

REDOGÖRELSE
för verksamheten inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
vid Statens Järnvägar
år 1951

Innehållsförteckning

1. Undantag från såo och sär, vilka medgivits år 1951	3
2. Redogörelser för olyckshändelser av större omfattning och för vissa tillbud till olyckshändelser år 1951	8
A. Sammanstötningar	8
B. Urspåringar	10
C. Kollisioner med småfordon	12
D. Tillbud till missöde	14
3. Tabeller	17
I Olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar samt småfordonsfärder	17
Diagram till tab. I	18
II a) Antal sammanstötningar vid tågrörelse	19
Diagram till tab. II a)	19
b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse	20—21
Diagram till tab. II b)	22
III Urspåringar vid tågrörelse	23
Diagram till tab. III	24
IV a) Olyckshändelser vid färd med småfordon	23
b) Orsaker till olyckshändelser vid småfordonsfärder	25
V a) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1951	26
b) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1951. Fördelning efter skyddsanordningarnas beskaffenhet	27
c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar	27
VI Olyckshändelsernas fördelning på olika bansträckor år 1951	28—31
VII Vid tågdrift dödade och skadade personer	32
Diagram till tab. VII	33—34
VIII Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström	35
IX Specifikation av under år 1951 till yrkesinspektionen inkomna anmälningar om olycksfall i arbete vid SJ	35
Diagram till tab. IX	36
X a) Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst ...	37
b) Investering för säkerhetsanläggningar (exkl. ej avslutade arbeten)	37
4. Redogörelser för olycksfall i arbete med dödlig utgång vid SJ år 1951	38

1. Undantag från säo och sär, vilka medgivits år 1951

Säo § 9: 1

Ändring av färgen på signalstaven.

På bansträckan Kiruna—Vassijaure har någon tid använts signalstav, vars framsida varit målad gul med grön kantrand. Denna färgkombination har visat sig vara lämplig i snörika trakter, varför styrelsen medgivit, att dylik signalstav får användas på V distriktet, där så finnes lämpligt.

Sär § 10: 7 och § 26: 1

Uppsättning av orienteringsmärken och signalering vid vägkorsning.

Uppsättning av orienteringsmärken och anordnande av stoppsignalering mot banan vid vägkorsningar med bommar och grindar får på 36 ts anstå till den 1.1. 1953.

Säo § 14: 5a och 9

Signalerna »tåg kommer» och »beredd».

Om körsignal vid tågs ankomst ej visas med infartssignal vid Malmö V, skall föraren utan att dessförinnan ha givit signalerna »tåg kommer» och »beredd», från signaltelefon uppringa tågklareren.

Säo § 29: 2

S1 per telefon mellan tk1 och tillsyningsman.

När i tdt-boken angiven bdisp anordnas mellan Älvkarleö och Tensmyra grusgrop och den bestämda bdisp-tiden överskrides, skall ny bdisp medgivas av tågledaren. Tk1 i Älvkarleö skall per telefon delgiva tillsyningsmannen den nya bdispen, som nedskrives på bl. S1 och överlämnas till lokföraren. Tillsyningsmannen skall medföra bl. S1.

Säo § 32

Vut utan bandisposition.

Styrelsen har medgivit, att vut på bansträckan Umeå—Umeå hamn får äga rum utan att bandisposition anordnas. Hinderanmälan och skyddssignalering behöver ej ske. Följande bestämmelser skola tillämpas.

Tillsyningsmannen skall begära tillstånd till vut av tk1, som utlämnar en K11-nyckel. När vut införts på hamnområdet och växeln i huvudspåret lagts rätt, skall K11-nyckeln insättas och omvridas i ett kontaktlås, varefter tågrörelser kan ske på huvudspåret förbi platsen. Vut får ej åter utföras på huvudspåret och K11-nyckeln ej tagas ur kontaktlåset, förrän tillsyningsmannen erhållit tillstånd till utförandet av tk1. Om tk1 medgivande ej innebär tillstånd att införa vut till visst spår på Umeå bangård, får vut ej föras förbi infartssignalen, förrän »klart» visats eller tillstånd erhållits.

Sär § 40: 5 och 6

Bromstalsberäkning.

På 37 driftsektionen får för samtliga lokalgodståg bromsvikt beräknas för tåget i dess helhet, även om efterkopplingen överstiger 60 ton. I nämnda tåg behöver nödbroms ej vara omedelbart åtkomlig för tbfh eller annan i vagnarna tjänstgörande personal.

Säo § 43: 6

Framförande av triangelmärkta vagnar.

För att underlätta tågföringen har styrelsen bestämt, att Δ -märkta vagnar, som rätteligen skola framföras i lokalgodståg 7311, under tdt 151 få framföras i blandade tåget 3063 Motala—Mjölby, om vagnarna äro destinerade till Mjölby eller bortom.

Säo § 44

Bevaknings upptagande vid driftplats.

Med giltighet under tdt 151 behöver tkl tjänstgöring vid Fjärdhundra ej börja förrän kl 7.00, trots att tåg 1202 ankommer kl 7.10. Följande bestämmelser skola härvid gälla:

För tåg 1315 skall Enköping anmäla »1315 in i Enköping» såväl till Heby som Altuna. Altuna skall till Enköping anmäla »Klart 1202 till Fjärdhundra». Tkl i Fjärdhundra skall vid inträdet i tjänstgöringen inhämta upplysning om tågläget, varefter anmälan »Klart 1303 till Fjärdhundra» utväxlas med Altuna. Fjärdhundra skall för tåg 1202 anmäla »1202 in i Fjärdhundra» till Enköping.

Sär § 59: 2A

Tåganmälan.

Under tdt 151 ha följande undantag medgivits vid 37 drs:

1. Anmälan »Klart 61 till Roma» vardagar utom måndagar får avlätas av Roma till Visby, då anmälan »4 in i Visby» erhålles föregående kväll.
2. Anmälan »Klart 61 till Stånga» vardagar utom måndagar får avlätas av Stånga till Roma, då tåg 3 har inkommit till Stånga och tåg 4 inkommit till Roma föregående kväll.
3. Vid Hemse får tågklararens tjänstgöring upphöra efter tåg 3 vardagar, då anmälan »3 ut» avlåtits till Burgsvik.
4. Tågklarare behöver icke vara i tjänstgöring i Burgsvik för tåg 12. Tågbefälhavaren på tåg 12 skall begära klart för tåget till Hemse.
5. Anmälan »Klart 74 till Slite» helgfri tis-, tors- och lördag får avlätas, när anmälan »54 in i Slite» göres föregående kväll.
6. Tågklarare behöver icke vara i tjänstgöring i Lärbro för tåg 21. Tågbefälhavaren på tåg 21 skall begära klart för tåget till Visby.

Säo § 59: 6

Tåg i båda riktningarna på del av tåganmälningssträcka.

På tåganmälningssträckorna Järlåsa—Ålandsdal, Själevad—Mellansel, Bergvik—Landafors, Fotevik—Klaffbron blp och Enköping—Heby får under tdt 151 tåg anordnas på del av tåganmälningssträcka i båda riktningarna. Utöver säo 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.

På linjer där säo § 100 tillämpas inom IV och V distrikten har styrelsen överflyttat befogenheten att anordna tåg på del av stationssträcka till resp. trafiksektionsföreståndare. Följande bestämmelser utöver säo skola därvid gälla:

Det tåg, som skall utgå på delsträckan, skall delgivas avskrift av klartanmälan (bl S12) enligt följande: »Klart O endast till X, som är slutstation.»

För återgången utväxlas klart-anmälan på samma sätt som vid gång från gränsplats.

Sär § 60: 2 och 3

Antal släpvagnar i vissa rälsbusståg.

Vid 36 ts får i rälsbusståg av klass A medföras två släpvagnar — 2- eller 4-axliga — oavsett om släpvagnarnas konstruktion medger deras A-märkning eller ej. Med rälsbuss av klass A jämföras motorvagnarna nr 711, 712, 713 och 714, när de gå i rälsbusståg, samt rälsbussarna nr 709 och 710. Motorvagn nr 714 får dock endast framföra två 2-axliga eller en 4-axlig släpvagn.

Bestämmelserna i sär § 60: 3 skola tillämpas, när rälsbuss av klass B går främst i tåget.

Säo § 64: 1

Flyttning av lok inom stallområde.

Flyttning av ensamt lok (lokomotor) inom stallområde för t. ex. smörjning eller annan lokskötsel må utföras av person utan formell förarkompetens, under villkor att denne erhållit nödiga instruktioner beträffande lokets manövrering och av maskiningenjören godkänts för flyttning av ifrågavarande loktyp(er). Eventuellt erforderliga lokala föreskrifter utfärdas av maskinsektionsföreståndaren.

Sär § 64: 3

Enbemannig av lokomotor i tågtjänst.

På 37 drs får lokomotor i tåg, som är upplåtet för resande och i vilket skruvbroms användes, bemannas med endast förare, om tågets vagnvikt är högst 85 ton och största hastighet 40 km/tim. Lokomotorn skall ha verksam tryckluftsbroms och säkerhetsgrepp.

Säo § 74

Tillämpning av § 74 för Bromstens blockpost.

Styrelsen har medgivit det undantaget från säkerhetsordningen att § 74 får tillämpas vid Bromsten, oaktat platsen är blockpost.

Säo § 77: 2c

Befrielse från utläggande av knalldosor.

Styrelsen har medgivit följande undantag från den fastställda instruktionen för framförande av tåg på malmtågsspåret i Boden C, säo § 77: 2c. »När tkl själv manövrerar utfartssignal på malmtågsspåret behöver två knalldosor ej utläggas i tågvägen för O1.»

Återkallande av hinderanmälan.

Styrelsen har medgivit, att hinderanmälan får återkallas, innan K16-nyckel, som utlämnats för vagnuttagning till Linverksväxeln på bansträckan Växjö—Äryd, återlämnats till endera av gränsstationerna. Följande bestämmelser skola härvid gälla.

Samtliga fordon i vagnuttagningen skola vara införda innanför skyddsväxel eller spårspärr på sidospåret. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi platsen, skall tillsyningsmannen göra anmälan härom till en av gränsstationerna. Denna anmälan skall kompletteras med förklaringen »Jag har K16». Hinderanmälan får därefter återkallas. Tillsyningsmannen är ansvarig för att K16-nyckeln ej användes, utan att ny bandisposition anordnats och medgivande från en av gränsstationerna erhållits.

Efter användningen skall K16-nyckeln snarast återlämnas till den station, som utlämnat nyckeln.

Bevaknings upphörande vid driftplats.

Under tdt 151 får vid Brunna, Tierp, Hamrångefjärden, Klutmark, Finnforsfallet, Åskilje och Bottnaryd tkl tjänstgöring upphöra efter visst tåg sedan »Fri genomfart» anmälts, utan att tågets ankomst till nästa tåganmälningestation avvaktas.

Tillämpning av Säo § 100 på viss bansträcka.

Styrelsen har medgivit att säo § 100 får tillämpas i sin helhet på bansträckan Mora—Vansbro.

Möte på obehövad driftplats, då sidospåret är upptaget av vagnar.

Vid möte på obehövad driftplats på IV och V distrikten får tåg, som införts på sidospår mot vagnar backas tillbaka — sedan det mötande tåget avgått — trots att »O in i X» anmälts, dels när tåget utgöres av rälsbuss, och dels när det utgöres av persontåg med högst 20 axlar och särskild tbfh medföljer.

Undantag från Säo, som medgivits vid tågs passerande av vägkorsningar, villas bommar eller grindar ej manövreras av stationär personal.

Tågbefälhavaren på tåg 780 resp. 769 får manövrera fällbommarna vid vägkorsningarna 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 obehövade för nämnda tåg. Tåget skall stanna omedelbart framför resp. vägkorsning och får ej föras över korsningen, förrän bommarna äro nedfällda. Sedan tåget passerat korsningen, stoppas det, och bommarna fälls upp av tågbefälhavaren, som därefter återtager sin plats på tåget. Bomsignallyktorna skola vara tända.

Samma förfaringssätt får tillämpas för tåg 780 även vid vägkorsningen Östavägen vid km 32 + 575 på bansträckan Tärnsjö—Runhällen och för alla tåg vid vägkorsningen Valla km 4 + 990 på bansträckan Enköping—Fjärdhundra.

Med anledning av ovanstående undantag skall tågens tdt-tider justeras i erforderlig omfattning.

*Tillfällig bevakning vid ständigt obebakad driftplats på bansträckan Boden C—
Haparanda.*

Styrelsen har bestämt, att följande förfaringssätt — utöver såo — skall tillämpas då en ständigt obebakad driftplats tillfälligtvis skall fungera som bevakad station.

Till § 88. Särskild order om bevaknings upptagande skall alltid ges.

Till § 93. K16-nyckel skall utlämnas mot kvitto till den som skall tjänstgöra som tkl på driftplatsen. Hinderanmälan skall härvid ej utväxlas. Nämda tkl ansvarar för nyckeln handhavande och att nyckeln återlämnas enligt såo § 93, när bevakningen upphört.

När bevakning skall upptagas tillämpas i övrigt bestämmelserna i såo § 96. När bevakning skall upphöra tillämpas bestämmelserna i såo § 94: 1—3.

I tidtabellsboken del A under rubriken »obevakade driftplatser med huvudsignal» skola dpl, som kunna komma ifråga för tillfälligtvis anordnad bevakning, betecknas som »ständigt obebakade» med anmärkningen »Kan vid behov fungera som bevakad station».

Sistnämnda driftplatser skola på den grafiska tidtabellen föras med heldragen driftplatslinje.

2. Redogörelser för olyckshändelser av större omfattning och för vissa tillbud till olyckshändelser under år 1951

(Olyckshändelser av större omfattning åren 1864—1949 återfinnas i Redogörelsen för år 1950)

A. Sammanstötningar.

För följande sammanstötningar har redogörelse lämnats i meddelande nr 7 från överinspektören för säkerhetstjänsten, nämligen:

Frånö den 6/1 1951
Stordalen den 12/1 1951
Kinstaby den 22/1 1951
Upphärad den 2/5 1951
Getå den 21/6 1951

Torp den 14/1 1951.

Tåg 4357 kolliderade med ett antal på spår 3 uppställda vagnar. Vid sammanstötningen spårade fyra av de påkörda vagnarna ur, varvid kontaktledningen revs ned. Skadorna på tåg 4357 inskränkte sig till att lokbuffertarna blevo något deformerade. Ingen människa skadades.

På grund av vagnanhopning på Sävenäs rangerbangård hade omkring 35 vagnar, som rätteligen skulle ha gått med tåg 4711, måst uppställas på spår 3. Tkl glömde bort de uppställda vagnarna och ställde infartssignalen till kör till spår 3 utan att först kontrollera, att spåret var fritt från vagnar.

Ånge den 15/2 1951.

Tåg 4212 sammanstötte vid ingående med en BCo, som fastbromsad stod uppställd på spår 3. Vid missödet skadades elva personer, därav fyra allvarligt. Tåglöket och BCo-vagnen erhöilo buffertskador, varjämte en del fönsterrutor krossades.

Tåg 4212, som enligt tidtabellen skulle ingå på spår 6, intogs på spår 4, sedan signalen »tåg kommer» och »beredd» givits. Strax före ankomsten till kryssväxlarna mellan spår 3 och 4 upptäckte föraren, att dessa växlar lågo i läge för gång från spår 4 till spår 3. Tåget nödbromsades, men avståndet till den på spår 3 stående vagnen var för kort för att kollision skulle kunna undvikas.

Den K12-nyckel, med vilken kryssväxlarna låsas, förvaras normalt på tågexpeditionen. Nyckeln får endast avhämtas av vissa bestämda tjänstgöringsturer, varvid uttagandet skall kvitteras i en härför avsedd kvittobok. Någon order att tkl muntligen skall underrättas härom finns dock icke.

Tkl hade verkställt tågvägsinspektion ca 30 minuter före tågs 4212 ankomst och därvid konstaterat, att tågvägen var rätt lagd samt att K12-nyckeln var på sin plats inne på tågexpeditionen. Enligt säpl får dock inspektionen utföras högst 15 minuter före den tidpunkt, då tåg tidigast kan väntas framgå på tågvägen. Sedan inspektionen verkställts, hade tågvägsklargöraren, som icke underrättats om spårändringen för tåg 4212, utan tkl vetskap hämtat K12-nyckeln på tågexpeditionen, lagt om växlar och iordningställt tågvägen för tåg 97, som skulle intagas på spår 4-3. Omedelbart innan tkl gav order om körsignal för tåg 4212, hade han visserligen ånyo kontrollerat, att spår 4 var fritt från vagnar, men ej inspekterat växlarnas läge och ej heller att de voro låsta. Tkl hade ej förvissat sig om vem som innehade K12-nyckeln.

Sösdala—Hässleholm den 29/5 1951.

Tåg 4002 kolliderade ca 300 meter söder om Hässleholm med två lastade Gsh-vagnar, vilka råkat i drift. Tack vare att infartssignalen visade »stopp», var tågets hastighet obetydlig, då sammanstötningen skedde. Lokpersonalen kastade sig av loket och undkom med obetydliga skador. De materiella skadorna voro ringa.

De båda Gsh-vagnarna hade avkopplats från tåg 4354 på grund av fjäderbrott på näst sista vagnen och förstängts med en sten, som lagts för ena hjulet. Då vagnarna stodo i den tågväg, som skulle användas av tåg 4002, beordrade tkl att vagnarna skulle avhämtas med tågs 5686 lok. Vid tillkopplingen användes den stillastående vagnens koppel, som emellertid var så kort, att det ej gick att lägga i lokets koppelkrok. Vid den stöt, som härvid uppstod, krossades stenen, som använts vid förstängning av vagnarna, och vagnarna sattes i rullning söderut. Stark nordvästlig vind rädde vid tillfället.

Förstängning av vagnar skall ske medelst bromsskor eller andra säkra hinder på ömse sidor om hjulen. Stenar, korta plankstumpar o. d. få icke användas.

Vid stark blåst skall särskild försiktighet iakttagas under växling, enär vagnarna då lätt kunna komma i drift, om hopkopplingen misslyckas.

Valtorp den 6/6 1951.

Tåg 27 kolliderade strax innanför infartssignalen med ett arbetståg, bestående av lok och sex öppna vagnar. Två resande i snälltåget samt två banarbetare, som medföljde arbetståget, skadades. På materielen uppstod endast mindre skador.

Arbetståget, som stod på spår 3 i norra änden av bangården och med loket i höjd med infartssignalen, skulle växlas undan till spår 1, för att tåg 27 skulle kunna passera på spår 3 (nedspåret). Arbetståget hann dock endast backa ca femtio meter, innan sammanstötningen skedde. Tåg 27 hade icke kunnat bringas att stanna framför infartssignalen, som visade »stopp». Lokföraren hade även iakttagit, att försignalen visade grönt blinkande sken.

Konga den 5/7 1951.

Rälsbusståg 2799 kolliderade ca 110 m utanför infartssignalen med ett växlingssätt, bestående av lok och 17 vagnar. Ingen människa skadades och de materiella skadorna blevo relativt små.

Tkl hade lämnat medgivande till växlingsrörelse utanför stationsgränsen men härvid icke iakttagit bestämmelserna i såo § 56 angående tidpunkten, då dylik växling senast skall vara avslutad.

Kungsgården—Storvik den 4/9 1951.

Tåg 105 körde bakifrån på tåg 4959, som stod utanför infartssignalen vid Storvik. Vid kollisionen urspårade fyra godsvagnar. Ingen människa skadades.

Tkl i Kungsgården avsände tåg 105 utan att »klart» erhållits från Storvik. Då »105 ut» skulle anmälas, upptäckte tkl sitt misstag och fick samtidigt av Storvik besked om att tåg 4959 stod utanför infartssignalen på grund av spårbrist. Då anordning för nödutlösning saknades på stationen, ringde tkl i Kungsgården omedelbart upp driftcentralen och begärde nödutlösning. Denna hann dock icke komma till utförande, innan kollisionen skedde. Strax före påkörningen gavs från infartssignalen i Storvik körsignal till tåg 4959. Tåget, som stannat 300 à 400 m utanför huvudsignalen, gick dock endast ett fåtal meter, då det på grund av maskinskada måste stoppas. Emedan infartssignalen ställts till »kör» för tåg 4959, visade försignalen ofärgat blinkande sken, när tåg 105 passerade densamma. Föraren på sistnämnda tåg hade således ingen anledning att minska hastigheten. Så snart tåg 4959 iakttogs — på ett avstånd av ca 200 meter — nödbromsades tåg 105, men hastigheten vid kollisionen torde ändå ha uppgått till 45 km.

Kil den 9/11 1951.

Tåg 4872 påkördes under utgående av ett växlingssätt, som drogs ut i tågvägen. Tågloket och en vagn spårade ur. Både tågloket och växlingsloket erhöilo mindre skador.

Orsaken till sammanstötningen var, att en skyddsväxel icke låg i avvisande läge i förhållande till det spår, på vilket tåg 4872 framgick.

Utredningen har visat, att tågvägsklargöraren icke lagt skyddsväxeln i föreskrivet läge, att tågvägsinspektören ej inspekterat nämnda växel, att växlingsledaren ej förvissat sig om att växlingsrörelsen kunde ske utan fara. Han hade bl. a. ej förvissat sig om läget av skyddsväxeln utan antagit, att den låg i avvisande läge i förhållande till den tågväg, som var lagd för tåg 4872.

Nässjö den 21/12 1951.

Tåg 4389 kolliderade vid infarten med en C-vagn, som icke stod hinderfritt i förhållande till spår 11, på vilket 4389 framgick. Vagnen, som var tillkopplad växlingsloket, slets vid sammanstötningen loss från detta och spårade ur. Tåget hade låg hastighet och stannade efter ett trettiootal meter. Föraren på växlingsloket var av den uppfattningen, att tåg 4389 skulle intagas på spår 4, men då han såg tåget närma sig, satte han till lokbromsen. Denna åtgärd medförde, att växlingsloket ej drogs med vid sammanstötningen. De materiella skadorna blevo rätt stora, men ingen människa skadades.

Tågvägsinspektören hade anmält, att tågs 4389 tågväg var klar och betryggad. Han hade dock förbisett, att C-vagnen icke stod hinderfritt. Föraren på växlingsloket uppgav, att han från sin plats ej hade möjlighet att avgöra, om vagnen stannat hinderfritt. Han hade stoppat växlingsrörelsen på signal från växlingspersonalen.

B. Urspåringar.

I överinspektörens för säkerhetstjänsten meddelande nr 7 har redogörelse lämnats för följande urspåringar:

Enköping den 14/5 1951

Fjärås den 24/5 1951

Pålsboda den 14/8 1951

Håsjö—Ragunda den 23/9 1951

Ulriksfors den 20/2 1951.

När rälsbusståg 2291 var på ingående, urspårade rälsbussens bakre boggi. Ingen människa skadades. De materiella skadorna blevo obetydliga.

Urspåringen förorsakades av fellagda växlar.

Fågelsta den 6/3 1951.

Rälsbusståg 407 körde under infart på en spårspärr och spårade ur. Inga materiella skador uppstodo på rälsbussen, och ingen människa skadades.

Omedelbart innan tåget passerade infartssignalen, ställdes denna till stopp. Föraren försökte bringa rälsbussen att stanna men kunde icke förhindra, att en ca 40 meter längre bort belägen spårspärr påkördes, varvid rälsbussen urspårade med främre hjulparet.

Efter att ha ställt till kör för tåg 407 hade tkl gått in på expeditionen för att lämna »tåg in» för ett annat tåg. Utkommen till ställverket igen fick han för sig, att tåg 407 inkommit till stationen, ställde infartssignalen till stopp och lade på spårspärren.

Öxnered den 11/4 1951.

Då tåg 906 var på ingående på stationen observerade föraren, att båda tungorna i växel 102 lågo an mot var sin stödräl, så att den ena alltså ledde till spår 1 och den andra till spår 2. Tåget bromsades omedelbart men kunde ej stoppas före växeln, utan loket och en vagn gick genom densamma, varvid vagnen spårade ur.

Vid kontroll av växeln efter urspårningen var den låst till spår 1, men stängen från växelklotet till ena tungan hade släppt i fästet till denna på grund av att en bult fallit ur.

Såväl tågvägsklargöraren som tågvägsinspektören hade underlåtit att kontrollera den fränliggande tungans läge.

Billesholm den 26/7 1951.

Då tåg 7832 var på utgående, urspårade loket och de tre främsta vagnarna. Loket och två vagnar vräktes därvid på sidan. Omfattande materiella skador uppstodo.

Orsaken till urspårningen var, att en medväxel intagit felaktigt läge — plusläge i stället för minusläge — och att den varit förreglad i detta läge. Tkl hade icke inspekterat tågets utfartstågväg.

Everöd den 4/9 1951.

Då tåg 480 var på ingående, urspårade loket och två vagnar i växel 4.

Det har uttrönts, att växeln intagit felaktigt läge, då närmast föregående tåg passerade densamma. Växeln hade därvid blivit uppkörd och fått förbliva i det läge, som den vid uppkörningen kom att intaga.

Tkl hade icke förrättat tågvägsinspektion för tåg 480.

Ystad den 5/10 1951.

I tåg 479 urspårade den sista vagnen — en Co — i infartsväxeln.

Urspårningen föranleddes av att växeln lades om, innan hela tåget passerat. Tkl hade utlöst tågvägsförreglingen för tidigt.

Blädinge den 15/10 1951.

Då rälsbusståg 2262 var på utgående från stationen, urspårade främre hjulparet i norra utfartsväxeln, som var fellagd. Tåget hade intagits efter signalering enligt såo § 52: 3. Tkl avsände tåget utan att först ha inspekterat utfartstågsvägen.

Björneborg den 16/10 1951.

Då tåg 7604 var på ingående, urspårade fyra vagnar i infartsväxeln.

Enär omändringsarbeten på säkerhetsanläggningen pågingo, var förreglingen bruten, och tågen intogos enligt såo § 52: 3. Tkl hade inspekterat tågsvägen genom att inspektera manövreringsanordningarna i ställverket och därefter givit tågin-släpparen order att taga in tåget enligt såo § 52: 3. Tkl avlägsnade sig därefter några steg från ställverket och hade sin uppmärksamhet riktad mot tåget, varför han ej observerade signalreparatörens göranden. Denne var nämligen sysselsatt med arbeten på ställverksanläggningen och uppehöll sig just då vid själva ställverksapparaten. Innan tåget i sin helhet passerat infartsväxeln, lades denna om av signalreparatörens biträde med påföljd att tåget spårade ur.

Tåg 7604, som normalt skulle ankomma innan signalreparatörerna började på morgonen, var ifrågavarande dag över en timme försenat. Detta hade reparatörs-personalen icke kännedom om utan trodde, att tåg 7604 redan passerat, och att det var tåg 7601, som närmast var att vänta, och som vid tillfället var på ingående. Tkl skulle ha tillsett att förekommande växelvevar icke omlades, förrän tåget i sin helhet passerat till tågsvägen hörande växlar.

Åsträsk—Ekträsk den 27/10 1951.

I tåg 6053 urspårade på linjen främre hjulparet i näst sista vagnen. Den urspårade vagnen var en ba tjänstevagn och Δ -märkt. Endast obetydliga materiella skador uppstodo.

Orsaken till urspåringen var troligen ett brott på den urspårade vagnaxelns ena lagergaffel.

Lokpersonalen hade ej erhållit order på S10, att Δ -märkt vagn medfördes i tåget.

Alvesta den 23/12 1951.

När tåg 6273 var på utgående från stationen, urspårade nio godsvagnar i en växelkorsning. Vagnarna gingo vid sidan av rälsen ca 100 meter, innan tåget kunde bringas till stopp.

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

C. Kollisioner med småfordon.

Degermyr—Hörnsjö den 2/2 1951.

En motortralla, som framfördes som B-fordon, kolliderade på linjen Degermyr—Hörnsjö med tåg 6055, som backade. Trallan erhöll betydande skador. Inga personer skadades.

B-fordonet utfördes på linjen ca 15 min. efter det att tåg 6055 passerat. Tåget fick lokska och backades tillbaka till närmaste telefonställe. B-fordonsföraren upptäckte icke i tid tåget, enär han i kollisionsögonblicket befann sig i en bergskärning.

Föraren på tåg 6055 förfor oriktigt, enär han backade tåget enbart för att begära hinderanmälan och hjälplok. Backning får nämligen endast ske i de två fall, som finnas angivna i såo § 83:2. I detta fall skulle bestämmelserna i såo § 84:1 ha tillämpats.

Fåglavik—Herrljunga den 13/3 1951.

Tåg 4357 sammanstötte på linjen Fåglavik—Herrljunga med en rälsbil, som framfördes som B-fordon. I rälsbilen färdades förutom föraren tre banarbetare, varav en på flaket. De, som befunno sig i förarhytten, hoppade av och undkommo utan nämnvärda skador. Den banarbetare, som färdades på rälsbilens flak, döddes. På grund av sin placering bakom förarhytten, upptäckte han icke tåget i tid och hörde förmodligen ej heller de övrigas varningsrop. Rälsbilen blev fullständigt ramponerad.

B-fordonsföraren hade kl 6.50 i vanlig ordning anmält färden till underrättelsestationen, Herrljunga. Tågklarararbiträdets därstädes ringde därvid upp Falköping för att höra efter, var tåg 4357 befann sig. B-fordonsföraren, som själv avlyssnade samtalet, fick härvid veta, att tåget beräknades avgå ca 10 min. försenat från Falköping. Tåget avgick dock endast 4 min. försenat och passerade Fåglavik 1 min. före tidtabellstiden. B-fordonsfärden anträdde kl 7.07, alltså nära 20 min. efter det att upplysning om tågläget erhållits. Hade färden däremot anmälts omedelbart innan den anträdde, är det sannolikt, att B-fordonsföraren erhållit säkrare besked rörande tågs 4357 avgång från Falköping.

Vid det förhör som hölls med anledning av olyckan, framkom att det rådde delade meningar, huruvida småfordon av denna typ skulle hänföras till A- eller B-fordon. Tydligare bestämmelser i detta avseende äro nu utfärdade.

Rämshyttan—Ulvshyttan den 17/4 1951.

Extratåg 9594 kolliderade vid södra änden av tunneln på linjen Rämshyttan—Ulvshyttan med en motordressin, som framfördes som B-fordon. Småfordonsföraren hoppade av och undkom utan nämnvärda skador. Motordressinen ramponerades helt.

Föraren hade i vanlig ordning anmält färden till underrättelsestationen men hade därvid icke fått upplysning om extratågets gång.

Rimforsa—Slätmon den 4/5 1951.

Tåg 4681 påkörde på linjen Rimforsa—Slätmon en motortralla och till denna kopplad godsflyttningstralla. Småfordonen framfördes som B-fordon. Inga personer skadades.

Tåg 4681, som normalt icke går dag efter soh, hade denna dag anordnats på S5. Då B-fordonsfärden anmäldes, hade emellertid underrättelsestationen, Kisa, icke kännedom om tågets gång. S5 erhöles så sent, att tåget hann framgå två stationshåll på underrättelsesträckan, innan underrättelsestationen kunde föranstalta om ordergivning till tåget, att sträckvakterna icke voro underrättade. Härvid förbisa dock tkl i Kisa, att B-fordon uttagits på linjen Rimforsa—Kisa, varför lokpersonalen på tåg 4681 icke hade kännedom om B-fordonsfärden. Tl hade visserligen i god tid utfärdat S5 ifråga, men på grund av tågförseningar och bristfälliga telefonförbindelser blev denna i sin helhet ej expedierad före tågets avgång. Tl underlät att enligt säo § 35: 4 övervaka att kvitto inkommit från underrättelsestationen, innan tåget utgick på underrättelsesträckan ifråga.

Hinsnoret—Falun C den 22/5 1951.

Tåg 4874 påkörde på linjen Hinsnoret—Falun C ett B-fordon, varvid detta fullständigt ramponerades. Av motordressinens passagerare skadades fyra lindrigt.

Småfordonsföraren anmälde i vanlig ordning färden till underrättelsestationen, Borlänge, som därvid upplyste föraren om att tåg 4874 var försenat, och att mötet med tåg 105 skulle ske i Ornäs. B-fordonsföraren ringde därefter upp Falun, »en av gränsstationerna för vederbörande stationssträckan», och fick besked om att tåg 105 beräknades avgå från Falun omkring kl 16.00. Sedan tåg 105 passerat Källviken på stationssträckan Falun C—Hinsnoret, anträdde färden mot Hinsnoret. Strax norr om stationen kolliderade B-fordonet med tåg 4874, som mött tåg 105 i Hinsnoret istället för i Ornäs.

Småfordonsföraren hade förlitat sig på underrättelsestationens upplysning om tågföljden beträffande tåg 4874. Med hänsyn till detta tågs försening och att ytterligare ändring av tågmötet vore tänkbar, borde B-fordonsföraren ha gjort förnyad anmälan omedelbart innan färden anträdde. Utredningen har nämligen givit vid handen, att upplysning om tågläget inhämtats ca 25 min före färdens början. Småfordonsföraren har visserligen följt bestämmelserna i § 82: 3a genom att inhämta upplysning om tågläget från en av sträckans gränsstationer, Falun C, men med hänsyn till tågläget i det nu relaterade fallet hade det varit lämpligare, att han vänt sig till den station, mot vilken färden skulle anträdas, nämligen Hinsnoret. Om så skett, hade han sannolikt fått veta, att mötet mellan de båda tågen på nytt ändrats.

Kopparåsen—Björkliden den 27/8 1951.

Malmtåg nr 29 kolliderade på linjen Kopparåsen—Björkliden med en motortralla. Småfordonsföraren och en annan person, som åkte på trallan, hoppade av. Föraren undkom härvid utan skador, under det att passageraren ådrog sig ett komplicerat benbrott. Motortrallan förstördes fullständigt.

B-fordonsfärden anträdde från Björkliden. Någon anmälan om färden gjordes icke till underrättelsestationen, Abisko Östra. Som förklaring härtill uppgav småfordonsföraren, att han ett flertal gånger ringt underrättelsestationen utan att dock erhålla svar. Enligt såo skall i sådant fall vederbörliga upplysningar i stället inhämtas hos en av gränsstationerna för den sträcka, som skall befaras. Detta underlät småfordonsföraren att göra. Innan färden anträdde, hade han dock ringt till tkl i Kopparåsen och sagt, att han ämnade färdas efter tåg 34 samt begärt, att tåg 29 skulle kvarhållas, tills han anlant dit. Denna begäran gjordes dock utan iakttagande av bestämmelserna i såo § 33: 10. Sålunda använde sig icke B-fordonsföraren av den för begäran om tågs kvarhållande föreskrivna formuleringen. Tkl å sin sida repeterade icke förarens begäran och skrev ej heller ut order om kvarhållande på S11. Tåg 29 hade dessutom icke fast uppehåll i Kopparåsen, vilket är ett villkor för att dylikt kvarhållande skall få ske.

Ripats—Harrträsk den 1/10 1951.

Extra malmtåg nr 128 påkörde på linjen Ripats—Harrträsk en motordressin med tillkopplad släptralla. Inga personskador uppkommo.

B-fordonsföraren hade icke underrättats om extratågets gång. Upplysning till småfordonsföraren jämlikt såo § 82: 6 hade på underrättelsestationen lämnats av ett kontorsbiträde, som enligt planen för säkerhetstjänsten visserligen hade befogenhet att föra telefonboken, men som, innan upplysning ur denna lämnades, först skulle inhämta tkl medgivande. Dylikt medgivande hade i detta fall icke lämnats.

Landafors—Mobodarne den 30/11 1951.

En motordressin, som var på väg mot Söderhamn C, kolliderade på linjen Landafors—Mobodarne med en motortralla. Båda småfordonen framfördes som B-fordon. Vid kollisionen skadades föraren på motortrallan. Fordonen skadades avsevärt.

Båda småfordonsförarna hade i vederbörlig ordning anmält färden till underrättelsestationen. Föraren på dressinen fick därvid upplysning, att ett annat B-fordon (motortrallan) uttagits för färd från Kilafors till Mobodarne. Föraren på sistnämnda fordon hade dock utan underrättelsestationens vetskap ändrat färdriktning och var i kollisionsögonblicket på väg mot Landafors. Enl. såo § 82: 6 skall ändring av färdriktningen endast ske i undantagsfall, varvid meddelande härom skall lämnas till underrättelsestationen.

D. Tillbud till missöde.

Dysjön—Ånge den 13/1 1951.

Tåg 2423, som skulle möta tåg 4354 i Dysjön, avsändes därifrån, innan tåg 4354 inkommit. Misstaget upptäcktes, när tkl i Dysjön anmälde »2423 ut». Tågen stoppades genom nödutlösning av kontaktledningen. Tåg 2423 stannade vid Moradal blp och tåg 4354 cirka 3 km därifrån. Medelst de på loken befintliga portabla telefonerna satte sig lokföraren på tåg 4354 och thfh på tåg 2423 i förbindelse med tkl i Ånge och erhöilo besked om anledningen till nödutlösningen. Tåg 4354 backades tillbaka till Ånge, varefter tåg 2423 framgick dit.

Tkl i Ånge hade erhållit »klart» för tåg 4354 av tkl i Dysjön. Denne hade dock genom samtal med tåg x i Ånge fått den uppfattningen, att mötet mellan tågen 4354 och 2423 på grund av det förstnämnda tågets försening skulle komma att förläggas till Ånge. Av denna anledning hade tkl i Dysjön för att underlätta en snabb expediering av tåg 2423 i förväg iordningställt en vso, som han undertecknat med tkl i Ånge namn. Vid anmälan »4354 ut» hade tkl i Ånge samtidigt läm-

nat »då-klart» för tåg 2423. Denna tåganmälan missuppfattades dock av tkl i Dysjön, som sade sig ha fått den uppfattningen, att tåg 2423 skulle framgå till Ånge och där möta 4354. I tågtidjournalen strök han därför »klart-anmälan» för tåg 4354 utan att till tkl i Ånge återkalla denna anmälan och införde sedan »klart» för tåg 2423 till Ånge. Därefter delgav han tågpersonalen på tåg 2423 vso och avsände tåget.

Tillbudet har föranletts av

- att tkl i Dysjön utskrivit vso för tåg 2423 samt undertecknat densamma med tkl i Ånge namn utan att ha erhållit sådan order från denne,
- att han i tågtidjournalen strukit »klart-anmälan» för tåg 4354 utan att återkalla denna anmälan,
- att han missuppfattat den av tkl Ånge lämnade »då-klart anmälan» för tåg 2423 och icke i tågtidjournalens anmärkningskolumn vid 2423 infört »då 4354 inkommit».

Överum den 19/2 1951.

Tåg 4691 kunde ej stoppas framför huvudsignalen i stoppställning utan passerade denna på huvudtågvägen och uppkörde härvid södra yttersta växeln, som låg till sidotågväg för tåg 1516. Då tåget stannade, stodo ca 35 vagnar utanför yttersta växeln i södra änden av bangården.

Vid översyn av tåget visade det sig, att bromsledningen ej var kopplad efter 10: de vagnen från loket med påföljd att endast en bromsvagn var ansluten till bromsledningen. Bromsprov hade icke utförts på föreskrivet sätt.

Vretstorp—Östansjö den 14/4 1951.

En Ob-vagn, som var inväxlad på sidospåret vid Vattenfallsverkets anläggning vid Odensvi på linjen Vretstorp—Östansjö, kom i drift, när den under lossning skulle förflyttas en kortare sträcka. På grund av den starka lutningen misslyckades varje försök att stoppa vagnen. Vagnen spårade ur i korsningen mellan sidospåret och nedspåret. En i närheten boende lantbrukarson observerade dock vagnen, då denna kom utrullande på huvudspåret. Pojken satte sig i förbindelse med Vretstorp och Östansjö och meddelade det inträffade, varefter hinderanmälan utväxlades mellan de båda stationerna.

Två Ob-vagnar hade ett par dagar tidigare utväxlats till Odensvi. Vagnarna voro icke försedda med handbroms. Ej heller funnos på platsen några bromsskor eller andra förstängningsanordningar, utan vid vagnarnas förstängning hade plankbitar kommit till användning, varvid dessa placerats endast på ena rälssträngen.

Då sidospåret saknade såväl spårspärr som skyddsväxel, hade man som försiktighetsåtgärd brutit en skarv på sidospåret ca 100 meter från växeln. Sedan man lossat och dragit ur spikarna på en längd av 6 à 7 meter på en rälsen, hade den sålunda lösgjorda delen skjutits ut ett stycke — ca 20 cm — från skarvänden räknat. Den öppna delen från räls-skarven och fram till den andra änden var ca 2 meter.

En skiss med förslag till skyddsåtgärd vid Odensvi har sänts till distriktschefen vid II distriktet. Enligt skissen böra två mitt emot varandra liggande räler baxas ut med en längd av ca 10 m i riktning från huvudspåret, så att rälsändarna närmast huvudspåret bliva sidoförskjutna ca 0,4 m.

Korsnäs den 10/8 1951.

Tåg 105 ingick på industrispåret, det s. k. Nässpåret, vid Korsnäs. Infartssignalen visade tydlig och fullständig körsignal, trots att växeln, som förreglas i lokalställverket vid Hosjö, låg i fel läge. Lokföraren hann icke i tid bromsa tåget,

utan detta gick in på industrispåret ett femtiotal meter. Ena strömavtagaren på loket skadades.

Vid tillfället pågick växling vid Näs Lådfabrik. Överenskommelse hade träffats med växlingsledaren, att loket skulle »låsas in» på Nässpåret, tills tåg 105 passerat. Växlingsledaren gav order till en man i växlingslaget att lägga om förreglingsveven och sedan cykla fram till Korsnäs station med K16-nyckeln. Växlingsledaren underlät dock att lägga såväl spårspärren som växeln i normal-läge, sedan han passerat med växlingsloket. Växlingsbiträdet fullgjorde ordern att lägga om förreglingsveven. Han kände härvid, att denna gick tungt, och att det tog emot men fick veven att klinka in, trots att både spårspärren och växeln till industrispåret lågo i fel läge.

Händelsen erinrar om att våld icke får användas vid handhavandet av ställverk och andra säkerhetsanläggningar.

Forsbacka den 23/8 1951.

Sedan tåg 823 avgått från Forsbacka och kommit strax utanför stationsgränsen, såg föraren en motordressin komma mot tåget. Tåget kunde stoppas på betryggande avstånd från dressinen och backades tillbaka till stationen.

B-fordonsföraren hade hos tkl i Forsbacka begärt kvarhållande av tåg 823. Tkl hade omedelbart härefter blivit upptagen av ett annat telefonsamtal och uraktlät att vidtaga de säkerhetsåtgärder, som äro föreskrivna vid kvarhållande av tåg för möte med B-fordon. Sålunda hade order på S11 icke utskrivits, och inga anteckningar gjorts i överlämningsbok eller tågtidjournal. Påminnelse-skärm hade icke använts.

Krampen den 26/10 1951.

Tåg 4352 avsändes från Krampen utan att framgångsorder för tåget att möta 4379 i Dagarn erhöles. Något missöde inträffade icke.

Tågläget var vid tillfället följande:

Mötet mellan tågen 4353 och 4352, som normalt ligger i Näverkärret, hade förlagts först till Krampen och sedan till Skinnskatteberg. Vso att framgå till Skinnskatteberg delgavs lokpersonalen på tåg 4352 i Krampen. I Krampen skulle tåget enligt tidtabellen dessutom möta tåg 4379. Skinnskatteberg lämnade »klart» för tåg 4352, varefter tkl i Krampen avsände tåg 4352, ehuru någon ändring av mötet mellan 4352 och 4379 icke skett. Tkl i Skinnskatteberg, som själv varken avsänt vso, avseende mötet mellan 4353 och 4352, eller lämnat »klart» för tåget, upptäckte misstaget, men då hade 4352 redan avgått från Krampen. Vso för 4352 att framgå till Dagarn och möta 4379 erhöles under tiden och delgavs lokpersonalen i Skinnskatteberg.

Fel har i detta fall begåtts av:

1. den stk i Skinnskatteberg, som utan tkl tillstånd *dels* avsänt vso för 4352 och *dels* felaktigt lämnat »klart» för 4352,
2. tkl i Krampen, som glömt bort mötet mellan tågen 4352 och 4379,
3. lokpersonalen på tåg 4352, som brustit i möteskontroll, då man avgått från Krampen utan att ha erhölet framgångsorder att möta 4379 på annan station.

3. Tabeller

Tab. I. Olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar samt småfordonsfärder

	År 1951	Medeltal för åren	
		1946—50	1941—45
A. Vid tågrörelse			
1. Sammanstötningar ¹	27	32,6	41,4
2. Urspåringar	101	109,0	114,8
3. Kollisioner vid vägkorsning i plan	165	154,0	98,2
4. Kollisioner med småfordon	40	24,0	34,6
5. Eld i tåg ²	8	*	*
6. Andra olyckshändelser ³	72	*	*
Summa	413	*	*
B. Vid vagnuttagningar	3	—	—
C. Vid växlingsrörelser⁴			
1. Sammanstötningar	15	*	*
2. Urspåringar	3	*	*
3. Eld i vagn	—	*	*
4. Andra olyckshändelser ³	251	*	*
Summa	269	*	*
D. Vid småfordonsfärder⁵	11	*	*
Summa olyckshändelser	696	758,6	682,6
E. Antal dödade personer			
1. Resande	16	15,0	15,0
2. Järnvägsmän	22	22,8	24,6
3. Främmande personer	84	67,4	44,8
Summa	122	105,2	84,4
F. Antal skadade personer⁶			
1. Resande	83	58,6	52,6
2. Järnvägsmän	283	320,2	297,4
3. Främmande personer	31	42,2	37,8
Summa	397	421,0	387,8
Summa förolyckade personer	519	526,2	472,2

* Jämförbara medeltalsiffror finnas icke.

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.

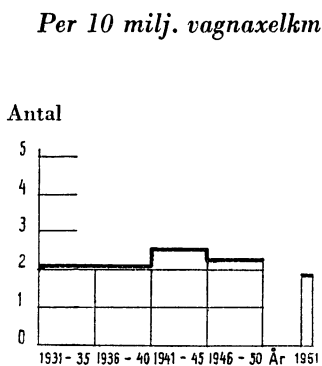
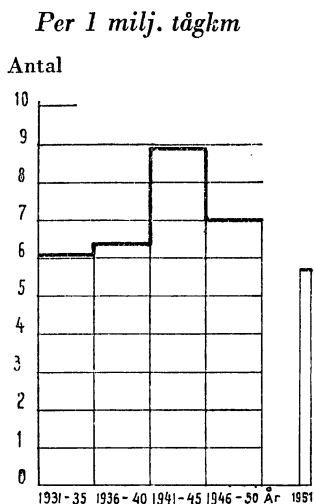
⁴ Här upptagas olyckshändelser, endast om skada vållats å material till ett belopp av minst 5 000 kr. eller å person.

⁵ Här upptagas olyckshändelser vid småfordonsfärder, som ej redovisats under A. 4, B eller C. 4.

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, vagnuttagningar samt småfordonsfärder

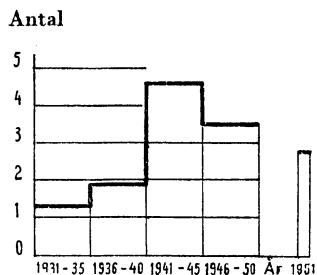
(Medeltal för 5-årsperioder 1931—50)



Urspårningar vid tåg- och växlingsrörelser

(Medeltal för 5-årsperioder 1931—50)

Per 100 milj. vagnaxelkm



Tab. II a) Antal sammanstötningar vid tågrörelse

	År 1951	Medeltal för åren	
		1946—50	1941—45
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och annat loktåg ¹	5	8,6	10,6
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och rälsbusståg	2	2,0	2,0
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och växlings- rörelse ² eller vagnuttagning	18	15,6	24,0
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och tågfordon ej tillkopplat dragfordon			
Sammanstötningar mellan loktåg ¹ och stoppbock eller annat fast föremål	1	2,4	2,8
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och annat rälsbusståg	1	1,0	0,6
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och väx- lingsrörelse ² eller vagnuttagning	—	2,4	1,0
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och tåg- fordon, ej tillkopplat dragfordon			
Sammanstötningar mellan rälsbusståg och stopp- bock eller annat fast föremål	—	0,4	0,4
Sammanstötningar mellan motordressin, som går som tåg och annat tåg, tågfordon eller fast föremål	—	0,2	—
Summa	27	32,6	41,4
Härav med rälsbusståg, antal	3	5,8	4,0
Härav med rälsbusståg, i %	11,1	17,8	6,2
Tågkm för rälsbusståg i förhållande till tågkm i trafiktåg %	19,6	15,9	10,3
Antal sammanstötningar, som inträffat på station ..	20	26,2	33,6
Antal sammanstötningar, som inträffat på linjen ...	7	6,4	7,8

¹ Loktåg = andra tåg än rälsbusståg.

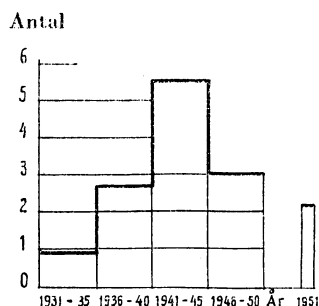
² Här upptagas även sammanstötningar med tågfordon, som ingå i tågsätt, med vilket växling äger rum.

Diagram till tab. II a

Sammanstötningar vid tågrörelse

(Medeltal för 5-årsperioder 1931—50)

Per 10 milj. tågkm



Tab. II b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse

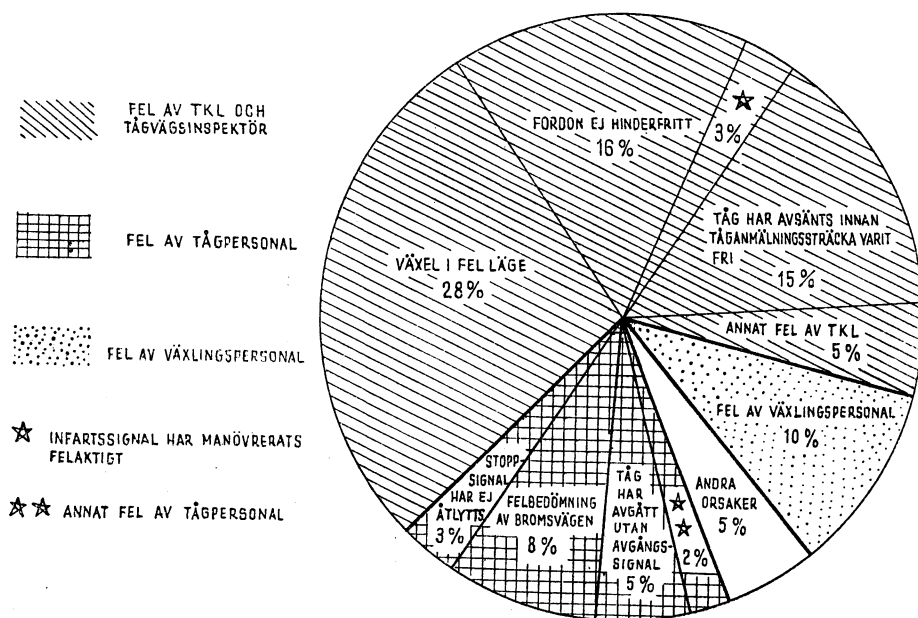
	Inträffade sammanstötningar			Inträffade sammanstötningar samt tillbud därtill		
	år 1951	medeltal för åren		år 1951	medeltal för åren	
		1946—50	1941—45		1946—50	1941—45
<i>Fel av tågvägsinspektör</i>						
Växel i tågväg i fel läge	7	7,4	7,8	17	10,6	15,0
Fordon i eller ej hinderfritt i förhållande till tågväg	3	5,6	9,0	5	3,2	12,0
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel eller spårspärr, som medfört att fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	2	—	0,4	4	0,2	0,4
Växling har pågått eller igångsatts i tågvägen	1	0,2	0,6	2	0,4	1,0
Summa	13	13,2	17,8	28	19,4	28,4
<i>Fel av tågklarare vid tågexpediering</i>						
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp	—	0,4	0,4	1	0,8	1,2
Växel omlagd framför tåg eller under tågs gång över växeln utan samband med för tidig tågvägsutlösning	—	0,2	0,2	—	0,2	0,2
Infartssignal ej återställd till stopp .	1	1,0	1,2	1	1,4	2,0
Felaktig eller utebliven ordergivning	—	0,2	0,4	2	1,0	2,2
Felaktig eller ej utförd stoppsignalering eller hinderanmälan	—	0,6	0,8	—	1,8	1,2
Tåg har avsänts utan att »O in» erhållits eller felaktigt lämnats för föregående tåg	1	0,6	1,0	7	7,2	8,4
Tåg har avsänts innan mötande tåg inkommit	1	0,4	—	2	3,6	2,0
Vid tågs intagande: såsom missuppfattning av »beredd» genomfartståg har intagits utan att under rättas om hinder	—	0,2	—	—	1,0	0,4
Tågklararen har lämnat tillstånd till tåg att gå förbi stoppsignal från huvudsignal, när hinder förelegat	1	0,2	—	1	0,4	—
Summa	4	3,8	4,0	14	17,4	17,6
<i>Fel av tågpersonal vid tågs framförande</i>						
Bristande uppmärksamhet på fasta signalinrättningar, så att rörelse skett förbi stoppsignal	1	1,2	2,2	2	3,8	3,6
Felaktigt handhavande av bromsen eller felbedömning av bromsvägen från förarens sida	3	4,2	6,0	5	4,6	7,6
Tåg har avgått från oövakad dpl innan mötande tåg inkommit eller utan att framförliggande linje varit fri för tåget (såo § 100 el. sär)	—	0,4	0,6	—	0,4	0,8
Tåg har avgått utan avgångssignal	1	0,8	—	3	2,6	0,6
Felaktig eller utebliven stoppsignal för tåg, som stannat på linjen	—	0,6	0,8	1	0,6	0,8

Tab. II b) forts.

	Inträffade sammanstötningar			Inträffade sammanstötningar samt tillbud därtill		
	år 1951	medeltal för åren 1946—50 1941—45		år 1951	medeltal för åren 1946—50 1941—45	
Felaktigheter vid tågs intagande på obehövad mötesplats (såo § 100) eller tågplats (sär)	—	0,2	—	—	0,2	—
Summa	5	7,4	9,6	11	12,2	13,4
<i>Fel av växlingsledare eller signalgivare, tillsyningsman vid vagnuttagning</i>						
Signal till rörelse har givits utan aktgivande på fasta signalinrättningars ställning	3	0,6	0,4	3	0,6	0,6
Betryggande åtgärder till skydd mot stöt eller kraftigt ryck har ej vidtagits, annat fel vid skjutsningsrörelse	—	0,4	0,4	—	0,4	0,8
Bristfällig eller ej utförd förstängning och fastbromsning av vagnar, som kommit i rörelse	1	1,4	3,4	2	2,2	4,8
Växlingsrörelse har igångsatts i strid mot bestämmelserna i såo § 56 ...	—	3,8	3,0	—	4,8	5,2
Växlingsrörelse har igångsatts av annan än platsens personal eller utan tågklarerares medgivande ..	—	0,4	0,4	—	0,6	0,8
Fel vid växling på obehövad driftplats under vagnuttagning	—	0,2	—	—	0,2	—
Summa	4	6,8	7,6	5	8,8	12,2
<i>Andra orsaker</i>						
Fel vid bromsprovning eller fel på bromsarna	—	0,6	1,0	2	1,2	1,4
Fel på växel- och signalsäkerhetsanläggning	—	0,2	0,8	—	0,8	0,8
Lokaliserade fel på rullande materiel	1	—	—	1	0,6	—
Självavkoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	—	0,6	0,6	—	0,6	0,8
Summa	1	1,4	2,4	3	3,2	3,0
Summa summarum	27	32,6	41,4	61	61,0	74,6
Vid ovan angivna händelser har därjämte förare kört förbi felaktig signalbild i antal fall	—	0,8	—	—	1,0	0,2

Sammanstötningar vid tågrörelse och allvarliga
tillbud därtill år 1951

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab. III. Urspårningar vid tågörelse

Orsak	År 1951	Medeltal för åren	
		1946—50	1941—45
Axelbrott på grund av varmgång	20	13,2	12,0
Axelbrott på grund av gamla bräckor	8	7,4	4,0
Axelbrott på grund av obekant orsak	—	10,0	24,8
Hjulringsbrott, lös hjulring	3	2,4	5,4
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk ..	6	5,0	5,0
Annat lokaliserat fel på rullande materiel	10	11,4	6,4
Rälsbrott	—	1,0	1,2
Annat lokaliserat fel på banan	5	4,8	5,6
Fellagd växel eller spårspärr	7	10,2	10,2
Växel har omlagts under fordon i rörelse	3	4,0	4,6
Vid gång genom tidigare uppkörd växel; växeltunga har ej slutit	1	2,8	3,4
Bromssko eller annat främmande föremål har på- körts	8	2,4	1,2
Lastförskjutning eller från tåget nedfallet föremål ..	7	5,4	4,8
Tåget har framförts med för hög hastighet	1	0,6	0,6
Vid kollision med landsvägsfordon	3	2,0	2,0
Annan orsak; obekant orsak	22	27,2	23,6
Summa	104 ¹	109,8	114,8
I ovan angivna fall har tåg framförts förbi stopp- signal; förbi hinderpåle etc.	—	1,4	1,0
I ovan angivna fall har tåg framförts utan avgångs- signal	—	—	0,4
Urspårning har inträffat i rälsbusståg	13	13,0	9,0

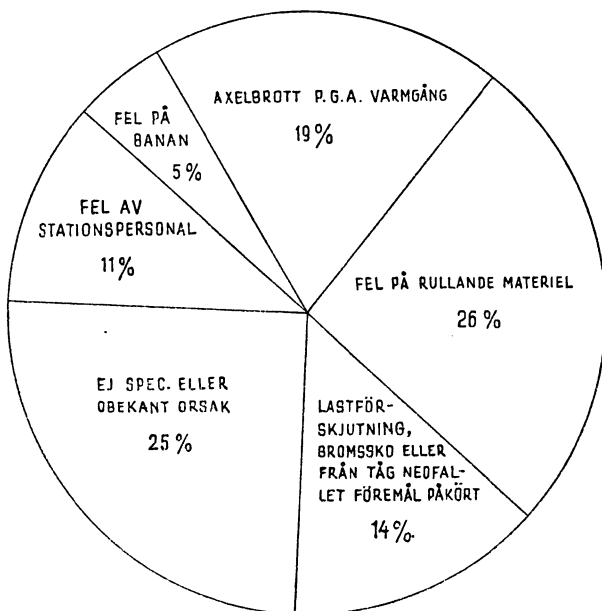
¹ Här i ingå 3 olyckshändelser, som även redovisas under »Kollisioner vid vägkorsning i plan» på tab. I.

Tab. IV a) Olyckshändelser vid färd med småfordon

	År 1951	Medeltal för åren	
		1946—50	1941—45
Kollisioner mellan tåg, vagnuttagning samt väx- lingsrörelse och småfordon, som			
framförts som A-fordon	1	1,2	2,4
framförts som B-fordon	26	12,0	15,4
framförts som C-fordon	14	10,8	16,8
Kollisioner mellan två småfordon	2	—	—
Kollisioner mellan småfordon och landsvägsfordon .	4	—	—
Småfordon har spårat ur	5	—	—
Summa	52	24,0	34,6
Antal järnvägsmän, som avsevärt skadats vid små- fordonsfärd	18	7,6	6,8
Härav med dödlig utgång	4	4,2	4,4
Antal fall, då kollision inträffat med B-fordon på grund av att tåg ej kvarhållits på station, när så begärts	—	—	2,2

Urspåringar vid tågrörelse år 1951

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab. IV b) Orsaker till olyckshändelser vid småfordonsfärder

	År 1951	Medeltal för åren	
		1946—50	1941—45
<i>Småfordonsförares fel</i>			
Upplysningar ej inhämtade om extratåg o. d.	4	1,8	2,6
Upplysningar ej inhämtade om tågförseningar m. m.	5	1,0	0,4
Lokalgodstågs avsändande 15 min. före tdt-tiden har ej beaktats	—	0,2	0,4
Tågläget i andra fall har ej beaktats	13	11,2	9,6
Stoppsignalering till skydd för småfordonet har ej anordnats	—	0,8	0,6
Småfordon har kvarlämnats på spår	4	4,6	10,0
Småfordon har framförts som B- eller C- och ej som A-fordon	2	0,4	0,2
Småfordon har framförts på tågspår på station utan tillstånd	1	—	0,4
Småfordon har utförts på linjen av ej därtill berättigad förare	—	—	0,2
Småfordon har ej varit betryggande förstängt	1	—	0,8
<i>Tågklararens fel</i>			
Felaktiga, otillräckliga eller uteblivna upplysningar	6	2,0	3,6
Felaktiga eller ej införda anteckningar i under- rättelsebok	—	—	0,4
Begärt kvarhållande av tåg har ej iakttagits	—	—	2,0
Lokps har ej ordergivits om att banpersonal ej underrättats	2	—	0,2
Stoppsignalering ej anordnad	—	0,2	0,2
Tåg har avsänts före tdt-tiden eller innan A-fordon anmälts undanfört	—	0,2	0,2
Tågväg lagd till spår, där småfordon befunnit sig ...	—	—	0,2
<i>Tågpersonals fel</i>			
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna när tåg backat ..	1	—	—
Extratåg har ej framförts med tillräcklig försiktighet	1	0,6	0,8
Tåg har ej kunnat stanna i tid eller på avsedd plats	1	—	0,2
<i>Annat fel</i>			
Tåg har backat (även reglementsenligt)	—	0,4	—
Utväxlade meddelanden ha missuppfattats	2	0,4	1,0
Kollision vid vägkorsning	4	0,2	0,6
Småfordon har sparat ur	5	—	—
Summa	52	24,0	34,6

Tab. V a) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1951

Antal be- fintliga kors- ningar vid 1950 års utgång	Säkerhetsanordningarnas beskaffenhet	Kollisioner mellan rälsgående fordon och				Sum- ma	Antal per- soner, som härvid		Antal fall då stängd grind eller fälld bom påkörts utan sam- band med kollision	Antal olycks- händelser	
		väg- bussar	övriga motor- fordon	häst- skjut- sar	gående och åkande på cykel eller spark- stötting		dödade	avse- värt ska- dats		vid dags- ljus	i mör- ker
	A. Vägkorsningar vid huvudspår										
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>										
2 577	Bevakade grindar eller bommar ...	1	15	1	7	24	8	8	383	227	180
171	Automatiska anläggningar med en- bart ringklockor	—	3	—	1	4	1	—	—	3	1
73	Automatiska anläggningar med en- bart ljussignaler	—	3	—	—	3	1	—	—	2	1
712	Automatiska anläggningar med så- väl ringklockor som ljussignaler ..	—	23	1	3	27	13	1	—	23	4
220	Kryssmärken, fri sikt	1	11	—	—	12	2	3	—	10	2
20 ¹	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3 773	Summa	2	55	2	11	70	25	12	383	265	188
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna</i>										
97	Bevakade grindar eller bommar	—	1	—	—	1	—	—	4	2	3
48	Automatiska anläggningar med en- bart ringklockor	—	—	—	1	1	1	—	—	—	1
2	Automatiska anläggningar med en- bart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Automatiska anläggningar med så- väl ringklockor som ljussignaler ..	—	1	—	1	2	1	—	—	2	—
58	Kryssmärken, fri sikt	—	4	—	—	4	—	4	—	4	—
1 120	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	24	1	4	29	5	2	—	25	4
32 470	Skyddsanordningar saknas	—	49	11	14	74	24	7	—	60	14
33 824	Summa	—	79	12	20	111	31	13	4	93	22
	B. Vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgrupsspår										
	<i>Allmänna eller allmänt befarna vägar</i>										
112	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1
3	Automatiska anläggningar med en- bart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Automatiska anläggningar med så- väl ringklockor som ljussignaler ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Kryssmärken, fri sikt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
520	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
186	Skyddsanordningar saknas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
844	Summa	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1
38 441	Summa summarum	2	134	14	31	181	56	25	389	359	211

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

Tab. V b) Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1951

Fördelning efter skyddsanordningarnas beskaffenhet

Trafikelement	Bevakade grindar	Fällbommar	Enbart ringklockor	Enbart ljussignaler	Såväl ring- som ljussignaler	Kryssmärke, ägo-grindar eller oskyddad korsning	Summa kollisioner år 1951	Vid förestående kollisioner	
								dödade	avsevärt skadade
Personbil	—	9	1	2	7	32	51	17	8
Omnibus	—	1	—	—	—	1	2	—	—
Tyngre motorcykel	—	1	—	—	2	5	8	5	3
Lättviktsmotorcykel	1	1	—	1	1	5	9	3	—
Lastbil	—	4	2	—	12	39	57	4	7
Motorredskap	—	—	—	—	2	7	9	1	1
Spårvagn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hästskjuts	—	1	—	—	1	12	14	2	2
Sparkstötting	—	3	—	—	—	1	4	3	1
Cykel	—	2	1	—	3	6	12	7	2
Gående	—	2	1	—	1	11	15	14	1
Summa kollisioner	1	24	5	3	29	119	181	—	—
Därvid:									
antal dödade	—	8	2	1	14	31	—	56	—
antal avsevärt skadade	—	8	—	—	1	16	—	—	25

Tab. V c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar

Orsaker	1951
Vägtrafiken har ej varit avspärrad med bommar, grindar eller av posterande vakt	6
Fordon på järnvägen har förts över vägkorsningen utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits:	
vid tågrörelse	1
vid vagnuttagning	—
vid växlingsrörelse	1
vid småfordonsfärd	4
Felaktighet på vägsäkerhetsanläggningen	—
Summa	12
Kollisionen har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av felaktighet på vägsäkerhetsanläggningen	169
Summa summarum	181
Då kollision inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	12
Fälld bom eller stängd grind har påkörts av landsvägsfordon	389
Väglaget har härvid uppgivits vara halt	37

Tab. VI. Olyckshändelsernas fördelning på olika bansträckor under år 1951

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar vid tågrörelse	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
1	Krylbo—Stockholm C¹	39	—	—	1	5	95
	Uppsala C—Enköping	—	—	—	—	—	18
	Ludvika—Tillb., Tillb.—Cst¹ ...	11	—	1	—	4	81
	Tillberga—Köping¹	3	—	—	—	2	44
	Sl—Tb, Ruh—Ep, Rm—Kbä, Spå—Häv	—	—	—	—	—	44
	Kärrgruvan—Ängelsberg	2	—	—	—	1	12
	Krylbo—Mjölby¹	28	1	7	2	3	108
	Örebro S—Svartå¹	—	—	—	—	—	30
	Stockh. C—Hallsb. (Se)¹	24	—	5	1	1	98
	Södertälje S—Eskilstuna C (Mfd, Sgs, Skv)¹	3	—	—	—	—	77
37	Lärbro—Burgsvik (Visby h.) (0,891 m)	4	—	1	—	1	52
	Slite—Hablingbo (0,891 m)	1	—	1	—	—	33
	I distr. normalsp.	110	1	13	4	16	607
	smalsp. (0,891 m)	5	—	2	—	1	85
	Summa	115	1	15	4	17	692
6	Charlottenberg—Laxå (Fry)¹ ...	27	1	3	1	—	63
	Torsby—Kil	—	—	—	—	—	23
	Vansbro—Kristinehamn (Fhn) ..	3	—	1	1	1	26
	Vansbro—Särna	4	—	1	—	2	29
8	Hallsberg—Falköping C¹	9	1	2	2	3	56
	Falköping C—Göteborg C¹	38	1	—	3	1	79
	Skövde—Karlsborg¹	—	—	—	—	—	19
	Falköping C—Nässjö¹	2	—	—	—	—	54
9	Vartofta—Tidaholm	—	—	—	—	—	17
	Strömstad—Göteborg¹	—	—	—	—	—	92
	Munkedal—Lysekil¹	1	—	—	—	1	20
	Uddevalla hamn—Bengtsfors V (0,891 m)	3	—	—	—	2	36
36	Göteborg C—Halmstad C¹	11	—	1	—	7	123
	Göteborg C—Borås C¹	—	—	—	—	—	30
	Gårdsjö—Göteborg Vg (Gsp) (0,891 m)	4	1	2	—	1	101
	Mariestad—Moholm (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	10
	Forshem—Tumleberg (Kkl) (0,891 m)	1	—	—	—	1	43
	Lidköping—Skövde (Ss) (0,891 m)	4	—	—	—	3	42
	Hjo—Stenstorp (Td) (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	35
	Trollhättan—Nossebro (0,891 m)	—	—	—	—	—	11
	II distr. normalsp.	95	3	8	7	15	631
	smalsp. (0,891 m)	12	1	2	—	7	278
	Summa	107	4	10	7	22	909
10	Hässleholm—Malmö C¹	28	1	—	1	—	42
	Malmö C—Trelleborg F¹	1	—	—	—	—	30
	Teckomatorp—Malmö C¹	4	—	—	—	3	27
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk)¹	3	—	1	—	2	46
	Landskrona—Lund C¹	1	—	—	—	—	26

Tab. VI forts.

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar vid tågrörelse	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
11	Mjölby—Hässleholm¹	63	5	12	2	4	83
	Nässjö—Oskarshamn	10	—	—	—	2	46
	Eksjö—Österbymo (0,891 m) ...	—	—	—	—	—	9
12	Halmstad C—Teckomatorp	6	—	1	—	5	72
	Veinge—Hässleholm¹	—	—	—	—	—	25
	Ängelholm C—Hälsingborg F¹ ..	4	—	—	—	1	24
	Hässleholm—Hälsingborg C¹	16	—	—	—	2	60
	Åstorp—Värnamo	1	—	—	—	—	50
	Åstorp—Mölle¹	4	—	—	—	2	30
	Klippan—Eslöv	1	—	—	—	1	22
	Billesholm—Landskrona	1	—	—	—	—	25
	Ängelholm—Klippan	1	—	—	—	—	—
28	Lund C—Trelleborg C	1	—	—	—	—	33
	Barsebäckshamn—Sjöbo	1	—	—	—	1	36
	Malmö V—Ystad	5	—	1	—	1	65
	Börringe—Smygehamn	—	—	—	—	—	20
	Ystad—Eslöv	2	—	—	—	1	55
	Ystad—Brösarp (Tli)	2	—	—	—	—	38
	Malmö C—Simrishamn (Bjg)	5	—	—	—	3	78
	Malmö V—Trelleborg—Rydsgård (Fo)	7	2	—	—	1	94
30	Älmhult—Sölvesborg	—	—	—	—	—	31
	Hässleholm—Ähus, Älmhult— Kristianstad	—	—	—	—	—	64
	Eslöv—Kristianstad, Hästveda— Brösarp	4	1	1	—	2	91
	III distr. normalsp.	171	9	16	3	31	1 213
	smalsp. (0,891 m)	—	—	—	—	—	—
	Summa	171	9	16	3	31	1 213
13	Storlien—Östersund C¹	5	—	1	—	—	43
	Östersund C—Bräcke¹	7	—	—	—	1	10
	Storuman—Hoting	1	—	1	—	—	20
	Hoting—Östersund C (Hdl, Ssd) .	2	—	1	—	—	24
14	Forsmo—Långsele¹	1	—	1	—	—	2
	Långsele—Bräcke¹	6	—	3	—	2	12
	Bräcke—Ånge¹	1	1	—	—	—	5
	Ånge—Sundsvall C¹	2	—	1	—	1	41
	Forsmo—Hoting	3	—	1	—	2	16
	Långsele—Härnösand	7	1	—	—	4	58
	Härnösand—Sundsvall C	10	—	—	—	1	33
	Sundsvall C—Hudiksvall	1	—	—	—	1	24
	Harmånger—Bergsjö (0,891 m) .	—	—	—	—	—	4
15	Ånge—Ljusdal¹	8	—	1	1	—	15
	Ljusdal—Krylbo¹	8	—	1	1	4	89
	Ljusdal—Hudiksvall	4	—	—	—	4	23
	Kilafors—Söderhamn C	2	1	—	—	—	16
	Hudiksvall—Gävle C	6	—	1	—	2	36
16	Brunflo—Mora	1	—	—	—	—	44
	Mora—Vansbro	—	—	—	—	—	12
	Sveg—Hede	—	—	—	—	—	18
	Orsa—Bollnäs (Dlf)	—	—	—	—	—	41
	IV distr. normalsp.	75	3	12	2	22	582
	smalsp. (0,891 m)	—	—	—	—	—	4
	Summa	75	3	12	2	22	586

Tab. VI forts.

Trafik- sektioner	Bandelar ¹ = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar vid tågrörelse	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
20	Haparanda gränsen—Boden C ..	1	—	—	—	—	28
	Karungi—Övertorneå	—	—	—	—	—	4
	Boden C—Jörn ¹	4	—	2	—	2	38
	Älvsbyn—Piteå	—	—	—	—	—	17
	Gällivare—Jokkmokk	2	—	—	—	—	10
	Jokkmokk—Arvidsjaur	—	—	—	—	—	14
	Arvidsjaur—Storuman	—	—	—	—	—	23
	Jörn—Arvidsjaur	—	—	—	—	—	9
	Jörn—Forsmo ¹	18	—	8	—	1	40
	Bastuträsk—Rönnskär (Bol)	1	—	—	—	1	44
21	Hällnäs—Storuman	—	—	—	—	—	13
	Vännäs—Holmsund	6	—	—	—	4	32
	Mellansel—Örnsköldsvik C	—	—	—	—	—	10
	V distr. normalsp. Summa	32	—	10	—	8	282
	19 V distr. MB Vassijaure gr—Luleå ¹	20	2	1	1	4	46
25	Borås C—Alvesta (Axf)	1	—	—	—	—	60
	Falkenberg—Limmared (0,891 m)	—	—	—	—	—	41
	Borås C—Jönköping C	3	—	1	—	—	19
	Varberg—Borås C—Herrljunga ¹ .	5	—	1	—	1	67
	Herrljunga—Uddevalla C ¹	5	—	2	—	2	48
26	Nässjö—Kalmar C	9	—	2	—	3	79
	Nybro—Emmaboda	1	—	—	—	—	9
	Alvesta—Karlskrona C	4	—	1	—	1	63
27	Sävsjö—Målilla (0,891 m)	2	—	—	—	1	25
	Växjö—Hultsfred (0,891 m)	5	—	3	—	1	34
	Kalmar C—Berga (0,891 m)	1	—	1	—	—	45
	Mönsterås—Fagerhult (0,891 m) .	—	—	—	—	—	19
	Brittatorp—Oskarshamn (0,891 m)	1	—	—	—	1	24
29	Kalmar C—Torsås (0,891 m)	—	—	—	—	—	29
	Ljungbyholm—Påryd (0,891 m) .	1	—	—	—	1	8
	Böda—Ottenby (0,891 m)	2	—	1	—	—	33
	Växjö—Ronneby C (1,067 m) ...	3	1	—	—	2	25
	Kristianstad—Karlskrona N (Of, Hvi) (1,067 m)	10	—	3	—	5	84
32	Karlskrona N—Torsås (Bka) (1,067 m)	1	—	1	—	—	28
	Halmstad Ö—Karlshamn C (Kvå) (1,067 m)	3	—	—	1	2	75
	Nässjö—Halmstad C	3	—	—	—	3	99
	Falköping C—Landeryd	1	—	—	—	—	47
	Jönköping H—Vaggeryd	3	1	—	—	2	15
33	Het—Rft, Vb—Kid, Tou—Hyb .	—	—	—	—	—	—
	VI distr. normalsp.	35	1	7	—	12	543
	smalsp. (1,067 m)	17	1	4	1	9	212
	smalsp. (0,891 m)	12	—	5	—	4	258
	Summa	64	2	16	1	25	1 013
33	Kil—Göteborg C ¹	9	2	1	—	2	72
	Lilla Edet—Älvhem	—	—	—	—	—	6
	Ärvika—Mellerud (Sfr, Äl)	3	—	2	—	1	76
	Körnsjö—Mellerud ¹	3	—	—	—	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 vid tågrörelse	Antal väg- korsningar med skyddsanordningar
			vid tågrörelse				
34	Falun C—Ludvika ¹	4	—	1	—	1	25
	Ludvika—Kil ¹ (Fdv)	7	—	2	—	1	42
	Vansbro—Ludvika	1	—	—	—	1	18
	Älvdalen—Falun C	7	—	2	—	1	47
	Falun C—Björbo	1	—	—	—	1	19
	Rättvik—Borlänge, Borlänge— Krylbo ¹	6	—	2	—	2	60
35	Gävle C—Falun C ¹	6	1	2	—	2	49
	Gävle C—Sala	3	—	—	—	3	32
	Gävle C—Uppsala C ¹ (Dma, Sfs)	7	—	1	—	1	50
	Ockelbo—Gävle C ¹	—	—	—	—	—	6
VII distr. normalsp. Summa		57	3	13	—	18	518
2	Järna—Mjölby ¹	21	1	3	—	2	131
	Åby—Katrineholm ¹	—	—	—	—	—	7
	Linköping C—Hultsfred (Åvg) ..	11	—	1	—	5	59
	Mjölby—Hästholmen	1	—	1	—	—	16
38	Norsholm—Västervik (0,891 m) .	8	—	—	—	7	60
	Jenny—Hultsfred (Vib) (0,891 m)	—	—	—	—	—	33
	Örebro S—Norrköp. Ö (Nh) (0,891 m)	7	—	1	—	3	72
	Norrk. Ö—Arkösund (Vvk) (0,891 m)	5	1	1	—	1	46
	Ringstorp—Ödeshög (Skn, Boe ¹ , Mot) (0,891 m)	2	1	1	—	—	94
VIII distr. normalsp.		33	1	5	—	7	213
smalsp. (0,891 m)		22	2	3	—	11	305
Summa		55	3	8	—	18	518
Summa hela SJ		696	27	101	18	165	5 786
Härav: normalsp.		628	23	85	17	133	4 635
smalsp. (1,067 m)		17	1	4	1	9	212
smalsp. (0,891 m)		51	3	12	—	23	939

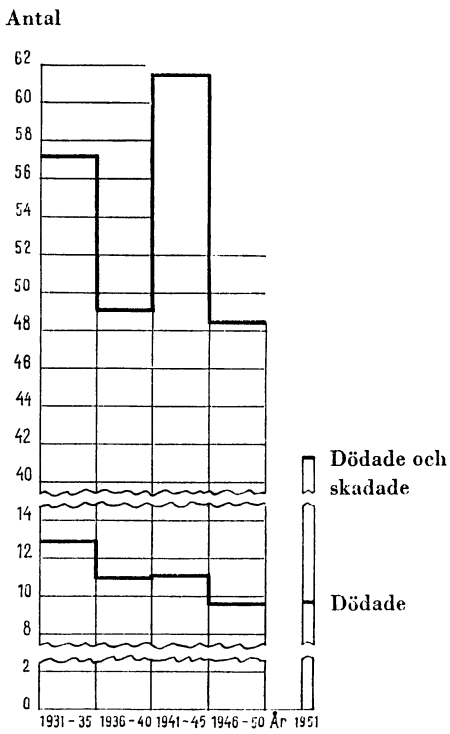
Tab. VII. Vid tågdrift dödade och skadade personer

	Antal dödade personer			Antal skadade personer 1951
	år 1951	medeltal för åren		
		1946—50	1941—45	
<i>Resande</i>				
Skadad vid tågmissöde (sammanstötning, urspårning o. d.)	11	2,6	2,4	71
Vid på- eller avstigning av tåg i rörelse	1	3,8	12,6	5
Vid fall eller hopp från tåg i rörelse	3	5,6		4
Skadad av nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—		—
Påkörd av tåg	1	0,4		3
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	—	2,6		—
Summa	16	15,0	15,0	83
<i>Järnvägsmän</i>				
Vid tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o. d.)	4	2,6	3,4	20
Vid småfordonsfärd	4	4,2	4,4	14
Påkörd under växlingstjänst av fordon i rörelse ...	1	2,2	3,0	15
Påkörd under snöskottning	3	1,2	1,0	2
Påkörd i andra fall av fordon i rörelse	6	5,2	3,4	6
Skadad vid på- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	1	0,4	0,2	73
Skadad vid på- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	1	0,6	1,0	6
Skadad i eller på fordon, som utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	—	—	0,2	42
Vid fall från fordon i rörelse	—	0,2	0,8	9
Vid av- eller tillkoppling av fordon	2	3,8	4,0	57
Vid handhavande av broms- eller tågvärmeledningar	—	—	—	—
Genom stöt eller klämning mot fast föremål beläget intill spår	—	1,4	0,6	11
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	—	1,0	2,6	28
Summa	22	22,8	24,6	283
<i>Främmande personer</i>				
Vid kollision eller påkörning vid vägkorsning	56	45,8	24,4	25
Påkörd av fordon i rörelse, dock ej vid vägkorsning	27	21,4	20,0	5
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	1	0,2	0,4	1
Summa	84	67,4	44,8	31
Summa summarum	122	105,2	84,4	397

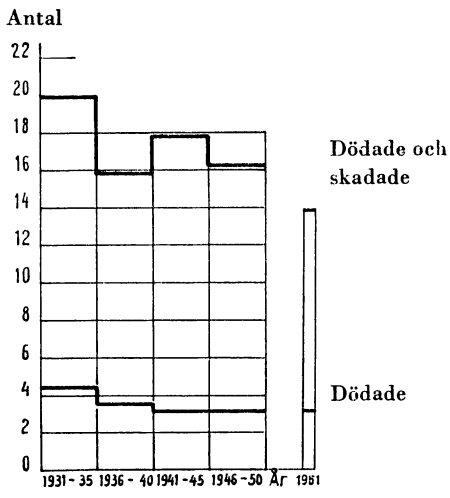
Diagram 1 till tab. VII

Vid tågdrift dödade och skadade personer
(Medeltal för 5-årsperioder 1931–50)

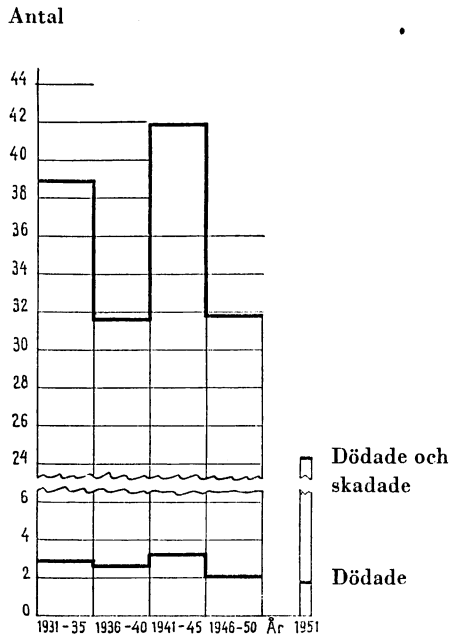
Samtliga
Per 10 milj. tågkm



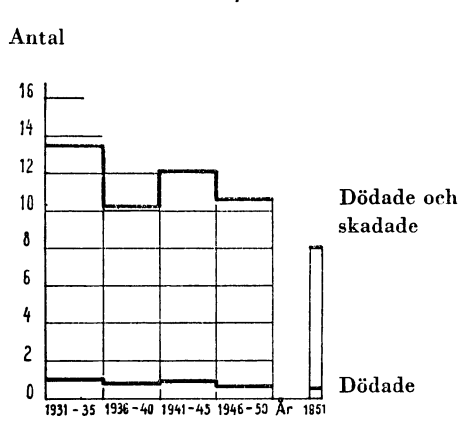
Samtliga
Per 100 milj. vagnaxelkm



Järnvägsmän
Per 10 milj. tågkm



Järnvägsmän
Per 100 milj. vagnaxelkm

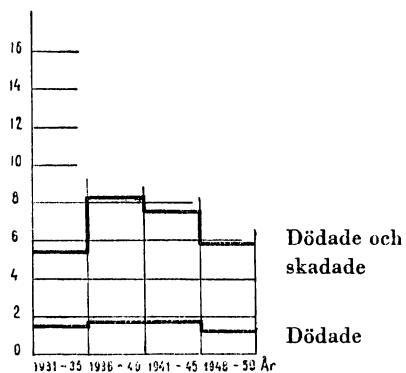


Vid tågdrift dödade och skadade resande

(Medeltal för 5-årsperioder 1931—50)

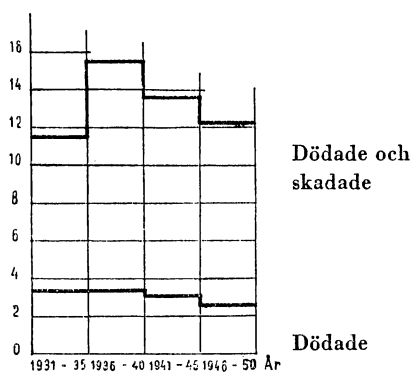
Per 10 milj. resande

Antal



Per 1 miljard personkm

Antal



Tab. VIII. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström

	År 1951	Medeltal för åren	
		1946—50	1941—45
A. Antal dödade och skadade			
Resande			
Dödade	—	0,2	0,2
Skadade	—	0,4	0,2
Järnvägsmän			
Dödade	1	3,8	4,2
Skadade	19	15,2	10,2
Främmande personer			
Dödade	4	2,8	5,6
Skadade	4	2,8	2,6
Summa dödade	5	6,8	10,0
skadade	23	18,4	13,0
B. Orsaker			
Skadad av el. ström från kontaktledning vid lastning eller lossning av gods	4	2,0	4,8
Skadad av el. ström vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o. d.	5	5,0	4,6
Skadad av el. ström vid framförandet av eller tjänstgöring på lok	9	4,6	4,8
Skadad av el. ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	4	5,2	5,6
Skadad genom el. ström från tågvärmepost, tågvärme- eller belysningsledningar i vagn, som varit ansluten till värmekälla	3	2,2	0,6
Skadad under arbete i driftcentral	—	1,6	0,6
Skadad genom inverkan av el. ström om högst 500 volts spänning	1	2,6	0,4
Skadad vid reparations- eller avsyningsarbeten på ellok, (ej lokps)	2	2,0	1,6
Summa	28	25,2	23,0

Tab. IX. Specifikation av under år 1951 till yrkesinspektionen inkomna anmälningar om olycksfall i arbete vid statens järnvägar

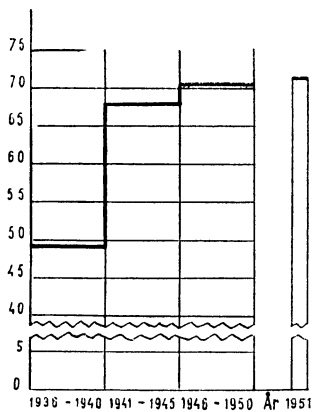
Olycksfall i	Summa
A. Lastnings- och lossningstjänst (trafikantgods)	2 497
B. Växlingstjänst, även enbart vagnkoppling	1 727
C. Övrig stationstjänst; expeditionstjänst	254
D. Tågtjänst	743
E. Vagntjänst	273
F. Verkstads- och lokstallstjänst exkl. huvudverkstäder och huvudförråd ..	1 071
G. Ban- och byggnadsarbete inkl. tillhörande transporter	1 809
H. Städnings- och renhållningsarbete	317
I. Övrigt	138
Summa	8 829

Antal olycksfall i arbete (Medeltal för 5-årsperioder 1936—50)

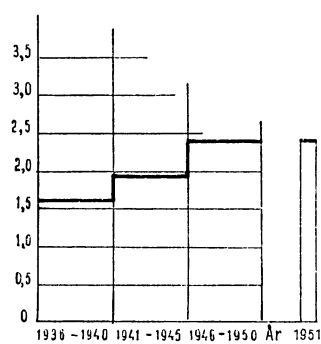
Per 1 milj. tågkm

Per 1 milj. vagnaxelkm

Antal

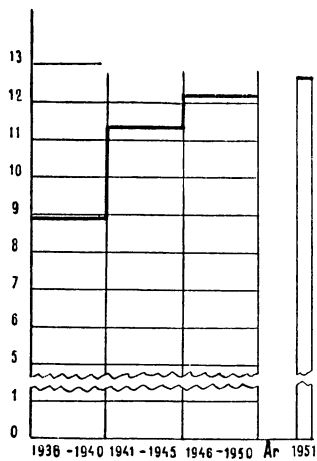


Antal



Per 100 tjänstehavare

Antal



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

	Budgetåren					Kalen- derår
	1950/51	1949/50	1948/49	1947/48	1946 + 1:a halv- året 1947	1945
	tusental kronor					
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal ¹ , återställande av egendom, för vilken avsättning till värde-minskningskonto ej sker, m. m. (konto 1278)	1 791,6	1 264,4	1 334,6	1 036,7	1 436,1	847,3
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värde-minskningskonto sker (exkl. ej avslutade arbeten):						
Bana och byggnader	205,2	141,3	186,1	188,3	208,8	120,0
Rullande materiel	660,0	873,1	927,6	781,2	1 283,4	379,3
Investeringsinventarier	9,2	20,2	28,0	8,0	16,0	34,7
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras ²	701,9	370,6	418,5	210,5	385,8	262,3
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar (konto 7853)	76,2	68,0	70,7	45,1	47,1	46,1
Summa	3 444,1	2 737,6	2 965,5	2 269,8	3 377,2	1 689,7

Tab X b) Investering för säkerhetsanläggningar (exkl. ej avslutade arbeten)

	Budgetåren					Kalen- derår
	1950/51	1949/50	1948/49	1947/48	1946 + 1:a halv- året 1947	1945
	tusental kronor					
Säkerhetsanläggningar (konto 4 och 5)	4 606,9	4 054,1	2 292,6	2 217,1	2 355,9	1 712,1
Säkerhetsanläggningar, som debiteras elektrifieringsanslaget (konto 2) ...	37,3	474,2	583,5	169,0	607,6	185,9
Vägskyddsanläggningar (utom statsbidrag) ³	656,7	901,5	—	—	—	—
Statsbidrag till vägskyddsanläggningar ⁴	470,5	324,9	181,5	123,7	120,1	101,0
Summa	5 771,4	5 754,7	3 057,6	2 509,8	3 083,6	1 999,0

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 à 3 mkr. per år.

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.

4. Redogörelser för olycksfall i arbete med dödlig utgång vid SJ år 1951

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
9.1	Lagmansholm	Banarbetare	Påkördes och dödades i samband med rengöring av spårväxlar. Var på väg ut mot yttersta växeln i bangårdens västra del och påkördes av mötande tåg.	1
12.1	Stordalen	Konduktör	Klämdes till döds i förarhytten på ett lok vid sammanstötning mellan två tåg. Sammanstötningen orsakades av att tågen intagits på samma spår.	1
12.1	Kumla	Tillf. arbets-tagare	Överkördes och dödades av backande växlingssätt under snöröjningsarbete på bangården. Stark snöyra rådde vid tillfället.	1
22.1	Linjen Kinstaby—Marma-verken	Stationskarl	Skadades till döds under tjänst som rälsbussförare vid sammanstötning mellan rälsbuss och tåg på linjen.	1
13.2	Krampen	Tillf. arbets-tagare	Överkördes och dödades av backande växlingssätt i samband med snöröjning på bangården. Steg av outredd anledning ut i spåret framför växlingssättet efter att ha uppehållit sig vid sidan av spåret. Arbetslaget hade underrättats om växlingsrörelsen.	1
27.2	Linjen Skorp-ed—Anund-sjö	Banvakt	Påkördes och dödades av rälsbuss under färd med trampdressin. Råkade falla vid försök att lyfta dressinen av spåret och träffades av rälsbussens pakethållare.	1
9.3	Katrineholm	Eo stationskarl	Klämdes till döds mellan två vagnbuffertar. Skulle koppla mellan en stillastående vagn och vagnar som skjutsades mot densamma. En bromssko, som utlagts framför de skjut-sade vagnarna, föll av rälén. Har troligen vid upptäckten härav sökt hoppa ut ur spåret före sammanstötningen men halkat.	1
10.3	Ronneby	Stationskarls-aspirant	Fick smalbenen krossade mellan ett stång-koppel och marken under biträde med kopp-ling mellan ett växlingssätt och fastklotsade överföringsvagnar. Genom fel inriktning träffade stångkopplet ej öppningen utan ena stötplanet på ankommande vagns buffert. Blev härvid kastad till marken av stång-kopplet, som vid den fortsatta vagnrörelsen fjädrade åt sidan och slungades mot marken. Innan växlingssättet stoppats, hade ett vagnshjul kört upp på det över ena räls-strängen liggande kopplet.	1
13.3	Linjen Herr-ljunga—Fåglavik	Banarbetare	Dödades under färd med en s. k. autorailer, vilken kolliderade med ett godståg. Satt på fordonets lastflak och synes ej ha observerat det mötande tåget. Övriga passagerare, som befann sig i hytten, hoppade av.	1
Transport				9

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
3.4	Borås C	Banarbetare	Transport Överkördes och dödades under spårarbete på bangården. Gick in i ett spår utan att observera en rullande godsvagn, blev avknuffad och föll över rälen, varvid ett hjulpar gick över och knäckte ryggraden.	9 1
2.5	Linjen Upphärads—Vendela	Stationskarl	Skadades till döds efter hopp från ett lok ögonblicket före sammanstötning mellan ett snäll- och ett godståg på linjen. Tjänstgjorde som lokbiträde i snälltåget.	1
4.6	Landskrona	Banarbetare	Brändes till döds vid transport av fat innehållande natriumklorat. Vid olyckstillfället uppstod av outredd anledning en explosionsartad brand intill ett fat, varvid kläderna fattade eld. Natriumklorat har enligt uppgift spillts på marken under transporten och där blandats med brännbara ämnen — torvströ, kolstybb.	1
5.6	Emmaboda	Banarbetare	Överkördes och dödades av ett växlingssätt under slipersutbyte på bangården. Ett passerande godståg torde ha bidragit till att växlingssättet ej observerades.	1
21.6	Getå	Lokförare	Skadades till döds i förschytten på ett lok då två tåg sammanstötte på bangården.	1
7.7	Torpshammar	Banbiträde	Brändes till döds vid beröring med spänningsförande kontaktledning under klättring i kontaktledningsstolpe.	1
11.7	Luleå	Lokförare	Påkördes och dödades av en lastbil under färd på cykel från arbetsstället.	1
12.7	Linjen Diö—Möckeln	Banarbetare	Dödades troligen av ett lokfotsteg. Stod vid sidan av spåret, då tåget passerade och föll av okänd anledning mot detsamma, varvid huvudet krossades.	1
13.8	Upphärads	Eo stationskarl	Träffades under gång på stationsplattformen av signalsnålen på ett passerade expreståg. Slungades därvid ned i ett spår och slog huvudet i ena rälen.	1
19.8	Klågerup	Banarbetare	Påkördes och dödades av ett bakifrån kommande tåg under färd med trampdressin från arbetsplatsen.	1
12.9	Hagalund nedre	Tillf. stationsarbetare	Skadades till döds vid passage av järnvägs-spår med godskärra. Hann ej undan för ankommande tåg, som träffade kärran. Båda benen avslagna, skador i rygg och huvud.	1
19.9	Bron över Norsälven	Överbanmästare	Omkom genom drunkning i Norsälven. Skulle utföra en undersökning på bron, när tåg passerade, och har troligen under detta arbete fallit i älven.	1
			Transport	21

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
4.10	Kilafors	Stationskarls- aspirant	Transport Överkördes och dödades av sista vagnen i ett ankommande snälltåg. Hoppade upp på sista vagnen, medan tåget var på ingående på stationen. Torde ha halkat på fotsteget. Föll ned i spåret framför sista hjulparet.	21 1
24.10	Linjen Kimstad—Nors-holm	Förste ban- mästare	Dödades under färd på motordressin vid sammanstötning med en lokomotor. Bländades troligen av solen och observerade därför ej i tid lokomotorn.	1
2.11	Hässelholm	Stationsförman	Överkördes och dödades av ett ankommande tåg. Hoppade av ett växlingslok och steg direkt in i intilliggande spår utan att observera tåget.	1
27.11	Västerås	Stationskarl	Överkördes och dödades av ett växlingssätt efter hopp från ett annat växlingssätt. Hoppade direkt in i spåret framför växlings-sättet.	1
10.12	Hallsberg	Eo stationskarl	Överkördes och dödades under tjänstgöring som skjutspassare. Skulle springande bege sig över ett par spår men observerade ej en rullande vagn utan överkördes.	1
15.12	Hagalunds övre	Extra tjänste- man	Träffades i huvudet av en klamma under byte av härfjäder på ett elektrolok, varvid ett speciellt lyftverktyg användes. Klamman skulle normalt vara fästad vid lyftverktyget med bult och mutter, men vid olycks-tillfället saknades muttern. Under manövre-ring av lyftverktyget gled klamman av bulten och slungades med våldsamt kraft åt sidan.	1
Summa				27