt skadade. Motorvagnens framparti blev fullständigt intryckt och de sista vagnarna i tåg 4861 skadades avsevärt.

Tåg 4861 skulle tidtabellsenligt förbigås av tåg 151 i Lärje, som lyder under ställverket i Olskroken. På grund av ett misstag av växelläggaren i ställverket intogs tåg 4861 på spår 1 i stället för spår 2. Tkl gav order till växelläggaren att tåg 151 skulle passera på ett annat spår varefter tåg 4861 skulle växlas in på sitt ordinarie spår. Under tiden ringde stationsförmannen i Lärje till Olskroken för att höra varför tåg 4861 intagits på fel spår och fick tala med en stationskarl, som tjänstgjorde övningstur som tågklarararbiträd. Genom detta samtal fick stationsförmannen den uppfattningen, att han erhöll tillstånd att backa tåg 4861 genast för att överflytta tåget på rätt spår. Han gav därför backsignal utan att kontrollera ställningen på den dvärgsignal (213 va), som skyddade övriga tågspår för växlingsrörelser. Utredningen har visat att dvärgsignalen stod på stopp, när backningsrörelsen inleddes. Lokbiträdet, som uppmärksammade dvärgsignalens stoppställning på ett avstånd av ungefär 25 m, satte den ej i samband med backningsrörelsen.

Den stationskarl, som talade med stationsförmannen, har uppgivit, att han ej gav något tillstånd till backningsrörelsen förrän efter tåg 151, och att stationsförmannen först skulle återkomma per telefon. De vittnesmål, som avgivits av ställverkspersonal, som hörde samtalet eller delar därav, styrker denna uppgift.

Övertorneå den 29/6 1950.

Rälsbusståg 1110 backade efter någon kilometer tillbaka mot Övertorneå för att hämta en posttjänsteman, som blivit efter tåget. Under backningsrörelsen kolliderade tåget ca 30 m innanför infartssignalen med en annan rälsbuss, som var på väg efter tåg 1110 med den posttjänsteman, som blivit efter. Vid kollisionen skadades 10 personer, dock icke någon allvarligt. De materiella skadorna blevo avsevärda.

Av utredningen har framgått, att rälsbussföraren på tåg 1110 har lämnat »klart för avgång» till tkl utan att förvissa sig om, att posten var klar. Efter avgången uppmärksamade han ej de stoppsignaler, som gavs av tkl. Efter ca en kilometer stannade han tåget, sedan en resande gjort honom uppmärksam på, att någon i postkupén ropade »stopp». När han fått situationen klar för sig, backade han utan att iakttaga såo bestämmelser om backning och förde därvid tåget förbi huvudsignalen, som visade stopp.

Rälsbusståg 1185 ankom till Övertorneå 4 minuter innan tåg 1110 avgick. Föraren på tåg 1185, som förstått att posttjänstemannen blivit efter tåg 1110, använde den nu tomma rälsbussen till att skjutsa posttjänstemannen till infartssignalen, dit han väntade att tåg 1110 skulle backa. Han erhöi ej något tillstånd av tkl att utföra rörelsen och ej heller medföljde någon av växlingspersonalen.

Forsbacka den 15/7 1950.

Tåg 817 kolliderade vid ingående med lok och 2 vagnar ur tåg 9152. Vid kollisionen urspårade bl. a. båda loken och de materiella skadorna blevo avsevärda. Lokförarna på båda loken och en resande skadades, dock ej allvarligt.

Sedan 9152 ankommit avkopplades 2 vagnar adresserade till Forsbacka och växlingen igångsattes ut i tagvägen för tåg 817, trots att infartssignalen var ställd till kör för detta tåg. Av utredningen har framgått, att den stationskarl, som utförde växlingen var inlånad från Gävle N och hade börjat tjänstgöra i Forsbacka föregående dag. Han har uppgivit att han kände till säkerhetsordningens

bestämmelser angående växling i tågväg, men att han icke haft praktisk tillämpning av bestämmelserna förrän olycksdagen. Vidare har det framgått att stationsföreståndaren, som vid tillfället ifråga tjänstgjorde tkl, icke hade gjort honom uppmärksam på tågmötet och i övrigt ej övervakat att han blivit tillräckligt orienterad om de lokala förhållandena.

Abisko östra—Björkliden den 20/7 1950.

Tåg 8706 — ensamt lok — sammanstötte på linjen med tåg 25, som utgjordes av lok och 50 tomma malmvagnar. Vid sammanstötningen trycktes loken in i varandra, varvid lokbiträdet på tåg 25, som framfördes av norsk personal, omedelbart klämdes till döds. Övrig personal på de båda loken skadades svårt. De materiella skadorna blevo mycket stora. Under uppröjningsarbetet förvärrades skadorna ytterligare. Båda loken eldhärjades nämligen genom att gnistor från ett svetsaggregat antände.

När tkl i Björkliden anmälde »tåg 28 in» och »tåg 25 ut» rätt tid svarade tkl i Abisko östra med att i strid mot såo bestämmelser anmäla »tåg 25 in» och »tåg 8706 ut» rätt tid och införde anmälningarna i tågföljdsboken. När tåg 8706 var klart för avgång — 5 minuter före avgångstiden — hade han fullständigt glömt bort att tåg 25 ej inkommit. Tåg 8706 skulle mött tågen 23 och 25 i Abisko östra och lokföraren på tåg 8706 hade iakttagit att ett tåg inkommit. Han och biträdet hade varit inne på tågexpeditionen och på utgående mötte de tkl varför lokföraren frågade om tåg 8706 kunde avsändas. Tkl lämnade jakande svar och gav därefter avgångssignal.

Lindome den 26/7 1950.

Tåg 1456 körde bakifrån på det tidigare inkomna extra gruståget 7658. Vid kollisionen skadades 10 personer, dock så lindrigt att alla utom en efter tillsyn på sjukhus fick lämna detta. De materiella skadorna blevo obetydliga.

Tkl har erkänt, att han glömt ställa infartssignalen till stopp efter tåg 7658, som tidtabellsenligt skulle förbigås i Lindome av tåg 1456.

Lokföraren på tåg 1456 passerade försignalen, som visade att huvudsignalen var ställd till »kör», med en hastighet av 90 km/tim. När tåget närmade sig huvudsignalen uppmärksammade han den felaktiga signalbilden och nödbromsade, samt blåste signalen »fara». Tåget kunde dock ej bringas till stopp, innan kollisionen inträffade ca 630 m bortom huvudsignalen. Hastigheten i kollisionsögonblicket uppskattades till 20—30 km/tim.

Krylbo den 30/7 1950.

Tåg 4358 påkördes vid ingående av ett växlingssätt, som drogs ut i tågvägen. Fyra vagnar spårade ur och de materiella skadorna blevo relativt stora.

Tåg 4358 intogs ej på sitt ordinarie tågspår. Växlingsledaren hade vetskap om spårändringen och tågläget, men gav signal till rörelsen ut i tågvägen utan att begära tillstånd hos tågvägsinspektören. Det spår, från vilket rörelsen skedde är försett med spårspärrsignal och denna visade stopp, innan rörelsen igångsattes. Lokföraren hade sin uppmärksamhet riktad bakåt och bromsade först efter stoppsignal från växlingsbiträdet, som hade upptäckt spårspärrsignalens ställning. Bromsvägen var då för kort, för att en kollision skulle kunna undvikas.

Godegård—Mariedam den 28/10 1950.

Rälsbusståg 756 y sammanstötte med tåg 611 på linjen Godegård—Mariedam. Vid kollisionen dödades sammanlagt 9 personer och skadades 13, varav 3 allvarligt. Samtliga dessa färdades i rälsbussen. Bland dödsoffren befann sig rälsbussföraren och 3 andra järnvägstjänstemän. Rälsbussens framparti krossades och sköts ca 2 m in i karosseriet.

Orsaken till att tågen möttes på linjen var, att rälsbussföraren av oförklarlig anledning avgick från Godegård på signal till växlingsrörelse och utan att erhålla avgångssignal. Tåg 756 y skulle tidtabellsenligt möta tågen 7311 och 611 i Godegård. Olycksdagen var tåg 7311 så försenat att det skulle framgå Mariedam—Godegård efter tåg 611. Tåg 756 y erhöll i Godegård verkställighetsorder att framgå till Mariedam för att där möta tåg 7311. Sedan tkl i Godegård delgivit rälsbussföraren nyssnämnda order, gav han signal till växlingsrörelse, för att som vanligt undanväxla rälsbussen från spår 1 till spår 2. Rälsbussen stannade emellertid ej, sedan den passerat skiljeväxeln utan fortsatte ut på linjen. Alla försök att stoppa rälsbussen misslyckades.

Borlänge den 21/11 1950.

Tåg 9291 kolliderade vid ingående med ett växlingssätt, som drogs ut i tågvägen. Lokföraren på tåg 9291, som hoppade av strax före sammanstötningen, skadade sig i ena benet. De materiella skadorna blevo obetydliga.

Tåg 9291 kunde ej intagas på sitt ordinarie tågspår, utan skulle intagas på spår 8, till vilket spår körsignal normalt ej kan ges. Tkl underrättade växelvakten om spårändringen och förvissade sig om, att spår 8 var fritt från vagnar. I strid mot såo bestämmelser uppdrog han sedan åt tågklarerarbitrådet, att lämna »kör» till lokföraren när denne ringde från infartssignalen, så snart det var klart in för tåg 9291 till spår 8. Tågklarerarbitrådet missuppfattade ordern, så han fick för sig, att det *var* klart in för tåg 9291. Därför lämnade han tillstånd att införa tåget förbi huvudsignalen i stoppställning, när lokföraren ringde. Denne godtog bitrådets medgivande och nöjde sig med att få hans signatur.

Högsjö den 23/11 1950.

Tåg 4047 körde bakifrån på tåg 4039, som tidigare intagits på samma spår. Vid kollisionen skadades inga människor och de materiella skadorna blevo relativt små.

Tkl hade glömt att återställa infartssignalen till stopp efter tåg 4039. Vid tillfället ifråga rådde stark dimma, vilket i samband med andra omständigheter gjorde, att alla tåg voro försenade. Tågklareringen var därför särskilt krävande.

På grund av dimma kunde lokföraren, trots långt rakspår ej upptäcka tåg 4039 förrän på ca 200—300 m avstånd.

Valla den 17/12 1950.

Tåg 4013 körde bakifrån på tåg 295, som kvarstod i väntan på att framföriggande tåganmälningsträcka skulle bli fri. Vid kollisionen, som blev relativt lindrig, uppstod endast smärre skador på materielen.

Tkl hade glömt att återställa infartssignalen till stopp efter tåg 295. Tågklareringen hade strax före kollisionen varit mycket krävande. Bl. a. hade inte mindre än 6 tåg förbigått tåg 4039, det tåg, som just var orsaken till att tåg 295 ej kunde avgå. Tåg 4013 hade i Flen delgivits order på Sll att Valla skulle vara bevakad. Dessutom hade lokföraren på initiativ av tkl i Valla delgivits muntligt meddelande, att han skulle vara beredd att stanna vid infartssignalen i Valla, då tåg 295 ej beräknades kunna avgå före tågs 4013 ankomsttid. Lokföraren hade därför avsevärt nedbringat hastigheten vid infarten på stationen.

B. Urspåringar

Hillared den 10/1 1950.

I rälsbusståg 657 urspårade såväl rälsbussen som släpvagnen, enär en medväxel i utfartstågvägen låg i fel läge. Växeln hade lagts om, när tkl klagade på tågvägen för ett annat tåg. För denna tågväg får växeln ej vara förreglad i avvikande läge. Förutom att omställa förreglingsveven i normalläge hade tkl

även omlagt växelveven, varigenom växeln kom att intaga fel läge för tågs 657 utfartstågväg.

Tkl avsände sedan tåg 657 utan att inspektera tågets utfartstågväg.

Långebro den 13/1 1950.

I tåg 459 urspårade i infartsväxeln loket och närmast efterföljande F-vagn. Loket gick dock åter upp på spår.

Urspåringen förorsakades av att växeln tidigare uppkörts av tåg 456, som går i motsatt riktning.

När tkl skulle inspektera tågvägen för tåg 456, hade han gått fram mot växeln, som skulle läggas om, men då han sett, att en annan tjänsteman befunnit sig vid densamma hade han avbrutit inspektionen och återvänt i tron, att den andre mannen skulle lägga om den. Denne hade visserligen haft för avsikt att lägga om växeln, men hade på väg till densamma skottat en gångstig i snön och glömt bort att lägga om den.

Växeln hade således icke blivit omlagd utan uppkörts av tåg 456. För tåg 459 hade tkl uraktlåtit att verkställa tågägsinspektion.

Krampen den 2/2 1950.

När tåg 4360 var på ingående urspårade 3 vagnar i en motväxel. Loket och efterföljande 25 vagnar gingo in på rakspåret och de sista 10 vagnarna gingo genom växeln in på sidospåret. De tre vagnarna, som befunno sig mellan tågets främsta och sista delar, urspårade.

Innan hela tåget passerat ifrågavarande motväxel, hade tkl återställt infartssignalen till stopp. Växeln var kontrollförreglad i signalledningen. Växelspärning saknades. Ett par tjänstemän, som befann sig vid växeln, ha sett, att växeln omedelbart efter det sista vagnen i tåget passerat, lagts om till det spår, varå tågets främre del införts.

Urspåringen har förorsakats av att växeln omlagts under tåget. På vilket sätt växeln har lagts om har däremot icke kunnat konstateras.

Moheda den 12/3 1950.

I tåg 5754 urspårade lokets främre hjulpar i infartsväxeln.

Urspåringen förorsakades av att växeln icke slutit ordentligt. Infartssignalen hade icke kunnat ställas till kör och tkl hade tagit in tåg 5754 efter signalering enligt säo § 52: 3. Tkl hade icke inspekterat tågvägen för tåg 5754.

Kinnahult den 30/6 1950.

När tåg 811 var på ingående, urspårade de två sista vagnarna i tåget i infartsväxeln.

Urspåringen föranleddes av att växeln lades om, innan hela tåget passerat. Tkl hade utlöst tågägsförreglingen för tidigt. Växeln saknade växelspär.

Gistad den 22/7 1950.

När tåg 7352, efter uppehåll för växling, var på utgående från stationen, urspårade en vagn i en växelkorsning. Tåget fortsatte ca 150 m till en växel där ytterligare 4 vagnar urspårade. Två vagnar välte och en kontaktledningsstolpe vräktas omkull. Såväl upp- som nedspåren blockerades för trafik.

Urspåringen förorsakades av att växlingspersonalen glömt kvar en bromssko under den vagn, som först urspårade. Bromsskon hade släpats med till växelkorsningen, där den fastnat.

Deje den 12/11 1950.

I tåg 4874, som gjort uppehåll för avkoppling av vagnar, urspårade vid avgången en Q12-vagn i en växelkorsning med främre boggin. Efter ca 20 m gick vagnen åter i spår i en växel.

Urspåringen har förorsakats av något hinder för boggins vridning. Det har konstaterats, att det varit för hård anliggning mot sidostöden och att smörjmedel saknats på sidostöden. Vidare har konstaterats, att smörjkopparna till sidostöden icke någonsin fått någon olja. Prov ha visat, att med osmorda sidostöd har boggin gått för trögt, för att följa spåret i ovannämnda växel. Efter smörjning har boggin gått normalt genom växeln.

En undersökning, som verkstälts av miö vid 33 ms, har visat brister betr. smörjningen av boggitankvagnar i ovannämnda hänseende, och att smörjanordningarna varit bristfälliga.

Juån den 6/12 1950.

När tåg 4205 passerade en växelkorsning i infartstågvägen, urspårade en tom godsvagn med ett hjulpar. Tåget intogs på stationen med nedsatt hastighet, enär tkl underrättats om att någon vagn i tåget troligen hade »tjuvbroms».

Urspåringen har förorsakats av att några bultar till lagergaffeln brustit. I anledning av urspåringen har miö i Ånge uttalat, att händelsen är ett nytt exempel på att vagnar vid växlingsvallar utsättas för stötskador, som äro mer eller mindre omöjliga att upptäcka vid vagnsyningen. Särskilt gäller detta lagergafflar. Bultar och nitar få bräckor, som ej kunna iakttagas utifrån. Vid gång i tågen sker sedan fullständig bristning, ofta med urspåring som följd.

C. Kollisioner med småfordon

Alvesta—Gemla den 21/4 1950.

Tåg 501 kolliderade på linjen Alvesta—Gemla med motortralla jämte tillkopplad släpvagn, vilka framfördes som B-fordon. På småfordonen färdades 14 banarbetare, vilka dock hunno hoppa av. Endast en man erhöll lindriga skador. Småfordonen förstördes fullständigt.

Tåg 501 hade nyutrustats från Alvesta på grund av större försening. Småfordonsföraren, som anmält färden till underrättelsestationen i vederbörlig ordning, hade ej erhållit någon uppgift om tågs 501 försening, varför han bort räkna med att tåget varit rättidigt. Han hade emellertid före avfärden från Gemla hört talas om att tåg 501 varit 1½ timme försenat.

Kollisionen har förorsakats av att småfordonsföraren icke beaktat tågläget och förlitat sig på en i förbigående erhållen uppgift.

Spannarp—Åstorp den 28/8 1950.

Extra motorvagnståg 21 körde på en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren och tre banarbetare, som åkte på motordressinen, hoppade av och undkommo utan skador. Motordressinen skadades avsevärt. Småfordonsföraren hade icke underrättats om extratågets gång.

Småfordonsförarens anmälan om färden mottogs på underrättelsestationen av ett kvinnligt kontorsbiträde, som ägde befohåhet att föra telefonboken och lämna upplysningar ur denna. Tåg 21 var försenat, när småfordonsfärden anmäldes, och skulle tidtabellsenligt ha avgått ungefär en timme tidigare. Anteckningen om tåg 21 i telefonboken var dock ej avprickad.

När meddelande om småfordonsfärd utväxlas av annan än tkl, skall tkl så snart som möjligt underrättas härom.

Ockelbo—Oslättfors den 22/11 1950.

Tåg 4207 körde vid Kolforsen på en motortralla med släpvagn. Inga större skador uppstodo.

Färden hade anmälts som B-fordon, ehuru färden rätteligen skulle ha skett som A-fordonsfärd.

När småfordonsföraren efterhörde tågläget i samband med anmälan om färden, erhöles upplysningen, att tåg 4207, som var försenat, skulle kvarhållas i Ockelbo för möte med tåg 2598. Färden anträdde därför mot Oslättfors. Enär snöyra rådde, beslöt föraren dock att invänta tåg 2598 i Kolforsen. När småfordonen skulle undanföras, kom tåg 4207. Mötet mellan tågen 4207 och 2598 hade efter småfordonsfärdens anordnande flyttats till Oslättfors.

Tkl i Ockelbo hade ej givit lokpersonalen på tåg 4207 order om försiktighet med hänsyn till den fara för småfordonsfärden, som uppstod genom att mötet flyttades från Ockelbo till Oslättfors.

D. Tillbud till missöde

Lingbo den 11/1 1950.

Tåg 4356, som skulle möta tåg 95 i Holmsveden, var försenat, varför mötet flyttades till Lingbo. Detta oaktat avsändes tåg 4356 från Lingbo till Holmsveden, där tåg 95 kvarhölls.

Tkl i Lingbo hade utfärdat och avsänt verkställighetsorder för tågs 95 framgång till Lingbo. Enär tåg 4356 var genomfartståg i Lingbo, skulle knalldosor dessförinnan ha utlagts i tagvägen för 4356, vilket ej hade skett. Kvarhållningsorder till tåg 4356 hade ej heller utfärdats. Verkställighetsordern avsändes till Kilafors för delgivning till tåg 95 men däremot icke till Holmsveden. Tkl i Lingbo glömde sedan bort mötesändringen och begärde av tkl i Holmsveden klart dit för tåg 4356. Tkl i Holmsveden, som ju icke erhållit ordern om mötesändringen, lämnade klartanmälan. Tåg 4356 avsändes därefter från Lingbo.

Tkl i Kilafors, som givit tåg 95 verkställighetsordern att framgå till Lingbo och där möta tåg 4356 skulle härom ha underrättat tkl i Holmsveden. Härigenom kunde tkl i Holmsveden gjorts uppmärksam på mötesändringen.

Lörstrand—Järvsö den 16/1 1950.

Tåg 24 stannade på grund av lokskada på linjen ungefär vid försignalen till Järvsö. Föraren, som ansåg att hjälplok erfordrades, anmodade lokbiträdet att från närmaste telefonpost begära sådant. Tågbefälhavaren, som under tiden kommit fram till loket erhöi på förfrågan besked, att biträdet genom driftcentralen hade underrättat angränsande station. Däremot fick tågbefälhavaren ej besked om att hjälplok hade begärts, varför han, då föraren meddelade att lokskadan avhjälpes, visade avgångssignal. Tåget infördes därefter till Järvsö, utan att tillstånd därtill inhämtats.

Upphållet på linjen uppgick till ca 25 min., varför skyddssignalering skulle ha skett, då bekräftelse på att hinderanmälan komme att utväxlas, aldrig hade erhållits.

Händelsen visar även hur viktigt det är att följa såo bestämmelser om att tågbefälhavaren själv skall underrätta lättast åtkomliga station med begäran om hjälptåg.

Storsjö den 17/1 1950.

När rälsbusståg 1 nalkades Storsjö stod tåg 72 med loket ca 100 m utanför infartssignalen. Rälsbusståget kunde stanna, innan någon kollision inträffade.

Mötet mellan tågen 72 och 1 hade flyttats från Nelhammar till Storsjö. Kvarhållningsordern hade icke delgivits tågpersonalen på tåg 72. Tåg 72 var lokalgodståg och hade dragits fram för godslossning. Enär tåget var långt, kom loket

härvid utanför infartssignalen. Denna rörelse hade företagits av tågchefhavaren utan tillstånd av tkl.

Vid tillfället ifråga hade till stationen förlagts expedieringen av 4 tåg, därav 2 långa lokalgodståg, trots att tågspåren varit otillräckliga till antal och längd. Utredningen har visat, att tkl icke på ett tillfredsställande sätt kunnat bemästra och medhinna tågexpedieringen under dylika förhållanden. Tågledare och tkl ha av trafikinspektören förständigats att samråda innan tåg till sådant antal och med sådan storlek, som här varit fallet, på en gång förläggas till stationen.

Rensjön—Bergfors den 10/3 1950.

Tåg 24 avsändes från Rensjön, innan tåg 3782 inkommit till Bergfors. När misstaget upptäcktes, nödutlöstes kontaktledningen, varigenom tåg 24 stoppades.

Tåg 3782 hade fått lokskada och stannat på linjen mellan Rensjön och Bergfors. Tågchefhavaren hade anmodat tkl i Bergfors att utväxla hinderanmälan, vilket denne dock ej gjort.

Under tiden hade tåg 24 anlänt till Rensjön. Tåg 24 skulle möta tåg 13 där och tkl ringde upp Bergfors för att höra var tåg 13 befann sig. Vid samtalet har uppstått något missförstånd. Tkl i Bergfors har uppgivit, att han meddelat, att tåg 3782 stod vid en banvaktsstuga för lokskada. Tkl i Rensjön hade uppfattat samtalet så, att tåg 13 stannat vid en banvaktsstuga på grund av lokskada. Tkl i Rensjön ansåg därför, att mötet mellan tågen 13 och 24 borde flyttas till Bergfors och begärde en verkställighetsorder härom av tkl i Bergfors. Denne gick med härpå, varefter ordern utskrevs på diktamen av tkl i Rensjön.

Tkl i Rensjön avsände därefter tåg 24 utan att ha erhållit anmälan »3782 in i Bergfors».

Tillbudet har föranletts av

att tkl i Bergfors uraktlåtit att utväxla hinderanmälan, när han underrättades om att tåg 3782 hade stannat på linjen, samt av

att tkl i Rensjön avsänt tåg 24 utan att dessförinnan ha erhållit anmälan om att tåg 3782 inkommit till Bergfors.

Därjämte har bidragit

att uttrycket »dom» använts i stället för tågnummer vid samtal mellan tågklarerarna och

att verkställighetsorder för tågs 24 framgång till Bergfors utfärdats trots att tåg 3782 befann sig på linjen.

Vislanda den 4/7 1950.

Tåg 1710, som skulle möta tågen 111 och 5463 i Vislanda, avsändes därifrån, innan tåg 5463 hade inkommit och utan att order om mötesändring erhållits. Tkl i Blädinge hade lämnat klart för tågs 1710 gång från Vislanda till Blädinge. Tåg 5463 stoppades i Blädinge.

Från tåg 1710 gavs i Vislanda signalen »Har mötande tåg inkommit» med lokvisslan, vilken signal besvarades jakande av tkl. Han tänkte härvid endast på tåg 111.

Holmsveden den 30/8 1950.

Tåg 7932, som enligt ändrad tidtabell skulle förbigås i Holmsveden av tåg 2504, passerade stationen, sedan tkl givit avgångssignal. Misstaget uppmärksammades, när tåg 7932 anmäldes ut, varefter kontaktledningen gjordes spänningslös. Tåg 7932 fördes därefter tillbaka till Holmsveden. Lokpersonalen på tåg 7932 hade ej delgivits den ändrade tidtabellen, vilket skulle ha skett i Byvalla.

Tkl i Holmsveden hade avsänt tåg 7932 utan att ha erhållit klartanmälan för detsamma och i strid mot den utfärdade tidtabellen samt ej gjort förfrågan hos ordergivningsstationen om verkställd ordergivning.

Personalen i Byvalla hade gjort sig skyldig till försummelser vid delgivningen av tidtabellen till tåg 7932 och vid förandet av överlämningsboken.

Den ändrade tidtabellen, som Byvalla skulle ha delgivit tågpersonalen på tåg 7932, hade nämligen icke införts i överlämningsboken. Det hade även brustit beträffande kontrollen av i överlämningsboken införda anordningar. För tåg 7932 gällande tidtabeller på olika sträckor hade också på icke tillåtet sätt sammanförts till en tidtabell. Den ändrade tidtabellen för tåg 7932 på sträckan Holmsveden—Röstbo hade ej delgivits tåget. Underrättelse hade ej heller lämnats till Holmsveden, som var kontrollstation.

Fagersta C—Fagersta bruk den 10/9 1950.

Tåg 3332 avsändes från Fagersta C, innan ett lok, som under bandisposition skulle framföras från Fagersta bruk till Fagersta C, undanförts från linjen. Föraren på tåg 3332 såg dock loket, som stod utanför infartssignalen till Fagersta C och kunde stanna sitt tåg i tid.

När bandispositionen påbörjades, hade hinderanmälan utväxlats, men stoppsignaler hade ej utsatts vid Fagersta C. Tkl vid Fagersta C hade sedan till en annan tjänsteman där på förfrågan meddelat, att loket hade inkommit, varefter hinderanmälan hade återkallats och klart erhållits för tågs 3332 gång Fagersta C—Fagersta bruk. Tkl avsikt hade varit att omedelbart därefter taga in loket på stationen, men då han kommit ut från expeditionen hade han blivit upptagen av andra göromål i samband med tågexpedieringen och glömt bort loket. Tillbudet har förorsakats av att tkl anmält bandispositionen avslutad, innan så varit fallet samt av att stoppsignalering ej skett. Bandispositionen hade ej heller antecknats i överlämningsboken.

Herrljunga—Fåglavik den 20/11 1950.

Tåg 4712, som skulle möta tåg 7477 i Herrljunga, avsändes därifrån, innan 7477 inkommit. Tågen stoppades genom nödutlösning av kontaktledningen. Avståndet mellan de båda tågen var då ca 800 m. Tågen kopplades samman och infördes till Fåglavik. Båda tågen voro extratåg. Tkl i Herrljunga hade vid tillträddandet av tkl-tjänsten haft kort tid för genomgång av överlämningsboken. Den gemensamma tjänstgöringstiden för av- och tillträddande tkl uppgick till 5 min. I överlämningsboken hade varit infört, att tågen 4712 och 7477 voro anordnade denna dag. På överlämningsboken hade legat en S 5-order, som innehållit att tåg 7477 var inställt fr. o. m. nästföljande dag. Tkl hade fått den felaktiga uppfattningen att tåg 7477 varit inställt från innevarande dag. I överlämningsboken hade vid tåg 4712 ej varit antecknat att tåget skulle möta 7477 i Herrljunga.

Tkl i Fåglavik hade också misstagit sig på dagen för tågs 7477 gång och lämnat klart till Herrljunga för tåg 4712. När tkl i Fåglavik sedan kommit underfund med sitt misstag, hade han återtagit klartanmälan.

Tågpersonalen på tåg 4712 hade ej heller fått order om möte med 7477 i Herrljunga. Vanligen utgår tåget från Sävenäs rangerbangård, men denna dag hade tåget anordnats från Olskroken. Tkl i Olskroken hade i avsikt att erhålla uppgift om ev. order till tåg 4712 försökt ringa upp Sävenäs rangerbangård. Telefonen hade emellertid varit upptagen, och sedan hade tkl glömt bort det hela.

Tkl i Herrljunga och Fåglavik ha ej med tillräcklig noggrannhet gjort sig underrättade om de anordningar, som inträffat under deras tjänstgöring. För tkl i Herrljunga del kan ha bidragit otillräcklig tid för genomgång av överlämningsboken m. m. Tkl i Olskroken har ej inhämtat upplysningar från den ursprungliga ordergivningsstationen om order, som skulle ha givits till tåg 4712. Även ifråga om förandet av överlämningsboken hade i Herrljunga begåtts felaktigheter.

Solberga den 28/11 1950.

Tåg 111 avsändes från Solberga, innan tåg 8095 inkommit till Nässjö. Tkl upptäckte sitt misstag, när han skulle anmäla tåg ut, och begärde nödutlösning av kontaktledningen hos driftcentralen, ehuru anordning för nödutlösning fanns på stationen. Tåg 8095 hade av någon anledning ej kunnat intagas i Nässjö.

När tkl i Nässjö meddelade, att tåg 8095 kunde intagas där, begärde tkl i Solberga att kontaktledningen skulle göras spänningsförande. Han hade dock ej underrättat tågpersonalen på tåg 111 om anledningen till spänningslösheten. Tåg 8095 stod fortfarande framför infartssignalen till Nässjö men föraren på tåg 111 kunde stanna ca 50 m bakom tåg 8095.

Abisko Ö—Björkliden den 13/12 1950.

Tåg 36 avsändes från Abisko Ö mot Björkliden, innan tåg 34 inkommit till Björkliden. Genom nödutlösning av kontaktledningen undveks kollision.

Tåg 34 hade avgått rättidigt från Abisko Ö men hade fått lokskada och därför stannat på linjen. Tkl i Björkliden hade trots detta anmält till Abisko Ö »34 in i Björkliden», varefter tåg 36 avsänts från Abisko Ö. När tkl i Björkliden antecknade anmälan »36 ut» i tågföljdsboken, blev han varse, att tåg 34 ej inkommit och begärde nödutlösning av kontaktledningen.

Lokföraren på tåg 36 minskade tågets hastighet, när kontaktledningen blev spänningslös, och kunde stanna, så snart slutsignalerna på tåg 34 iakttoogs. Avståndet mellan tågen uppgick då till 50 à 60 m.

Tillbudet har föranletts av att tkl i Björkliden anmält, att tåg 34 inkommit dit, utan att så varit fallet.

4. Tabeller

Tab. 1. Olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser samt vagnuttagningar

	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
A. Vid tågrörelse										
1. Sammanstötningar ¹	28	34	33	37	31	44	31	42	51	39
2. Urspåringar	103	106	109	103	124	128	125	108	122	91
3. Kollisioner vid vägkorsning i plan	152	176	149	161	132	104	107	114	91	75
4. Kollisioner med småfordon ...	27	11	27	20	35	33	31	24	48	37
5. Eld i tåg ^{2 5}	15									
6. Andra olyckshändelser ³	112	406	388	448	425	463	394	300	348	279
Summa	437	733	706	769	747	772	688	588	660	521
B. Vid vagnuttagningar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Vid växlingsrörelser⁴										
1. Sammanstötningar	12									
2. Urspåringar	15									
3. Eld i vagn	2									
4. Andra olyckshändelser ⁵	238									
Summa	267	52	25	32	25	40	75	37	8	24
Summa olyckshändelser	704	785	731	801	772	812	763	625	668	545
D. Antal dödade personer										
1. Resande	14	20	20	16	5	18	10	10	27	10
2. Järnvägsmän	33	17	14	22	28	25	22	27	33	16
3. Främmande personer	80	61	70	64	62	52	43	44	50	35
Summa	127	98	104	102	95	95	75	81	110	61
E. Antal skadade personer⁶										
1. Resande	56	111	42	37	47	76	57	55	53	22
2. Järnvägsmän	275	295	323	379	329	387	342	258	270	230
3. Främmande personer	39	36	42	46	48	37	51	48	31	22
Summa	370	442	407	462	424	500	450	361	354	274
Summa förolyckade personer	497	540	511	564	519	595	525	442	464	335

¹ Här upptagas kollisioner mellan två tåg, mellan tåg och annat tågfordon, mellan tåg och fast föremål.

² Här upptagas olyckshändelser, endast om skada vållats å material till ett belopp av minst 1 000 kr. eller å person.

³ Här upptagas i huvudsak personliga olycksfall. T. o. m. år 1949 har här upptagits olyckshändelser, som fr. o. m. år 1950 redovisas under rubriken »Vid växlingsrörelser».

⁴ Här upptagas olyckshändelser, endast om skada vållats å material till ett belopp av minst 5 000 kr. eller å person.

⁵ Olyckshändelser t. o. m. år 1949 ha upptagits under A 6 »Andra olyckshändelser».

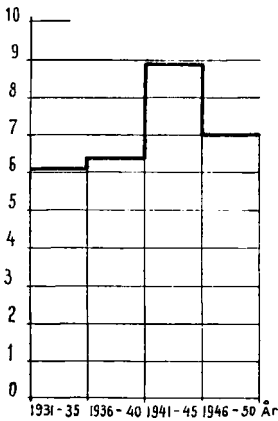
⁶ Här upptagas endast sådana skadefall, som vållat invaliditet eller arbetsoduglighet under minst 14 dagar; för resande dock under minst 24 timmar.

Olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser samt vagnuttagningar

(Medeltal för 5-årsperioder 1931—1950)

Per 1 milj. tågkm

Antal



Per 10 milj.
vagnaxelkm

Antal

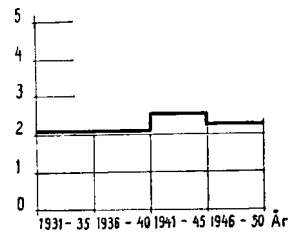
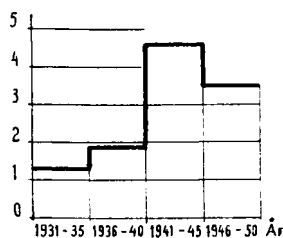


Diagram 2 till tab. I

Urspåringar vid tåg- och växlingsrörelser (Medeltal för 5-årsperioder 1931—1950)

Per 100 milj. vagnaxelkm

Antal



Tab. II. a) Antal sammanstötningar vid tågrörelse

	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och annat loktåg ¹	9	10	5	11	8	14	4	9	16	10
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och rälsbusståg	3	2	1	1	3	1	1	1	4	3
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och växlingsrörelse ² eller vagnuttagning	11	16	21	14	16	26	24	24	25	21
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och tågfordon, ej tillkopplat dragfordon										
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och stoppbock eller annat fast föremål	2	2	5	2	1	—	2	3	6	3
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och annat rälsbusståg	—	—	1	3	1	—	—	2		1
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och växlingsrörelse ² eller vagnuttagning	3	4	—	4	1	1	—	3		1
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och tågfordon, ej tillkopplat dragfordon										
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och stoppbock eller annat fast föremål	—	—	—	1	1	2	—	—		
Sammanstötningar mellan motordressin, som går som tåg och annat tåg, tågfordon eller fast föremål	—	—	—	1	—	—	—	—		
Summa	28	34	33	37	31	44	31	42	51	39
Härav med rälsbusståg, antal	6	6	2	9	6	4	1	6	4	5
Härav med rälsbusståg, i %	21,4	17,6	6,1	24,3	19,4	9,1	3,2			
Tågkm för rälsbusståg i förhållande till tågkm i trafikång %	18,6	17,4	15,8	14,8	13,1	11,1	9,4			
Antal sammanstötningar, som inträffat på station	21	26	28	27	29	36	24	37	40	31
Antal sammanstötningar, som inträffat på linjen	7	8	5	10	2	8	7	5	11	8

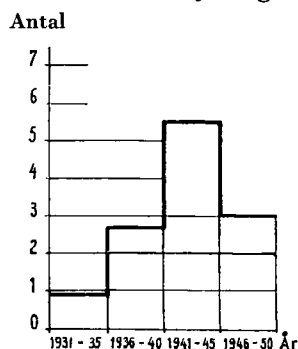
¹ Loktåg = andra tåg än rälsbusståg.² Här upptagas även sammanstötningar med tågfordon, som ingå i tågsätt, med vilket växling äger rum.

Diagram till tab. II a

Sammanstötningar vid tågrörelse

(Medeltal för 5-årsperioder 1931—1950)

Per 10 milj. tågkm



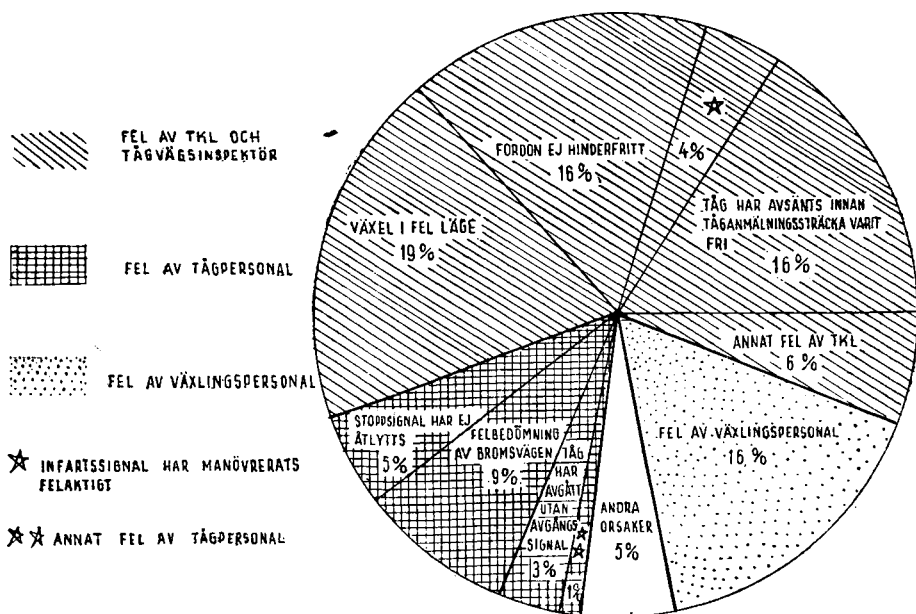
Tab. II. b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse

	Inträffade sammanstötningar										Inträffade sammanstötningar samt tillbud därtill									
	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
<i>Fel av tågvägsinspektör</i>																				
Växel i tågväg i fel läge.	6	10	8	7	6	12	4	4	8	11	10	14	10	8	11	16	17	8	15	19
Fordon i eller ej hinderfritt i förhållande till tågväg.	1	5	9	8	5	8	9	8	9	11	2	8	13	10	8	9	11	11	13	16
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel eller spårspärr, som medfört att fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—
Växling har pågått eller igångsatts i tågvägen	—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	2	3	—	2	—	—
Summa	7	15	17	15	12	24	13	13	17	22	12	22	23	19	21	30	28	21	28	35
<i>Fel av tågklarare vid tågexpediering</i>																				
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp.	—	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—	1	2	—	1	1	2	—	2	1
Växel omlagd framför tåg eller under tågs gång över växeln utan samband med för tidig tågvägsutlösning.	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Infartssignal ej återställd till stopp.	3	1	1	—	—	1	1	—	2	2	3	2	1	—	1	4	1	—	2	3
Felaktig eller utebliven ordergivning.	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	1	1	2	—	1	1	1	2	5	2
Felaktig eller ej utförd stoppsignalering eller hinderanmälan.	—	—	—	3	—	—	1	—	3	—	1	2	1	3	2	—	1	—	5	—
Tåg har avsänts utan att »O in» erhållits eller felaktigt lämnats för föregående tåg	1	1	—	1	—	3	—	—	2	—	14	6	1	8	7	13	8	6	7	8
Tåg har avsänts innan mötande tåg inkommit.	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	5	5	3	1	2	1	3	3
Vid tågs intagande: såsom missuppfattning av »beredd», genomfartståg har intagits utan att underrättas om hinder.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	1	1	—	—	1	—
Tågklararen har lämnat tillstånd till tåg att gå förbi stoppsignal från huvudsignal, när hinder förelegat.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	7	4	2	5	1	5	4	1	8	2	25	14	14	18	16	21	16	9	25	17
<i>Fel av tågpersonal vid tågs framförande</i>																				
Bristande uppmärksamhet på fasta signalinrättningar, så att rörelse skett förbi stoppsignal.	1	—	1	3	1	2	—	3	5	1	3	2	5	5	4	3	—	4	5	6
Felaktigt handhavande av bromsen eller felbedömning av bromsvägen från förarens sida.	3	4	4	5	5	3	2	12	6	7	3	4	4	7	5	8	3	13	7	7
Tåg har avgått från oövakad dpl innan mötande tåg inkommit eller utan att framförliggande linje varit fri för tåget (såo § 100 el. sär).	—	1	—	1	—	—	1	1	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	1	—
Tåg har avgått utan avgångssignal.	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	2	2	6	3	—	1	—	—	—	—

	Inträffade sammanstötningar										Inträffade sammanstötningar samt tillbud därtill									
	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
Felaktig eller utebliven stoppsignal för tåg, som stannat på linjen	—	2	1	—	—	—	—	1	1	2	—	2	1	—	—	—	—	1	1	2
Felaktigheter vid tågs intagande på obebakad mötesplats (såo § 100) eller tågplats (sär)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Summa	5	8	8	10	6	5	3	17	13	10	8	11	17	16	9	12	4	20	16	15
<i>Fel av växlingsledare eller signalgivare, tillsyningsman vid vagnuttagnig</i>																				
Signal till rörelse har givits utan aktgivande på fasta signalinrättningars ställning	—	—	1	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—	1	—	2	—
Betryggande åtgärder till skydd mot stöt eller kraftigt ryck har ej vidtagits, annat fel vid skjutsningsrörelse	1	—	—	—	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1	1	2	—	—
Bristfällig eller ej utförd förstängning och fastbromsning av vagnar, som kommit i rörelse	1	1	2	—	3	2	6	3	4	2	1	1	4	—	5	4	7	6	5	2
Växlingsrörelse har igångsatts i strid mot bestämmelserna i såo § 56	6	3	2	3	5	4	4	4	3	—	8	3	3	3	7	6	5	7	7	1
Växlingsrörelse har igångsatts av annan än platsens personal eller utan tågklarerares medgivande	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Fel vid växling på obebakad driftplats under vagnuttagnig	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	8	7	5	3	11	7	10	8	9	4	11	7	8	3	15	11	14	15	14	7
<i>Andra orsaker</i>																				
Fel vid bromsprovning eller fel på bromsarna	1	—	—	2	—	2	—	2	1	—	1	—	—	3	2	4	—	2	1	—
Fel på växel- och signalsäkerhetsanläggning	—	—	—	1	—	1	—	1	1	1	1	—	—	2	1	1	—	1	1	1
Lokaliserade fel på rullande materiel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Självakoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	—	—	1	1	1	—	1	—	2	—	—	—	1	1	1	—	2	—	2	—
Summa	1	—	1	4	1	3	1	3	4	1	2	—	1	6	7	5	2	3	4	1
Summa summarum	28	34	33	37	31	44	31	42	51	39	58	54	63	62	68	79	64	68	87	75
Vid ovan angivna händelser har därjämte förare kört förbi felaktig signalbild i antal fall	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	1	—	—	—	—

Sammanstötningar vid tågrörelse och allvarliga tillbud därtill åren 1941—1950

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab. III. Urspårningar vid tågrörelse

Orsak	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
Axelbrott på grund av varmgång ...	18	12	9	7	20	17	15	4	17	7
Axelbrott på grund av gamla bräckor	6	8	7	11	5	11	6	—	—	3
Axelbrott på grund av obekant orsak	2	2	18	20	8	16	20	36	35	17
Hjulringsbrott, lös hjulring	5	2	1	2	2	3	6	1	10	7
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	8	2	2	6	7	6	6	4	8	1
Annat lokaliserat fel på rullande materiel	8	16	10	12	11	7	8	4	6	7
Rälsbrott	1	—	—	—	4	2	1	2	1	—
Annat lokaliserat fel på banan	3	6	7	4	4	—	5	2	17	4
Fellagd växel eller spårspärr	13	8	6	11	13	15	12	10	8	6
Växel har omlagts under fordon i rörelse	5	2	6	1	6	7	4	4	4	4
Vid gång genom tidigare uppkörd växel; växeltunga har ej slutit ...	5	1	1	2	5	7	2	4	1	3
Bromssko eller annat främmande föremål har påkörts	5	1	2	2	2	2	3	—	—	1
Lastförskjutning eller från tåget nedfallet föremål	3	4	3	6	11	5	6	8	3	2
Tåget har framförts med för hög hastighet	3	—	—	—	—	—	1	—	1	1
Vid kollision med landsvägsfordon ..	4	4	1	—	1	—	4	3	2	1
Annan orsak; obekant orsak	18	38	36	19	25	30	26	26	9	27
Summa	107 ¹	106	109	103	124	123	125	108	122	91
I ovan angivna fall har tåg framförts förbi stoppsignal; förbi hinderpåle etc.	1	—	3	—	3	2	—	—	1	2
I ovan angivna fall har tåg framförts utan avgångssignal	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Urspårning har inträffat i rälsbusståg	16	12	12	9	16	12	10	11	7	5

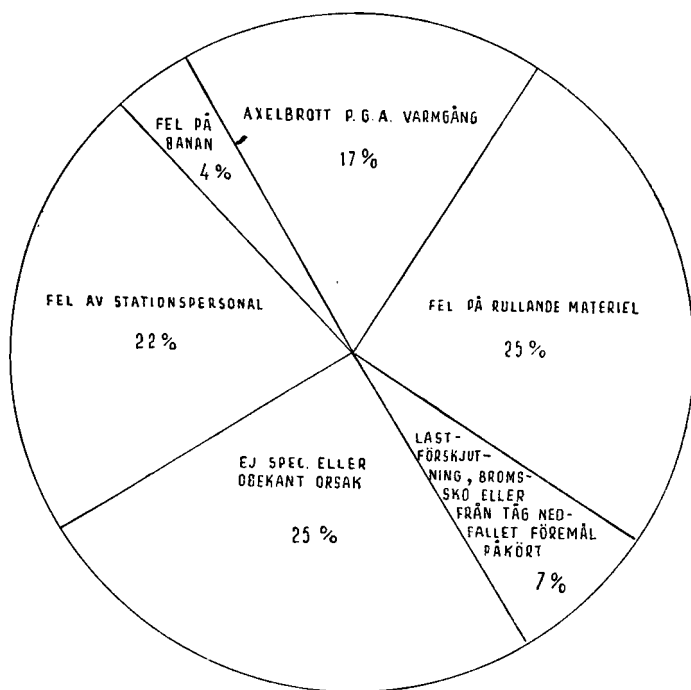
¹ Här ingå 4 olyckshändelser, som även redovisas under »Kollisioner vid vägkorsning i plan» på tab. I.

Tab. IV. a) Olyckshändelser vid färd med småfordon

	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
Kollisioner mellan tåg, vagnuttagning samt växlingsrörelse och småfordon, som										
framförts som A-fordon	—	—	3	—	3	2	—	1	6	3
framförts som B-fordon	13	7	15	11	14	15	13	8	20	21
framförts som C-fordon	14	4	9	9	18	16	18	15	22	13
Kollisioner mellan två småfordon ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kollisioner mellan småfordon och landsvägsfordon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	27	11	27	20	35	33	31	24	48	37
Antal järnvägsmän, som avsevärt skadats vid småfordonsfärd	8	3	7	13	7	7	8	5	8	6
Härav med dödlig utgång	2	2	3	8	6	6	4	5	4	3
Antal fall, då kollision inträffat med B-fordon på grund av att tåg ej kvarhållits på station, när så begärts	—	—	—	—	—	1	1	1	5	3

Urspårningar vid tågrörelse år 1950

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab. IV. b) Orsaker till olyckshändelser vid småfordonsfärder

	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
<i>Småfordonsförarens fel</i>										
Upplysningar ej inhämtade om extra-tåg o. d.	1	2	2	2	2	1	4	3	2	3
Upplysningar ej inhämtade om tåg-förseningar m. m.	—	—	1	2	2	—	—	1	—	1
Lokalgodstågs avsändande 15 min. före tdt-tiden har ej beaktats	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—
Tågläget i andra fall har ej beaktats	14	9	11	8	14	8	12	8	15	5
Stoppsignalering till skydd för småfordonet har ej anordnats	—	—	3	—	1	1	—	—	2	—
Småfordon har kvarlämnats på spår	5	—	5	5	8	11	8	9	10	12
Småfordon har framförts som B- eller C- och ej som A-fordon	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—
Småfordon har framförts på tågspår på station utan tillstånd	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Småfordon har utförts på linjen av ej därtill berättigad förare	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Småfordon har ej varit betryggande förstängt	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—
<i>Tågklarerares fel</i>										
Felaktiga, otillräckliga eller uteblivna upplysningar	4	—	2	1	3	3	1	2	5	7
Felaktiga eller ej införda anteckningar i underrättelsebok	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Begärt kvarhållande av tåg har ej iakttagits	—	—	—	—	—	2	1	1	4	3
Lokps har ej ordergivits om att banpersonal ej underrättats	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Stoppsignalering ej anordnad	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Tåg har avsänts före tdt-tiden eller innan A-fordon anmälts undanfört	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Tågväg lagd till spår, där småfordon befunnit sig	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
<i>Tågpersonals fel</i>										
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna, när tåg backat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Extratåg har ej framförts med tillräcklig försiktighet	—	—	3	—	—	2	1	—	1	—
Tåg har ej kunnat stanna i tid eller på avsedd plats	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
<i>Annat fel</i>										
Tåg har backat (även reglements-enligt)	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Utväxlade meddelanden ha missuppfattats	1	—	—	—	1	1	—	—	1	3
Kollision vid vägkorsning	1	—	—	—	—	2	—	—	1	—
Småfordon har sparat ur	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	27	11	27	20	35	33	31	24	48	37

Tab. V. a) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1950

Antal be- fintliga kors- ningar	Säkerhetsanordningarnas beskaffenhet	Kollisioner mellan tåg och				Sum- ma	Antal per- soner, som härvid		Antal fall, då stängd grind eller fälld bom påkörts utan sam- band med kollision	Antal olyckshän- delser	
		väg- bussar	övriga motor- fordon	häst- skjut- sar	cyk- lande och gående		dödats	avse- värt skadats		vid dags- ljus	i mör- ker
	A. Vägkorsningar vid huvudspår										
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>										
2 577	Bevakade grindar eller bommar	—	9	2	4	15	3	2	402	228	189
171	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	2	—	1	3	1	—	—	2	1
73	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	2	—	1	3	1	—	—	3	—
712	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljus- signaler	—	20	2	4	26	15	4	—	26	—
220	Kryssmärken, fri sikt	—	7	—	1	8	1	13	—	8	—
20 ¹	Kryssmärken, fri sikt saknas .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 773	Summa	—	40	4	11	55	21	19	402	267	190
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna</i>										
97	Bevakade grindar eller bommar	—	1	—	—	1	—	—	3	3	1
48	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljus- signaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Kryssmärken, fri sikt	—	8	—	2	10	3	—	—	9	1
1 120	Kryssmärken, fri sikt saknas .	—	11	—	1	12	6	1	—	10	2
32 470	Skyddsanordningar saknas ...	—	51	10	9	70	18	15	—	59	11
33 824	Summa	—	71	10	12	93	27	16	3	81	15
	B. Vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår										
	<i>Allmänna och allmänt befarna</i>										
112	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
3	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljus- signaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Kryssmärken, fri sikt	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—
520	Kryssmärken, fri sikt saknas .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
186	Skyddsanordningar saknas ...	1	2	—	—	3	—	—	—	2	1
844	Summa	1	3	—	—	4	—	—	2	5	1
38 441	Summa summarum	1	114	14	23	152	48	35	407	353	206

¹ Vid 19 vägkorsningar stanna tågen, innan vägen passeras; vid 1 vägkorsning är största tåghastigheten 10 km/tim.

Tab. V. b) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1950

Fördelning efter skyddsanordningarnas beskaffenhet

Trafikelement	Bevakade grindar	Fäll- bommar	Enbart ringklockor	Enbart ljussignaler	Såväl ring- som ljussignaler	Kryssmarke, ägggrindar eller oskyddad korsning	Summa kollisioner år 1950	Vid förestående kollisioner	
								dödade	avsevärt skadade
Personbil	1	6	2	2	12	31	54	15	11
Omnibus	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Tyngre motorcykel	—	2	—	—	3	8	13	7	3
Lättviktsmotorcykel	—	—	—	—	1	4	5	2	2
Lastbil	—	1	—	—	3	29	33	2	12
Motorredskap	—	—	—	—	1	8	9	2	1
Spårvagn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hästkjuks	—	2	—	—	2	10	14	3	3
Sparkstötting	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cykel	—	2	—	1	2	8	13	9	1
Gående	—	2	1	—	2	5	10	8	2
Summa kollisioner	1	15	3	3	26	104	152	—	—
Därvid:									
antal dödade	—	3	1	1	15	28	—	48	—
antal avsevärt skadade	—	2	—	—	4	29	—	—	35

Tab. V. c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar

Orsaker	1950
Vägtrafiken har ej varit avspärrad med bommar, grindar eller av posterande vakt	2
Fordon på järnvägen har förts över vägkorsningen, utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits:	
vid tågrörelse	—
vid vagnuttagning	1
vid växlingsrörelse	1
vid småfordonsfärd	1
Felaktighet på vägsäkerhetsanläggningen	—
Summa	5
Kollisionen har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av felaktighet på vägsäkerhetsanläggningen	147
Summa summarum	152
Då kollision inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	11
Fälld bom eller stängd grind har påkörts av landsvägsfordon	407
Väglaget har härvid uppgivits vara halt	93

Tab. VI. Olyckshändelsernas fördelning på olika bansträckor år 1950

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Ursåp- ringar	Sammanstötningar och ursåpningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägforsningar	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
1	Krylbo—Stockholm C ¹	52	1	5	3	4	95
	Gävle C—Sala	3	—	—	—	3	32
	Gävle C—Uppsala C ¹ (Dma, Sfs)	7	—	1	—	—	50
	Uppsala C—Enköping	—	—	—	—	—	18
3	Krylbo—Mjölby ¹	29	3	8	2	5	108
	Örebro S—Svartå ¹	2	—	1	—	—	30
4	Stockholm C—Hallsberg (Sst, Se) ¹	35	2	2	4	3	98
	Södertälje S—Eskilstuna C	—	—	—	—	—	—
	(Mfd, Sgs, Skv) ¹	4	—	—	—	1	77
31	Vansbro—Ludvika	3	—	1	—	2	18
	Ludv.—Tillb., Tillb.—Cst ¹	15	—	2	—	2	81
	Tillberga—Köping ¹	6	—	—	—	—	44
	Sl—Tb, Ruh—Ep, Rm—Kbä, Spå—Häv	1	—	—	—	1	44
	Kärngruvan—Ängelsberg	—	—	—	—	—	12
37	Lärbro—Burgsvik (Visby h.)	—	—	—	—	—	—
	(0,891 m)	2	—	1	—	1	52
	Slite—Hablingbo (0,891 m)	1	—	—	—	1	33
	I distr. normalsp.	157	6	20	9	21	707
	smalsp. (0,891 m)	3	—	1	—	2	85
	Summa	160	6	21	9	23	792
6	Charlottenberg—Laxå (Fry) ¹ ...	22	—	1	—	5	63
7	Mora—Kristinehamn (Fhn)	7	1	1	—	1	38
	Vansbro—Särna	5	—	—	—	3	29
8	Hallsberg—Falköping C ¹	7	—	1	—	2	56
	Falköping C—Göteborg C ¹	29	1	2	2	1	79
	Skövde—Karlsborg ¹	—	—	—	—	—	19
	Falköping C—Nässjö ¹	4	—	—	1	1	54
	Vartofta—Tidaholm	—	—	—	—	—	17
9	Strömstad—Göteborg ¹	10	—	—	—	1	92
	Munkedal—Lysekil ¹	1	—	—	—	—	20
	Uddevalla hamn—Bengtstors V (0,891 m)	4	—	2	—	1	36
	Göteborg C—Halmstad C ¹	13	1	1	—	5	123
	Göteborg C—Borås C ¹	4	—	2	—	—	30
36	Gårdsjö—Göteborg Vg (Gsp)	—	—	—	—	—	—
	(0,891 m)	6	—	5	—	1	101
	Mariestad—Moholm (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	10
	Forshem—Tumleberg (Kkl) (0,891 m)	1	—	—	—	1	43
	Lidköping—Skövde (Ss) (0,891 m) ..	4	—	—	—	2	42
	Hjo—Stenstorp (Td) (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	35
	Trollhättan—Nossebro (0,891 m) ..	1	—	1	—	—	11
	II distr. normalsp.	102	3	8	3	19	620
	smalsp. (0,891 m)	16	—	8	—	5	278
	Summa	118	3	16	3	24	898
10	Hässleholm—Malmö C ¹	32	—	—	2	1	42
	Malmö C—Trelleborg F ¹	4	—	—	—	—	30
	Teckomatorp—Malmö C ¹	4	1	—	—	1	27
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk) ¹	1	—	—	—	—	46
	Landskrona—Lund C ¹	5	1	—	—	1	26

Tab. VI forts.

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspåringar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
11	Mjölby—Hässleholm¹	31	—	—	1	2	83
	Nässjö—Oskarshamn	11	1	—	—	3	46
	Eksjö—Österbymo (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	9
12	Halmstad C—Teckomatorp¹.....	7	—	—	—	1	72
	Veinge—Hässleholm¹	1	—	—	—	1	25
	Ängelholm C—Hälsingborg F¹ ..	2	—	—	1	1	24
	Hässleholm—Hälsingborg C¹	15	—	—	—	1	60
	Åstorp—Värnamo	—	—	—	—	—	50
	Åstorp—Mölle¹	2	—	—	—	2	30
	Klippan—Eslöv	—	—	—	—	—	22
	Billesholm—Landskrona	—	—	—	—	—	25
	Ängelholm—Klippan	1	—	—	—	1	—
28	Lund C—Trelleborg C	—	—	—	—	—	33
	Barsebäckshamn—Sjöbo	—	—	—	—	—	36
	Malmö V—Ystad	2	—	1	—	1	65
	Böringe—Smygehavn	—	—	—	—	—	20
	Ystad—Eslöv	2	—	—	—	1	55
	Ystad—Brösarp (Tli)	—	—	—	—	—	38
	Malmö C—Simrishamn (Bjg) ...	5	—	2	—	1	78
	Malmö V—Trelleborg—Rydsgård (Fo)	1	—	—	—	1	94
30	Älmhult—Sölvesborg	4	—	1	—	1	31
	Hässleholm—Åhus och Älmhult— Kristianstad	3	—	1	—	1	64
	Eslöv—Kristianstad och Hästveda—Brösarp	4	—	2	1	1	91
	III distr. normalsp.	137	3	7	5	22	1 213
	smalsp. (0,891 m)	—	—	—	—	—	9
	Summa	137	3	7	5	22	1 222
13	Storlien—Östersund C¹	7	—	—	—	1	43
	Östersund C—Bräcke¹	5	—	2	—	1	10
	Storuman—Höting	1	—	1	—	—	20
	Höting—Östersund C (Hdl, Ssd) ..	1	—	—	—	1	24
14	Forsmo—Långsele¹	1	—	—	1	—	2
	Långsele—Bräcke¹	5	—	1	—	—	12
	Bräcke—Ånge¹	11	—	1	—	1	5
	Ånge—Sundsvall C¹	4	—	2	1	—	41
	Forsmo—Höting	—	—	—	—	—	16
	Långsele—Härnösand	11	—	—	—	4	58
	Härnösand—Sundsvall C	—	—	—	—	—	33
	Sundsvall C—Hudiksvall	2	—	—	—	—	24
	Härnösand—Bergsjö (0,891 m) ..	1	—	1	—	—	4
15	Ånge—Ljusdal¹	9	—	2	—	1	15
	Ljusdal—Krylbo¹	8	—	1	3	1	89
	Ljusdal—Hudiksvall	1	—	—	—	—	23
	Kilafors—Söderhamn C	—	—	—	—	—	16
	Ockelbo—Gävle C¹	1	—	—	—	—	6
	Hudiksvall—Gävle C	3	—	—	—	3	36
16	Brunflo—Mora	3	—	2	—	1	44
	Sveg—Hede	1	—	—	—	1	18
	Orsa—Bollnäs (Dlf)	3	—	—	—	1	41
	IV distr. normalsp.	77	—	12	5	16	576
	smalsp. (0,891 m)	1	—	1	—	—	4
	Summa	78	—	13	5	16	580

Tab. VI forts.

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
20	Haparanda gränsen—Boden C ..	—	—	—	—	—	28
	Karungi—Övertorneå	1	1	—	—	—	4
	Boden C—Jörn ¹	7	1	1	—	—	38
	Älvsbyn—Piteå	—	—	—	—	—	17
	Gällivare—Jokkmokk	1	—	—	—	1	10
	Jokkmokk—Arvidsjaur	1	—	—	—	1	14
	Arvidsjaur—Storuman	—	—	—	—	—	23
	Jörn—Arvidsjaur	—	—	—	—	—	9
21	Jörn—Forsmo ¹	8	—	5	—	1	40
	Bastuträsk—Skelleftehamns nedre	4	—	—	—	2	44
	Hällnäs—Storuman	3	1	1	1	—	13
	Vännäs—Holmsund	1	—	—	—	1	32
	Mellansel—Örnsköldsvik C	1	—	—	—	1	10
	V distr. normalsp. Summa	27	3	7	1	7	282
19	V distr. MB Vassijaure gr.—Luleå ¹	25	1	3	1	3	46
25	Borås C—Alvesta (Axf)	13	—	3	—	5	60
	Falkenberg—Limmared (0,891 m)	2	1	—	—	1	41
	Borås C—Jönköping C	1	1	—	—	—	19
	Varberg—Borås C—Herrljunga ¹ .	7	—	1	—	2	67
	Herrljunga—Uddevalla C ¹	4	—	3	—	1	48
26	Nässjö—Kalmar C	5	—	—	—	3	79
	Nybro—Emmaboda	1	—	1	—	1	9
	Alvesta—Karlskrona C	4	—	2	—	—	63
27	Sävsjö—Måliilla (0,891 m)	1	—	—	—	—	25
	Växjö—Hultsfred (0,891 m)	—	—	—	—	—	34
	Kalmar C—Berga (0,891 m)	1	—	1	—	—	45
	Mönsterås—Fagerhult (0,891 m)	1	—	1	—	—	19
	Brittatorp—Oskarshamn (0,891 m)	3	—	—	—	1	24
	Kalmar C—Torsås (0,891 m) ...	1	—	—	—	1	29
	Ljungbyholm—Påryd (0,891 m) .	—	—	—	—	—	8
	Böda—Ottenby (0,891 m)	4	—	4	—	1	33
29	Växjö—Ronneby C (1,067 m) ...	1	—	—	—	1	25
	Kristianstad—Karlskrona N (Of, Hvi) (1,067 m)	4	—	1	—	2	84
	Karlskrona N—Torsås (Bka) (1,067 m)	—	—	—	—	—	28
	Halmstad Ö—Karlskrona C (Kvå) (1,067 m)	6	1	1	—	4	75
32	Nässjö—Halmstad C	3	1	—	—	1	99
	Falköping C—Landeryd	—	—	—	—	—	47
	Jönköping H—Vaggeryd	3	—	—	—	2	15
	Het—Rit, Vb—Kid, Tou—Hyb .	1	—	1	—	—	37
	VI distr. normalsp.	42	2	10	—	15	543
	smalsp. (1,067 m)	11	1	2	—	7	212
	smalsp. (0,891 m)	13	1	6	—	4	258
	Summa	66	4	18	—	26	1 013
33	Kil—Göteborg C ¹	11	1	3	2	4	72
	Lilla Edet—Älvhem	—	—	—	—	—	6
	Arvika—Mellerud (Sfr, Ål)	—	—	—	—	—	76
	Kornsjö—Mellerud ¹	4	—	1	—	2	16

Tab. VI forts.

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
34	Falun C—Ludvika ¹	6	1	—	1	—	25
	Ludvika—Kil ¹ (Fdv)	6	1	1	—	—	42
	Torsby—Kil	2	—	1	—	—	23
35	Älvdalen—Falun C	7	—	1	—	5	47
	Gävle C—Falun C ¹	11	2	3	—	2	49
	Falun C—Björbo	—	—	—	—	—	19
	Rättvik—Borlänge, Borlänge— Krylbo ¹	7	—	3	—	4	60
	VII distr. normalsp. Summa	54	5	13	3	17	435
2	Järna—Mjölby ¹	26	2	3	—	6	131
	Åby—Katrineholm ¹	—	—	—	—	—	7
	Linköping C—Hultsfred (Åvg) ..	2	—	1	—	1	59
	Mjölby—Hästholmen	—	—	—	—	—	16
38	Norsholm—Västervik (0,891 m) .	3	—	3	—	1	60
	Jenny—Hultsfred (Vib) (0,891 m)	2	—	1	—	1	33
	Örebro S—Norrköping Ö (Nh) (0,891 m)	4	1	1	—	3	72
	Norrköping Ö—Arkösund (Vvk) (0,891 m)	—	—	—	—	—	46
	Ringstorp—Ödeshög (Skn, Boe ¹ , Mot ¹) (0,891 m)	2	—	—	—	2	94
	VIII distr. normalsp.	28	2	4	—	7	213
	smalsp. (0,891 m) ...	11	1	5	—	7	305
	Summa	39	3	9	—	14	518
	Summa hela SJ	704	28	107*	27	152	5 786
	Härav: normalsp.	649	25	84	27	127	4 635
	smalsp. (1,067 m)	11	1	2	—	7	212
	smalsp. (0,891 m)	44	2	21	—	18	939

* Härav 4 händelser, som redov. även under kollisioner vid vägkorsningar.

Tab. VII. Vid tågdrift dödade och skadade personer

	Antal dödade personer										Antal skadade personer
	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941	1950
<i>Resande</i>											
Skadad vid tågmissöde (sammansättning, urspårning o. d.)	6	4	—	3	—	3	—	—	9	—	31
Vid på- eller avstigning av tåg i rörelse	2	9	3	4	1	5	4	3	18	10	13
Vid fall eller hopp från tåg i rörelse	3	5	12	6	2	4	5	6			9
Skadad av nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse ..	—	—	—	—	—	—	—	—			—
Påkörd av tåg	2	—	—	—	—	—	—	—			1
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	1	2	5	3	2	6	1	1			2
Summa	14	20	20	16	5	18	10	10	27	10	56
<i>Järnvägsmän</i>											
Vid tåg- eller växlingsmissöde (sammansättning, urspårning o. d.)	6 ¹	—	2	2	3	4	3	5	4	1	12
Vid småfordonsfärd	2	2	3	8	6	6	4	5	4	3	6
Påkörd under växlingstjänst av fordon i rörelse	2	—	1	1	7	2	4	5	3	1	16
Påkörd under snöskottning ..	3	2	1	—	—	3	—	—	2	—	—
Påkörd i andra fall av fordon i rörelse	8	7	4	2	5	2	3	5	6	1	7
Skadad vid på- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	78
Skadad vid på- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	2	—	—	—	1	—	2	2	—	1	11
Skadad i eller på fordon, som utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	29
Vid fall från fordon i rörelse ..	1	—	—	—	—	3	—	—	1	—	7
Vid av- eller tillkoppling av fordon	4	3	2	5	5	2	5	3	8	2	62
Vid handhavande av broms- eller tågvärmeledningar ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genom stöt eller klämning mot fast föremål beläget intill spår	—	3	1	2	1	1	—	—	1	1	19
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	4	—	—	1	—	—	1	2	4	6	28
Summa	33	17	14	22	28	25	22	27	33	16	275
<i>Främmande personer</i>											
Vid kollision eller påkörning vid vägkorsning	48	40	48	46	47	28	23	26	23	22	35
Påkörd av fordon i rörelse, dock ej vid vägkorsning	32	21	21	18	15	24	20	16	27	13	3
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	1
Summa	80	61	70	64	62	52	43	44	50	35	39
Summa summarum	127	98	104	102	95	95	75	81	110	61	370

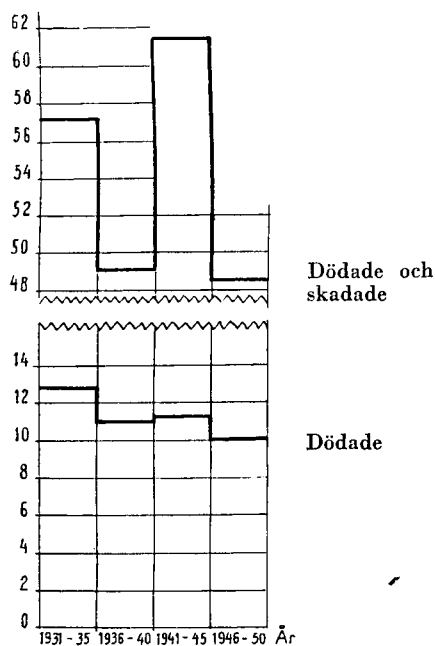
¹ Härav 1 norskt lokbiträde, som förolyckats under tjänst på svensk järnvägssträcka.

Vid tågdrift dödade och skadade personer

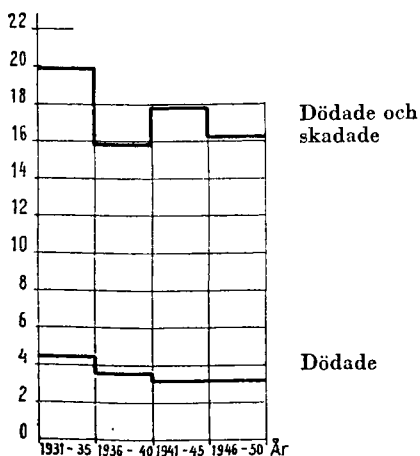
(Medeltal för 5-årsperioder 1931—1950)

Samtliga
Per 10 milj. tågkm

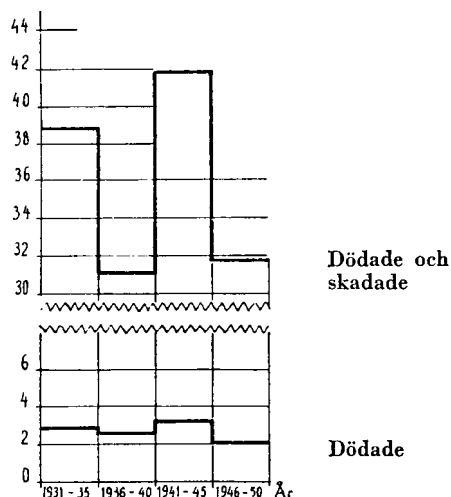
Antal

Per 100 milj. vagnaxelkm
Samtliga

Antal

Järnvägsmän
Per 10 milj. tågkm

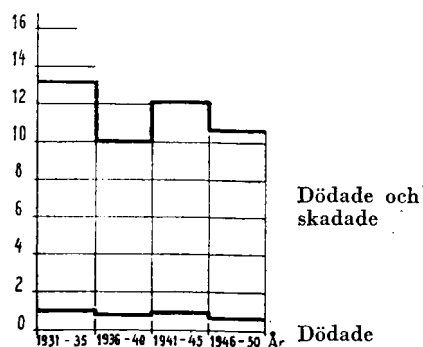
Antal



Järnvägsmän

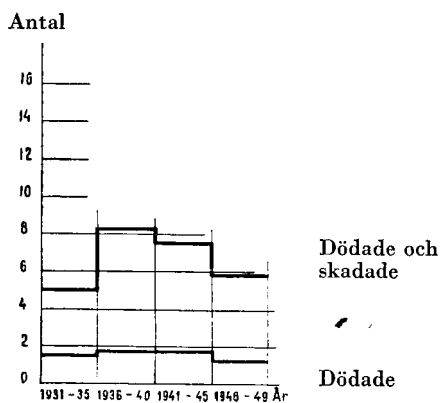
Per 100 milj. vagnaxelkm

Antal

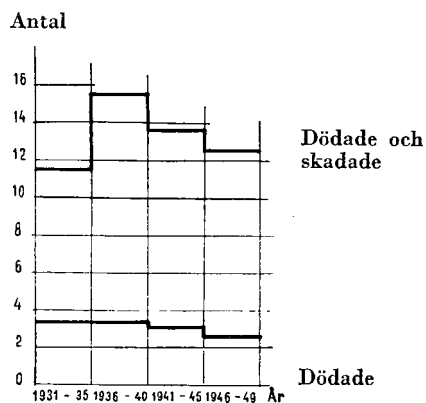


Vid tågdrift dödade och skadade resande
 (Medeltal för 5-årsperioder 1931—1945 samt 4-årsperioden 1946—1949)

Per 10 milj. resande



Per 1 miljard personkm



Tab. VIII. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström

	1950	1949	1948	1947	1946	1945	1944	1943	1942	1941
A. Antal dödade och skadade										
<i>Resande</i>										
Dödade	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
Skadade	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—
<i>Järnvägsmän</i>										
Dödade	1	3	4	3	8	4	3	5	4	5
Skadade	28	17	14	8	9	9	12	13	8	9
<i>Främmande personer</i>										
Dödade	3	4	3	2	2	4	8	5	5	6
Skadade	2	6	1	4	1	2	1	2	2	6
Summa dödade	4	7	7	6	10	9	11	10	9	11
skadade	30	23	15	14	10	11	13	15	11	15
B. Orsaker										
Skadad av el.ström från kontaktledning vid lastning eller lossning av gods	1	1	4	3	1	7	3	4	3	7
Skadad av el.ström vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o. d.	10	5	3	3	4	5	3	5	4	6
Skadad av el.ström vid framförandet av eller tjänstgöring på lok ..	1	8	3	5	6	3	3	8	3	7
Skadad av el.ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	5	9	2	7	3	3	7	5	8	5
Skadad genom el.ström från tågvarmepost, tågvarme- eller belysningsledningar i vagn, som varit ansluten till värmekälla	6	2	2	—	1	—	1	—	1	1
Skadad under arbete i driftcentral	2	3	—	1	2	1	2	—	—	—
Skadad genom inverkan av el.ström om högst 500 volts spänning	6	1	3	1	2	1	1	—	—	—
Skadad vid reparations- eller avsyningsarbeten på ellök, (ej lokps)	3	1	5	—	1	—	4	3	1	—
Summa	34	30	22	20	20	20	24	25	20	26

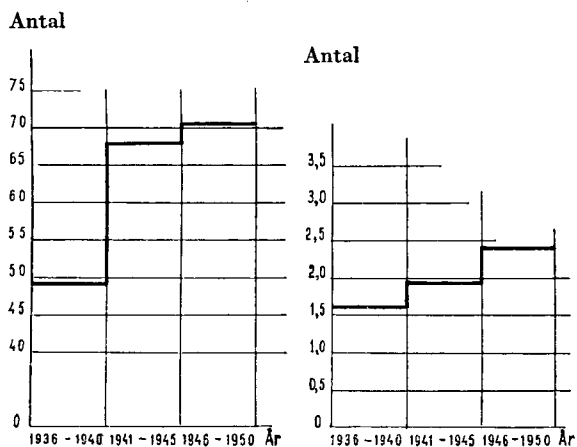
Tab. IX. Specifikation av under år 1950 inkomna anmälningar om olycksfall i arbete vid statens järnvägar

	Skador inträffade under arbete för			Summa
	ba	ma	ta	
Brännskador	51	61	44	156
Fall från stege eller ställning, landgång etc.	68	13	143	224
Främmande föremål i ögat	60	52	45	157
Förgiftning genom gengas	—	1	3	4
Förgiftning på annat sätt	2	1	2	5
Halkat eller snavat vid på- eller avstigning av fordon samt fall å eller från fordon i rörelse	59	174	466	699
Halkat eller snavat i andra fall eller trampat å föremål eller vid ojämnheter i marken	316	292	1 046	1 654
Hudskador av frätande ämnen	4	4	12	20
Klämning, stöt eller slag vid koppling av fordon	11	41	324	376
Klämning, stöt eller slag i andra fall	579	395	1 382	2 356
Försträckning	177	106	370	653
Köldskador	1	1	1	3
Påkörd av rälsfordon	14	9	54	77
Skadad vid sammanstötning mellan rälsfordon; vid urspårning	35	19	27	81
Skadad på grund av nedfallande eller nedrasande föremål ..	130	79	537	746
Skadad vid utläggning eller borttagande av bromssko eller som sådan använt annat föremål	—	3	35	38
Skadad vid explosion av knalldosa	1	—	1	2
Skadad vid användning av handverktyg	18	2	5	25
Skadad vid användning av kraftdrivna arbetsmaskiner:				
a) cirkelsågar	—	—	—	—
b) andra	1	—	—	1
Sticka, spik etc. i hand eller fot, skärsår	266	122	353	741
Stöt mot föremål invid spår	1	2	5	8
Annan orsak	19	25	192	236
Färd till eller från tjänsten	76	108	252	436
Summa	1 889	1 510	5 299	8 693
Därav med dödlig utgång ¹	16	7	13	36

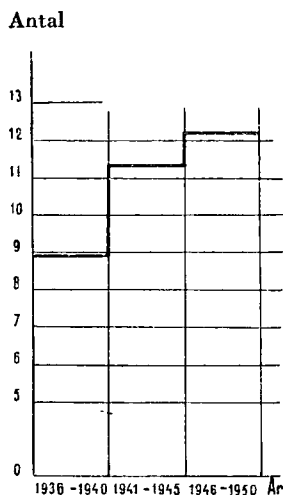
¹ Avser under år 1950 inträffade olycksfall med dödlig utgång.

Antal olycksfall i arbete
(Medeltal för 5-årsperioder 1936—1950)

Per 1 milj. tågkm Per 1 milj. vagnaxelkm



Per 100 tjänstehavare



Tab. X. a) Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst

	Budgetåren				Kalenderåren	
	1949/50	1948/49	1947/48	1946 + 1:a halvåret 1947	1945	1944
	tusental kronor					
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal ¹ , återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto ej sker, m. m. (konto 1278) ..	1 264,4	1 334,6	1 036,7	1 436,1	847,3	751,5
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto sker (exkl. ej avslutade arbeten):						
Bana och byggnader	141,3	186,1	188,3	208,8	120,0	98,0
Rullande materiel	873,1	927,6	781,2	1 283,4	379,3	334,3
Investeringsinventarier ..	20,2	28,0	8,0	16,0	34,7	18,7
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras ²	370,6	418,5	210,5	385,8	262,3	372,9
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar (konto 7853)	68,0	70,7	45,1	47,1	46,1	12,3
Summa	2 737,6	2 965,5	2 269,8	3 377,2	1 689,7	1 587,7
b) Investering för säkerhetsanläggningar (exkl. ej avslutade arbeten)						
Säkerhetsanläggningar (konto 4 och 5)	4 054,1	2 292,6	2 217,1	2 355,9	1 712,1	1 196,7
Säkerhetsanläggningar, som debiteras elektrifieringsanslaget (konto 2)	474,2	583,5	169,0	607,6	185,9	79,3
Vägskyddsanläggningar (utom statsbidrag) ³	901,5	.	.	.	.	.
Statsbidrag till vägskyddsanläggningar ⁴	347,0	181,5	123,7	120,1	101,0	51,1
Summa	5 776,8	3 057,6	2 509,8	3 083,6	1 999,0	1 327,1

¹ Understöd och livräntor samt invalidpensioner till SJ personal, som föranledas av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst, kunna ej särskiljas ur bokföringen (kontona 1222 resp. 1228), men torde uppgå till 2 å 3 mkr.

² Uppgifterna avse under kalenderår beslutad slopning.

³ Utgifterna för vägskyddsanläggningar ingå i utgifterna för säkerhetsanläggningar t. o. m. budgetåret 1948/49.

⁴ Statsbidraget, som erhålles för kalenderår, har halverats och sammanräknats budgetårsvis.

5. Redogörelser för olycksfall i arbete med dödlig utgång vid SJ år 1950

Datum	Plats	Befattning	Olycksfallets förlopp och sannolika orsak	Antal dödade
5.1	Linjen Tvärå- lund—Vindeln	Banarbetare	Påkördes och dödades under färd på tramp- dressin till arbetsplatsen av ett bakom kommande rälsbusståg. Torde ha känt till rälsbussen men synes för sent ha observerat den. Sträng kyla rådde varför pälsmössan var djupt nerdragen och pälskragen upp- slagen, omständigheter som måste anses ha väsentligt bidragit till olycksfallet.	1
12.1	Linjen Lång- sjön—Ryggen	Banarbetare	Överkördes och dödades av ett expresståg under färd vid ymnigt snöfall på dressin till arbetsplatsen. Hade av spår i snön att döma kort före kollisionen stannat och lyssnat samt därefter gående skjutit dressinen fram- för sig. Överkördes vid försök att lyfta dres- sinen av spåret. Rådande väderlek samt strävan att rädda dressinen torde få anses ha väsentligt bidragit till olycksfallet.	1
15.1	Stockholm C	Två tillfälliga arbetstagare	Två snöskottare överkördes och dödades av ett backande växlingssätt. Var sannolikt på väg över bangården men observerade ej tåg- sättet. Olycksfallet torde få tillskrivas bristande uppmärksamhet, måhända även ovana att röra sig på ett spårområde.	2
16.1	Linjen Kalmar C —Kalmar V	Banarbetare	Träffades av ett vagnfotsteg och skadades till döds efter avhopp från ett persontåg i rörelse.	1
24.1	Boden	Stationskarl	Överkördes och dödades av ett växlingssätt. Hade först kopplat mellan sättet och en vagn, varvid en intill denna uppställd men ej kopplad vagn kom i rörelse. Föll in mellan rälerna vid försök att hinna upp den lös- gångna vagnen.	1
28.1	Alvesta	Lokförare	Överkördes och dödades av ett ankommande snälltåg. Hade just passerat ett spår fram- för ett tåglok och synes ej ha observerat det på spåret intill ankommande snälltåget utan steg ut framför loket. Bullret från det stilla- stående loket torde ha bidragit till att det ankommande tåget ej uppmärksammades.	1
7.2	Borås	Stationskarl	Omkullstöttes och dödades av ett passerande tåg under vändning för hand av ett på vänd- skiva uppställt lok. Olyckan orsakades av att avståndet mellan vändskivan och bredvid- liggande spår var för kort.	1
13. 2	Hallsberg	Stationskarl	Klämdes vid åkning på lokfotsteg till döds mellan loket och på ett samlöpande spår uppställda godsvagnar. Dessa stod ej hinder- fritt, vilket observerades för sent. Olyckan torde helt få tillskrivas snöyra och att spåret, på vilket loket framfördes, var snötäckt.	1
Transport				9

Datum	Plats	Befattning	Olycksfallets förlopp och sannolika orsak	Antal dödade
9.3	Laxå	Stationskarl	Transport Påkördes och dödades av loket till ett passerande tåg vid gång över bangården. Bristande uppmärksamhet får anses ha orsakat olycksfallet.	9 1
17.3	Stenbacken	Banarbetare	Brändes till döds genom beröring med spänningsförande kontaktledning under arbete uppe i en kontaktledningsstolpe. Arbetsledaren hade genom ett tankefel ej gjort ledningen spänningslös.	1
22.4	Tomtebodå	Maskinbiträde	Påkördes till döds vid gång över bangården av en godsvagn, som plötsligt kom i rörelse genom stöt av en annan. Bristande uppmärksamhet får anses ha orsakat olyckan.	1
29.4	Falköping	Ledningsförman	Överkördes och dödades av ett växlingslok vid gång över bangården. Synes ha haft sin uppmärksamhet helt riktad på ett passerande tåg.	1
5.6	Öjervik	Stationskarl	Klämdes till döds mellan buffertar vid koppling av vagnar. Sannolikt har avståndet mellan vagnarna felbedömts.	1
9.6	Klemensnäs	Stationskarl	Överkördes och dödades efter att vid koppling mellan en tysk täckt godsvagn med gaveldörrar och en annan vagn ha fallit omkull, tydligen efter slag av dylik dörr, som pressades upp genom lastens förskjutning. Att dörren öppnade sig beredde på bristfällig låsanordning.	1
3.7	Västerås	Banförman	Klämdes till döds mellan buffertarna till vagnar, som trycktes tillsammans vid växlingsrörelse. Övervakade lastningsarbete men borde ha valt en tryggare uppehållsplats.	1
4.7	Boden	Reparatör	Överkördes och dödades vid arbete under en rälsbussläpvagn, som på grund av fellagd växel påkördes av ett växlingssätt.	1
20.7	Linjen Abisko Ö—Björkliden	Norskt maskinbiträde	Dödades vid kollision mellan två tåg, då loken trycktes in i varandra.	1
27.7	Porjus	Banarbetare	Föll från en telefonstolpe och skadades till döds. Anledningen var att stolpen, som ej varit betryggande fastgjord, föll till marken.	1
8.8	Ingatorp	Stationskarl	Överkördes och dödades efter avhopp från i gång varande tåg. Var på väg till sitt arbete vid stationen och snubblade vid avhopp på plattformen.	1
2.9	Gävle N	Trafikbiträde	Stod på buffert till en godsvagn under växling. Föll ned i spåret och överkördes, troligen vid försök att med ena foten lägga av kopplet. Enligt växlingsinstruktionen är det förbjudet att medfölja växlingssätt stående på buffertar.	1
			Transport	21

Datum	Plats	Befattning	Olycksfallets förlopp och sannolika orsak	Antal dödade
7.9	Nässjö	Maskinbiträde	Transport Vid gång mellan två spår för bromsprovning av ett tåg på det ena spåret, medan det andra spåret var fritt, omkullknuffad och överkörd av en på sistnämnda spår rullande godsvagn. Har troligen i regnet gått framåtlutad och därför ej sett den annalkande vagnen.	21 1
9.9	Alvesta	Stationskarl	Träffades av ett vagnfotsteg och skadades till döds när en bromssko borttogs vid en bromsad vagn, som ånyo kommit i rörelse genom påkörning av en annan vagn. Troligen har skon varit svår att lösgöra, varför arbetet tog ovanligt lång tid.	1
12.9	Linjen Hyltebruk—Torup	Lokeldare	Klämdes till döds vid en urspårning då loket och några vagnar vält. Orsaken till urspårningen har ej kunnat fastställas.	1
14.9	Krylbo	Stationskarl	Överkördes och dödades efter avhopp från en godsvagn i rörelse. Fastnade först med handen längst ned vid ett handtag mot en innanför detta befintlig bultända och kom sedan loss, men tumlade då omkull och kom in under hjulen. Enligt utfärdade forskrifter skulle nämnda bultända ha avsågats.	1
15.10	Uppsala	Banarbetare	Klämdes till döds mellan en stenkaj och ett lastbilsflak. Lastbilen, som lossat material vid ett pågående grävningsarbete intill kajen, skulle lämna platsen men rullade i stället plötsligt bakåt med angivna påföljd.	1
24.10	Boden	Reparatör	Överkördes och dödades av ett persontåg, då vid framförande av skåpbil en obehagad järnvägsövergång skulle passeras. Torde haft speciell anledning anta att tåget redan passerat och därför ej närmare förvissat sig om att passagen var fri.	1
28.10	Linjen Mariedam—Godegård	Rälsbussförare och tre andra tjänstehavare	Dödades en rälsbussförare samt tre andra SJ-tjänstehavare vid kollision mellan rälsbuss och tåg. Rälsbussföraren synes ha förbisett ett tidtabellsenligt möte.	4
2.11	Tomteboda	Maskinbiträde	Kröp under en vagn i ett växlingssätt, som från början stod still och överkördes när detta sattes i rörelse. Orsaken till olyckan får tillskrivas oförsiktighet.	1
10.11	Katrineholm	Stationskarls- aspirant	Överkördes och dödades efter koppling av vagnar, som skjutsades mot en stillastående vagn. Kopplingen utfördes ungefär mitt över en växel, varvid den förolyckade torde ha antingen snubblat vid kant av befintlig »växelgrop» eller däri förlagda dragstänger eller ock halkat på frostbelagda sliprar.	1
			Transport	33

Datum	Plats	Befattning	Olycksfallets förlopp och sannolika orsak	Antal dödade
23.11	Dorotea	Banarbetare	Transport Stod på en låda intill en mellanvägg i ett magasin och räckte då lagom med händerna till väggens överkant. Han böjde knäna och tog sats för att hoppa upp till det där befintliga lagerutrymmet men slog huvudet i en strax bakom befintlig takbjälke och skadades så svårt, att han avled.	33 1
3.12	Ånge	Tillfällig arbetstagare	En snöskottare överkördes och dödades av ett växlingslok, som efter avslutad växling skulle in i stallet. Bidragande orsak till olycksfallet torde vara att mannen var utrustad med öronskydd. Lokpersonalen manövrerade ej heller loket från främre förarhytten, vilket enligt utfärdade föreskrifter skall ske.	1
6.12	Gnesta	Banarbetare	Påkördes och dödades av ett tåg, när han var på väg över bangården från arbetsplatsen till en smedja för att hämta arbetsredskap.	1
19.12	Jönköpings Hamn	Eo stationskarl	Skulle koppla mellan två vagnar, vilket misslyckades då vagnarna ej kommo tillräckligt nära varandra. Han steg då ut i spåret mellan buffertarna och kom i kläm mellan dessa då ena vagnen i samma ögonblick fick en stöt.	1
Summa				37

6. Sammanställning av olyckshändelser av större omfattning vid statens järnvägar t. o. m. år 1949

Datum	Plats	Händelseförlopp
23.12 1864	Sandsjö (Bodafors)	Ett extratåg, som framfördes med för hög hastighet, kunde ej stanna vid den till stopp ställda infartssignalen, utan körde bakifrån på ett ordinarie tåg, som stod på stationen. Vid kollisionen dödades 7 personer och 11 skadades mer eller mindre allvarligt.
15.11 1875	Malmslätt—Bankeberg (Vikingstad)	Två snälltåg kolliderade ungefär där järnvägen går över Lagerlundaån och olyckshändelsen benämnes därför också Lagerlundaolyckan. Vid kollisionen, som orsakades av att tkl i Bankeberg, dit mötet förlagts, ej anordnat stoppsignalering för det tåg, som skulle kvarhållas, dödades 9 personer och 3 skadades allvarligt. Dessutom skadades ett flertal lindrigt.
4.7 1904	Nyåker—Hörnsjö	Ett blandat tåg urspårade på linjen, varvid 2 personer dödades och 1 skadades allvarligt. Ett flertal personer skadades lindrigt.

Datum	Plats	Händelseförlopp
16.6 1912	Malmslätt	Snälltåg nr 12 kolliderade med stillastående tåg nr 751. 22 personer dödades och 12 skadades mer eller mindre allvarligt. Olyckan berodde på ett missförstånd mellan tkl och ställverksvakten, vilken, just när tåg 12 var på ingående, upplöste tågvägen och lade utfartstågväg för tåg 751, varigenom tåg 12 kom in på det spår, där tåg 751 stod.
26.2 1917	Holmsveden	Snälltåg nr 3048 ingick genom en fellagd växel på ett stickspår och körde mot ett pumphus. Vid kollisionen dödades 11 personer och 40 skadades mer eller mindre.
1.10 1918	Åby—Geta	Ett jordskred på linjen vållade den hittills största järnvägsolyckan i Sverige. Tåg nr 422 störtade med lok och sju vagnar utför banvallen. Eld uppstod i vagnarna och 41 personer omkom. Ytterligare 41 personer skadades mer eller mindre svårt.
25.6 1923	Jörlanda	När tåg nr 234 var på ingående urspårade en vagn. Vagnen släpade med ungefär 80 m varefter den stälpte. En del av de personer, som färdades i vagnen hoppade av, men kommo under vagnen när den stälpte. 4 personer dödades och 3 skadades mer eller mindre svårt. Anledningen till olyckan har ej kunnat utrönas.
23.7 1923	Källered—Färsberg (Mölnådal N)	Vid Kärra vägövergång kolliderade ett tåg med en lastbil, varå flera personer färdades. 9 personer dödades och 2 skadades svårt.
22.6 1928	Bollnäs—Granbo	Vid Länninge hållplats kolliderade tåg nr 24 med ett ensamt lok, som var på väg till Ockelbo för att framföra tåg nr 22, vars lok blivit tjänsteodugligt. Vid kollisionen dödades 17 personer och 19 skadades mer eller mindre svårt. Olyckan orsakades av att lokföraren på det ensamma loket avgick från Bollnäs utan avgångssignal.
3.2 1935	Arlöv—Malmö	Tåg 1771 körde bakifrån på tåg 1825, som stod på linjen på grund av strömbavbrott. Vid kollisionen dödades 1 person och ett tiotal skadades mer eller mindre allvarligt. Lokföraren på tåg 1771 hade tyckt sig se körsignal i en blockpost, som visade stopp. Stark snöyra rådde vid tillfället ifråga.
20.11 1939	Nattavara	Tåg 76 gick förbi infartssignalen i stoppställning och sammanstötte med tåg 3775, som befann sig på infart från motsatta hållet. Vid kollisionen dödades 1 person och 4 skadades, därav en allvarligt.
17.9 1940	Almedal—Göteborg	Tåg 1456 kolliderade vid Gubbero blp med tåg 507 varvid 9 personer dödades och 29 skadades mer eller mindre allvarligt. Orsaken till olyckan har icke med säkerhet kunnat fastställas.
12.2 1942	Tyringe	Extratåg 10624 kolliderade vid ingående med tåg 5663, varvid 5 personer dödades och 15 skadades mer eller mindre allvarligt. Olyckan orsakades av en fellagd växel samt att tåget fördes förbi felaktig signalbild i infartssignalen.

Datum	Plats	Händelseförlopp
27.2 1942	Södertälje C	Tåg 310 Se kolliderade med ett växlingssätt, som växladades ut i tågvägen förbi »stopp» i gällande spårspärrsignal. Vid olyckan dödades 4 personer och skadades 6 mer eller mindre svårt.
20.1 1944	Laholm	Tåg 5151 körde bakifrån på tåg 37, som stod på stationen, varvid 2 personer dödades och 3 skadades mer eller mindre allvarligt. Olyckan berodde på att infartssignalen ej ställts till stopp efter tåg 37.
29.6 1945	Gårdsjö	Tåg 14 kolliderade vid utgående från stationen med tåg 4716, varvid 3 personer dödades och 11 skadades mer eller mindre allvarligt. Olyckan berodde på att tkl upplöste tågvägen för tidigt och lade om en växel framför tåg 14, så att det kom in på nedspåret, dit tåg 4716 måst utdragas på grund av spårbrist.
14.10 1947	Edsvalla	Ett tåg kolliderade med en buss vid en obehövad vägkorsning strax söder om Edsvalla. Tåt dimma rådde vid tillfället. 14 personer dödades och 7 skadades mer eller mindre svårt.
5.11 1947	Göteborg—Tingstad	Ett växlingssätt, som passerat en dvärgsignal i stoppställning, körde på ett annat växlingssätt, varvid en oljevagn vräktes över på det spår, där tåg 1574 i samma ögonblick passerade, varvid det kolliderade med vagnen. Vid kollisionen dödades 4 personer.
26.9 1948	Nosaby	Tåg 2731 körde förbi stationen trots att möteståget 2732 ej inkommit. Tågen kolliderade ca 200 m utanför yttersta växeln, varvid 1 person dödades och 7 skadades mer eller mindre allvarligt.
13.6 1949	Partille—Jonsered	Ett hjälplok, som utsänts från Jonsered till tåg 10, kolliderade med tåget, varvid 11 personer skadades, därav 3 allvarligt. Olyckan berodde dels på att skyddssignalering ej anordnats och dels på att lokföraren, som endast erhöill muntlig order, ej blev tillräckligt noggrant orienterad om var tåg 10 stod.
12.7 1949	Öxnered—Vänersborg	Rälsbusståg 909 kolliderade med tåg 9924 ca 1 km utanför Öxnered. Vid sammanstötningen skadades 15 personer, varav 6 allvarligt. Tågen skulle ha mötts i Öxnered men tkl där glömde bort mötet. Rälsbussföraren hade ej heller kontrollerat om tåg 9924 inkommit innan han gav »klart för avgång».
4.9 1949	Gällivare—Harträsk	Tåg 21 körde bakifrån på tåg 95, som backade för att kunna forcera en stigning. Vid kollisionen dödades 4 personer, 6 skadades svårt och ett flertal erhöill lättare skador. Olyckan berodde på att tkl i Gällivare avsände tåg 21, ehuru han ej erhöill »95 in» från Ripats.