



REDOGÖRELSE
—
för verksamheten inom
SÄKERHETSTJÄNSTEN
vid Statens järnvägar
år 1952

Innehållsförteckning.

A. Undantag från säo och sär av mera allmänt intresse, vilka medgivits år 1952	3
B. Tabeller	6
1 Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar samt småfordonsfärder	6
Diagram	6
2 a) Antal sammanstötningar vid tågrörelse	7
Diagram	7
b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse	8
Diagram	9
3 Antal urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill	10
Diagram	11
4 a) Antal olyckshändelser vid färd med småfordon	12
b) Orsaker till olyckshändelser vid småfordonsfärder	12
5 a) Antal olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1952 ..	13
b) Antal kollisioner vid vägkorsningar i plan år 1952. Fördelning efter skyddsanordningarnas beskaffenhet	14
c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar	14
d) Antal olyckshändelser vid vägkorsningar åren 1941—1952 ..	15
6 Olyckshändelsernas fördelning på olika bansträckor år 1952 ..	16
7 Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse	20
Diagram	21
8 Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström	23
9 Specifikation av under år 1952 till yrkesinspektionen inkomna anmälningar om olycksfall i arbete vid SJ med mer än tre dagars varaktighet	24
Diagram	24
10 a) Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst ..	25
b) Investering för säkerhetsanläggningar (exkl ej avslutade arbeten)	25
C. Redogörelser för olycksfall i arbete med dödlig utgång vid SJ år 1952 ..	26

A. Undantag från säo och sär av mera allmänt intresse, vilka medgivits år 1952.

Säo § 14: 5 a och 9.

Signalerna »tåg kommer» och »beredd».

Om körsignal vid tågs ankomst ej visas med infartssignal vid Södertälje S. Katrineholm, Skövde och Sundbyberg, skall föraren — utan att dessförinnan ha givit signalerna »tåg kommer» och »beredd» — från signaltelefon upp- ringa tåklararen.

Sär § 29.

Antal vut och A-arbeten på samma bdispsträcka.

Styrelsen har medgivit att följande tillägsbestämmelser till sär § 29 få tillämpas på 29 ts:

Vid bdisp på hel stationssträcka få på samma bdispsträcka samtidigt finnas två vut eller ett A-arbete och en vut; förekommer ej vut, få flera A-arbeten ske samtidigt. Vid två vut eller vid ett A-arbete och en vut, som ej har samband med A-arbetet, skall sträckan indelas i två skilda, noggrant angivna områden. Beröras båda dessa vid fordonens rörelse, skall samråd ske mellan tillsyningsmännen; »varsamhet» eller »sakta» skall vid behov visas till skydd för fordon eller arbetsplats. Finnas flera tillsyningsmän på samma bdispsträcka, skall tkl eller bm eller dessa gemensamt utse en av tillsyningsmännen att ansvara för samtliga anordningar och ensam lämna besked, att bdisp avslutats. Hans namn skall uppges för stationerna och övriga tillsyningsmän.

Styrelsen har vidare medgivit, att på 29 ts bdisp får anordnas förbi station och således sträcka sig över två eller flera stationssträckor, under förutsättning att bdisp omfattar hela stationssträckor och tågrörelsen häri- genom icke hindras. Bdisp får dock icke anordnas förbi grenstation.

Säo, sär § 35 och § 36 samt säo § 76.

Bemyndigande för tkl att anordna extratåg m m.

Styrelsen har medgivit, att följande förfaringsätt får tillämpas, då tåg 391 till följd av tågförseningar på 11 ts beräknas avgå mer än 20 min för- senat från Sävsjö och kontakt med tl i Kalmar direkt eller genom transi- tering icke kan erhållas.

Då tåg 391 utgöres av två rälsbussar, skall den ena framföras som tåg 391 och avsändas rättidigt. Den kvartagna rälsbussen insättes i extratåg Sävsjö —Vetlanda efter tåg 391 och med anslutning från 11 ts tåg. Tkl skall där-

vid dels anordna extratåget enligt S 4 eller S 5, dels ombesörja delgivning om extratågets gång till samtliga berörda driftplatser samt övervaka att kvitto enligt sär §§ 35 och 36 erhålles, innan extratåget avsändes. Tl skall snarast underrättas om sålunda vidtagna åtgärder.

Tkl vid Stockholm C får utfärda S 4 eller S 5 om extratågs gång, tågs inställande eller tågs gång enligt ändrad tidtabell samt beordra lokkoppling eller transport av överksamst lok, allt i fråga om rörelser, som ske uteslutande mellan Stockholm C och Sundbyberg.

Order om extratågs gång får lämnas muntligt, varvid uppgift lämnas föraren om tågets benämning, avgångstid samt tågspår vid Stockholm C resp Sundbyberg.

Såo § 41.

Medgivande att placera vagnar framför lok i tåg, som drages.

Vagnar till Älmeskullen på bansträckan Edsbyn—Älmeskullen få placeras framför lok i tåg 8401, varvid följande bestämmelser skola gälla:

- 1) Högst två tomma, öppna vagnar få placeras framför loket.
- 2) Sth på bansträckan Edsbyn—Älmeskullen skall vara 40 km.
- 3) Om lokps ej kan hålla tillfredsställande utkik i rörelseriktningen, skall tågbefälhavare eller annan tjänstehavare åka på främsta vagnen för att hålla utkik och signalera till lokps.

Såo § 50: 2.

Spårändring.

Vid Skövde får tåg intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, om spårledningarna fungera och order om spårändringen ej kan ges tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal ges eller hinder uppmärksammas. Undantaget gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tagväg.

Såo § 54: 1.

Angående spakar för lokal omläggning av värlar.

Vid Sundsvall C behöver spaken för lokal omläggning av växel 12 ej vara låst, när den ej användes. Spaken skall dock vara fränkopplad.

Liknande medgivanden ha lämnats beträffande Kiruna malmbangård och Karungi.

Såo § 59 och § 94.

Tåganmälan, när bevakning upphör.

Styrelsen har medgivit, att följande undantag från såo § 59 och § 94 på försök får tillämpas på 1 ts under tdt 152.

Tåg 4212 får avsändas från Uppsala C, innan tåg 462 inkommit till Heby. Oaktat Vittinge är obebakad för 4212, skall denna station till Uppsala C anmäla »klart 4212 till Vittinge». Uppsala C lämnar »4212 ut» till såväl Vittinge som Heby.

Tkl i Vittinge tjänstgöring efter 462 får upphöra, när »462 in i Heby» och »klart 4212 till Heby» mottagits. I såo § 94 föreskrivna åtgärder få icke vidtagas vid Vittinge förrän nyssnämnda tåganmälningar med Heby utväxlat. Heby anmäler till Uppsala C »4212 in i Heby».

Såo § 59: 7, II A.

Tåganmälan för rälsbusståg.

På bansträckan Norrköping C—Åby—Norrköping C behöver under tdt 152 tåganmälan icke utväxlas för tågen 130 y och 129 y. Enär sidotåg-vägarna vid Norrköping C endast delvis äro försedda med spårledning, skola tågen ifråga intagas på huvudtagvägen.

Såo § 67.

Avgångssignal till genomfartståg.

Avgångssignal behöver icke ges till norrgående genomfartståg vid Örebro S. Medgivandet gäller vid såväl enkel- som dubbelspårsdrift.

Såo § 100: 4, sär § 59: 2 B.

Möte på obebakad driftplats.

Styrelsen har medgivit följande undantag från såo § 100: 4 (sär § 59: 2 B) att tillämpas t v.

Vid möte på obebakad driftplats med endast två spår, av vilka det ena är upptaget av vagnar, får tåg ingå på sidospåret mot vagnar och därefter backa ut på den sträcka, som frigivits genom »O in-anmälan», sedan mötande tåg avgått.

Vid backningen skall den, som beslutar rörelsen, förvissa sig om att fordon ej finnas i vägen på den aktuella sträckan (slangbrott e d kan ha inträffat i det nyss avgående tåget).

Finns säkerhetsanordningar vid vägkorsning, som måste passeras, skola dessa spärta vägtrafiken. Saknas säkerhetsanordningar vid vägkorsning eller inom bangårdsområdet befintlig gångbana skall vid backningen den försiktighet iakttagas, som enligt växlingsledarens eget bedömande kan befinnas påkallad. (Jfr str 33 § 10: 2.)

Vederbörande ti avgör vid vilka driftplatser ovanstående undantag får gälla. Om backningen av särskilda omständigheter vid någon driftplats bör begränsas till viss sträcka e d, utfärdar ti lokala föreskrifter.

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

Vid de vägkorsningar på bansträckan Uppsala C—Enköping, där ti så anser lämpligt, få fällbommar manövreras av föraren på rälsbusståg och arbetsbiträdet på lokomotortåg. Följande föreskrifter skola härvid gälla:

- 1) Föraren (arbetsbiträdet) på berört tåg skall mot kvitto tilldelas en förteckning över berörda vägkorsningar.
- 2) Tåget skall stanna omedelbart framför vägkorsningen och får föras över denna först sedan fällbommarna avstänga vägtrafiken.
- 3) Sedan tåget passerat vägkorsningen, skall det ånyo stanna, varefter fällbommarna höjas.
- 4) I mörker skola bomsignalerna vara tända.

Ordergivningen enligt 1) kan ersättas av order i vederbörande tågs tdt. Liknande förfaringssätt får tillämpas av rälsbussförarna på tågen 2702 och 2720 vid Bölebyn samt av rälsbussförarna på tågen 1006 och 1007 vid Missenträsk.

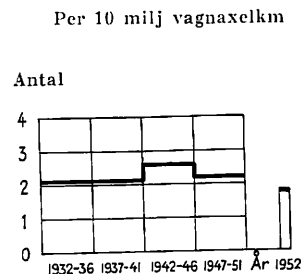
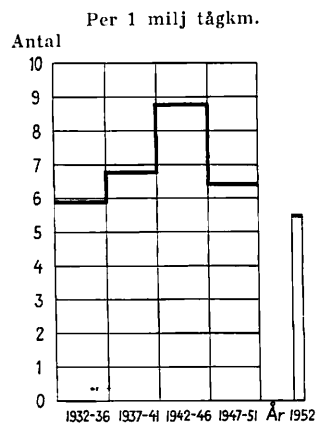
B. Tabeller.

Tab 1. Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar samt småfordonsfärder.

	År 1952	Medeltal för åren	
		1947—51	1942—46
A. Vid tågrörelse			
1. Sammanstötningar	31	31,8	39,8
2. Urspåringar	81	104,4	121,4
3. Kollisioner vid vägförskning i plan	178	160,6	109,6
4. Kollisioner med småfordon	24	25,0	34,2
5. Eld i tåg (skador öf 1000 kr el personsk)	3	.	.
6. Övrigt (mest personliga olycksfall)	78	.	.
Summa	395	.	.
B. Vid vagnuttagningar			
	7	.	.
C. Vid växlingsrörelser (skador öfver 5000 kr eller personskador)			
1. Sammanstötningar	16	.	.
2. Urspåringar	5	.	.
3. Eld i vagn	—	.	.
4. Övrigt (mest personliga olycksfall)	245	.	.
Summa	266	.	.
D. Vid småfordonsfärder (andra än under A. 4, B eller C. 4)			
	15	.	.
Summa olyckshändelser	683	743,4	728,0
E. Antal dödade personer			
1. Resande	14	17,2	14,0
2. Järnvägsmän	21	21,6	27,0
3. Främmande personer	90	21,8	50,2
Summa	125	110,6	91,2
F. Antal skadade personer			
1. Resande	62	65,8	57,6
2. Järnvägsmän	233	311,0	317,2
3. Främmande personer	30	38,8	43,0
Summa	325	415,6	417,8
Summa förolyckade personer	450	526,2	509,0

Diagram till tab 1

(Medeltal för 5-årsperioder 1932—1951.)



Tab 2 a) Antal sammanstötningar vid tågrörelse.

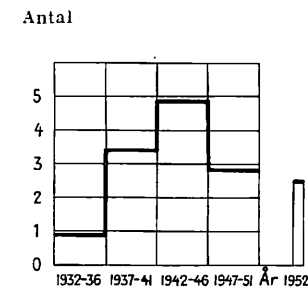
	År 1952	Medeltal för åren	
		1947—51	1942—46
Sammanstötning mellan			
loktåg ¹⁾ och annat loktåg ¹⁾	6	8,0	10,2
loktåg ¹⁾ och rälsbusståg	1	1,8	2,0
loktåg ¹⁾ och växlingsrörelse ²⁾ eller vagnuttagning	11	16,0	23,0
loktåg ¹⁾ och tågfordon ej tillkopplat dragfordon			
loktåg ¹⁾ och stoppbock eller annat fast föremål	2	2,4	2,4
rälsbusståg och annat rälsbusståg	3	1,0	0,6
rälsbusståg och växlingsrörelse ²⁾ eller vagnuttagning	6	2,2	1,0
rälsbusståg och tågfordon ej tillkopplat dragfordon			
rälsbusståg och stoppbock eller annat fast föremål	2	0,2	0,6
motordressin, som går som tåg och annat tåg, tågfordon eller fast föremål	—	0,2	—
Summa	31	31,8	39,8
Härav med rälsbusståg, antal	12	5,2	4,2
» » » i %	38,7	16,1	10,6
Tågkm för rälsbusståg i förhållande till tågkm för samtliga tåg %	20,2	17,1	9,7
Antal sammanstötningar			
som inträffat på station	28	24,4	33,2
som inträffat på linjen	3	7,4	6,6

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

Diagram till tab 2 a

(Medeltal för 5-årsperioder 1932—1951.)

Per 10 milj tågkm



Tab 2 b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse.

	Sammanstötningar			Sammanstötningar samt tillbud därtill		
	År 1952	medeltal för åren		År 1952	medeltal för åren	
		47-51	42-46		47-51	42-46
<i>Fel av tågvägsinspektör</i>						
Växel i tågväg i fel läge	6	7,6	6,8	13	11,8	13,4
Fordon i eller ej hinderfritt i förhållande till tågväg	5	5,2	7,8	5	7,6	10,4
Bristande förstängning, fellägd skyddsväxel eller spårspärr, som medfört att fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	—	0,4	0,4	1	1,0	0,4
Växling har pågått eller igångsatts i tågvägen..	1	0,2	0,8	1	0,4	1,4
Summa	12	13,4	15,8	20	20,8	25,6
<i>Fel av tågklarerare vid tågexpediering</i>						
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp	1	0,4	0,4	1	0,8	1,2
Växel omlagd framför tåg eller under tågs gång över växel utan samband med för tidig tågvägsutlösning	—	0,2	0,2	—	0,2	0,2
Infartssignal ej återställd till stopp	1	1,2	0,8	1	1,4	1,6
Felaktig eller utebliven ordregivning	—	—	0,6	3	1,2	2,0
Felaktig eller ej utförd stoppsignalering eller hinderanmälan	—	0,6	0,8	—	1,4	1,6
Tåg har avsänts utan att »0 in» erhållits eller felaktigt lämnats för föregående tåg	—	0,8	1,0	4	7,2	8,2
Tåg har avsänts innan mötande tåg inkommit ..	—	0,6	—	—	3,4	2,0
Vid tågs intagande: såsom missuppfattning av »beredd» genomfartståg har intagits utan att underrättas om hinder	—	0,2	—	—	0,8	0,6
Tågklareraren har lämnat tillstånd till tåg att gå förbi stoppsignal från huvudsignal, när hinder föreläget	—	0,4	—	—	0,6	—
Summa	2	4,4	3,8	9	17,0	17,4
<i>Fel av tågpersonal vid tågs framförande</i>						
Bristande uppmärksamhet på fasta signalinrättningar, så att rörelse skett förbi stoppsignal	3	1,2	2,2	4	3,4	3,2
Felaktigt handhavande av bromsen eller felbedömning av bromsvägen från förarens sida	6	3,8	5,6	8	4,6	7,2
Tåg har avgått från oövakad dpl innan mötande tåg inkommit eller utan att framförlliggande linje varit fri för tåget (såo § 100 el sär) ..	—	0,4	0,6	—	0,4	0,8
Tåg har avgått utan avgångssignal	—	1,0	—	1	3,2	0,6
Felaktig eller utebliven stoppsignal för tåg, som stannat på linjen	—	0,6	0,4	—	0,8	0,4
Felaktigheter vid tågs intagande på oövakad mötesplats (såo § 100) eller tågplats (sär) ..	—	0,2	—	—	0,2	—
Summa	9	7,2	8,8	13	12,6	12,2
<i>Fel av växlingsledare eller signalgivare, tillsynsman vid vagnuttagning</i>						
Signal till rörelse har givits utan aktgivande på fasta signalinrättningars ställning	1	0,8	0,8	1	0,8	1,0
Betryggande åtgärder till skydd mot stöt eller kraftigt ryck har ej vidtagits, annat fel vid skjutsningsrörelse	—	0,2	0,6	—	0,2	1,0
Trpt	1	1,0	1,4	1	1,0	2,0

	Sammanstötningar			Sammanstötningar samt tillbud därtill		
	År 1952	medeltal för åren		År 1952	medeltal för åren	
		47-51	42-46		47-51	42-46
<i>Trpt</i>	1	1,0	1,4	1	1,0	2,0
Bristfällig eller ej utförd förstängning och fastbromsning av vagnar, som kommit i rörelse	—	1,0	3,6	1	1,6	5,4
Växlingsrörelse har igångsatts i strid mot bestämmelserna i såo § 56	3	2,8	4,0	3	3,4	6,4
Växlingsrörelse har igångsatts av annan än platsens personal eller utan tågklarerarens medgivande	—	0,4	—	—	0,6	—
Fel vid växling på oövakad driftplats vid vagnuttagning	—	0,2	—	—	0,2	—
Summa	4	5,4	9,0	5	6,8	13,8
<i>Andra orsaker</i>						
Fel vid bromsprovning eller fel på bromsarna ..	1	0,6	1,0	2	1,2	1,8
Fel på växel- eller signalsäkerhetsanläggning..	—	0,2	0,6	—	0,6	0,8
Lokaliserade fel på rullande materiel	—	0,2	—	—	0,2	0,6
Själrvakoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	—	0,4	0,8	—	0,4	1,0
Främmande föremål i spår har påkörts	3	—	—	3	—	—
Summa	4	1,4	2,4	5	2,4	4,2
Summa summarum	31	31,8	39,8	52	59,6	73,2
Vid ovan angivna händelser har därjämte förare kört förbi felaktig signalbild i antal fall ..	—	0,8	—	—	1,0	0,2

Diagram till tab 2 b

Sammanstötningar vid tågrörelse och allvarliga tillbud därtill år 1952.

Procentuell fördelning
efter orsaker

Fel av tkl och tågvägsinspektör

Fel av tågpersonal

Fel av växlingspersonal

Infartssignal har manövrerats felaktigt

Tåg har avgått utan avgångssignal

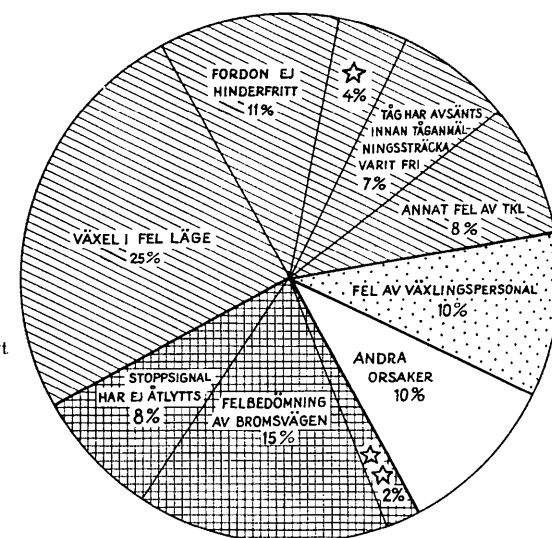


Diagram 1 till tab 3

Tab 3. Antal urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill.

Orsak	År 1952	Medeltal för åren	
		1947—51	1942—46
Axelbrott på grund av varmgång	9	13,2	14,6
Axelbrott på grund av gamla bräckor	3	8,0	4,4
Axelbrott på grund av obekant orsak	2	8,4	23,0
Hjulringsbrott, lös hjulring	9	2,6	4,4
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	6	4,8	6,2
Annat lokaliserat fel på rullande materiel	5	11,2	7,2
Rälsbrott	—	0,2	2,0
Annat lokaliserat fel på banan	5	5,0	5,6
Fellagd växel eller spårspärr	10	9,0	11,6
Växel har omlagts under fordon i rörelse	4	3,4	5,0
Vid gång genom tidigare uppkörd växel; växel- tunga har ej slutit	2	2,0	3,8
Bromssko eller annat främmande föremål har påkörts	5	3,6	1,4
Lastförskjutning eller från tåget nedfallet före- mål	4	4,6	6,6
Tåget har framförts med för hög hastighet	1	0,8	0,4
Vid kollision med landsvägsfordon	5	2,4	2,0
Obekant eller annan orsak	16	26,6	23,2
Summa	86 ¹⁾	105,8	121,4
Härav urspåring i rälsbusståg	21	12,4	11,2

¹⁾ Här ingår 5 olyckshändelser, som även redovisas under »Kollisioner vid vägkorsningar i plan» på tab 1.

Urspåringar vid tåg- och växlingsrörelser.

(Medeltal för 5-årsperioder 1932—1951.)

Per 100 milj vagnaxelkm.

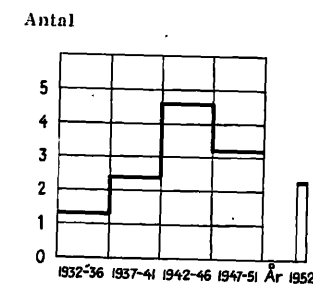
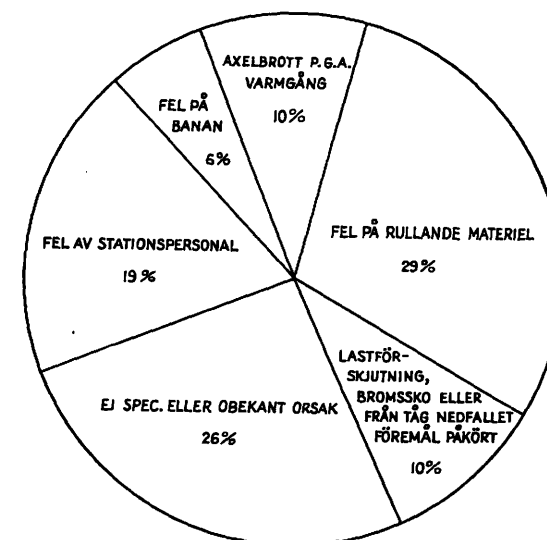


Diagram 2 till tab 3

Urspåringar vid tågrörelse år 1952.

Procentuell fördelning efter orsaker.



Tab 4 a) Antal olyckshändelser vid färd med småfordon.

	År 1952	Medeltal för åren	
		1947—51	1942—46
Kollisioner mellan tåg, vagnuttagning samt växlingsrörelse och småfordon, som framförts som			
A-fordon	1	0,8	2,4
B-fordon	10	14,2	13,4
C-fordon	15	10,0	17,8
Kollisioner mellan två småfordon	1	0,4	—
Kollisioner mellan småfordon och landsvägsfordon	5	1,0	0,6
Småfordon har sparat ur	10	1,0	—
Summa	42	27,4	34,2
Antal järnvägsmän, som avsevärt skadats vid småfordonsfärd	13	9,8	7,0
Härav med dödlig utgång	6	3,8	5,0

Tab 4 b) Orsaker till olyckshändelser vid småfordonsfärder.

	År 1952	Medeltal för åren	
		1947—51	1942—46
Småfordonsförarens fel			
Upplysningar ej inhämtade om extratåg o d ..	1	2,2	2,4
Upplysningar ej inhämtade om tågörseningar m m	—	1,6	0,6
Lokalgodstågs avsändande 15 min före tdt-tiden har ej beaktats	—	—	0,6
Tågläget i andra fall har ej beaktats	10	11,0	11,4
Stoppssignalering till skydd för småfordonet har ej anordnats	—	0,6	0,8
Småfordon har kvarlämnats på spår	7	3,8	9,2
Småfordon har framförts som B- eller C- och ej som A-fordon	—	0,6	0,4
Småfordon har framförts på tågspår på station utan tillstånd	1	0,2	0,4
Småfordon har utförts på linjen av ej därtill berättigad förare	—	—	0,2
Småfordon har ej varit betryggande förstängt ..	—	0,2	0,8
Tågklararens fel			
Felaktiga, otillräckliga eller uteblivna upplysningar	2	2,6	2,8
Felaktiga eller ej införda anteckningar i underrättelsebok	1	—	0,2
Begärt kvarhållande av tåg har ej iakttagits ..	1	—	1,4
Lokps har ej ordregivits om att banpersonal ej underrättats	—	0,4	—
Stoppssignalering ej anordnad	—	—	0,4
Tåg har avsänts före tdt-tiden eller innan A-fordon anmälts undanfört	—	—	0,2
Tågväg lagd till spår, där småfordon befunnit sig ..	—	—	0,2
Tågpersonals fel			
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna när tåg backat	2	0,2	—
Extratåg har ej framförts med tillräcklig försiktighet	1	0,8	0,8
Tåg har ej kunnat stanna i tid eller på avsedd plats	1	0,2	0,2
Annat fel			
Tåg har backat (även reglementsenligt)	—	0,4	—
Utväxlade meddelanden ha missuppfattats	—	0,6	0,6
Kollision vid vägkorsning	5	1,0	0,6
Småfordon har sparat ur	10	1,0	—
Summa	42	27,4	34,2

Tab 5 a) Antal olyckshändelser vid vägkorsningar i plan år 1952.

Antal be- fintliga kors- ningar vid 1952 års utgång	Säkerhetsanordningarnas beskaffenhet	Kollisioner mellan rälsgående fordon och				Summa	Antal per- soner, som härvid		Antal fall då utgående gränd ell följde ban på körda utan ansband med kollision	Antal olycks- händelser	
		väg- bussar	övriga motor- fordon	häst- skjut- sar	glänsa o likande på moped, cykel ell sparkcykel		dödade	avse- värt ska- dats		vid dags- ljus	i mörker
	A. Väggkorsningar vid huvudspår										
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>										
2508 ¹⁾	Bevakade grindar eller bommar ..	—	13	—	7	20	6	3	406	238	188
154	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	1	1	1	—	—	1	—
808	Automatiska anläggningar med så- väl ringklockor som ljussignaler	—	22	1	4	27	8	1	—	21	6
215 ²⁾	Kryssmärken, fri sikt	1	16	—	—	17	6	2	—	13	4
229 ³⁾	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3762	Summa	1	51	1	12	65	21	6	406	273	198
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna</i>										
106	Bevakade grindar eller bommar ..	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
42	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	2	—	—	2	1	1	—	2	—
3	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Automatiska anläggningar med så- väl ringklockor som ljussignaler	—	2	—	—	2	—	1	—	2	—
49	Kryssmärken, fri sikt	—	5	—	—	5	2	1	—	5	—
1141	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	27	1	4	32	9	5	—	27	5
32580	Skyddsanordningar saknas	—	59	8	17	84	30	7	—	69	15
33978	Summa	—	95	9	21	125	42	15	1	106	20
	B. Väggkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår										
	<i>Allmänna eller allmänt befarna vägar</i>										
113	Bevakade grindar eller bommar ..	—	—	—	—	—	—	—	8	2	6
3	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Automatiska anläggningar med så- väl ringklockor som ljussignaler	—	—	—	1	1	—	1	—	1	—
21	Kryssmärken, fri sikt	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—
534	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
186	Skyddsanordningar saknas	—	3	—	—	3	—	—	—	3	—
861	Summa	—	5	—	1	6	—	1	8	7	7
38601	Summa summarum	1	151	10	34	196	63	22	415	386	225

¹⁾ vid 5 fällbomsanläggningar fällas och höjas bommarna automatiskt.

²⁾ vid 1 väggkorsning är största tåghastigheten 45 km/tim och vid 2 är den 20 km/tim.
1 korsning bevakas vid tågrörelse.

³⁾ vid 18 väggkorsningar stanna tågen, innan vägen passeras, och 4 korsningar bevakas vid tågrörelse.

Tab 5 b) Antal kollisioner vid vägkorsningar i plan år 1952.

Fördelade efter skyddsanordningarnas beskaffenhet.

Trafikelement	Bevakade grindar	Fällbommar	Enbart ringklockor	Enbart ljussignaler	Såväl ring- som ljussignaler	Kryssmärke, åge-grindar el oskyddad korsning	Summa kollisioner år 1952	Antal personer som därvid	
								dödade	skadats
Personbil	—	7	2	—	15	41	65	15	5
Omnibus	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Tyngre motorecykel	—	3	—	—	—	9	13	9	3
Lättviktsmotorecykel	—	—	—	—	—	6	6	4	1
Lastbil	—	3	—	—	5	32	40	7	5
Motorredskap	—	—	—	—	3	24	27	2	1
Cykel m hjälpmotor (moped)	—	—	—	—	—	1	1	1	—
Spårvagn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hästskjuts	—	—	—	—	1	9	10	3	—
Sparkstötting	—	2	—	1	—	3	6	4	1
Cykel	—	2	—	—	3	9	14	8	3
Gående	—	3	—	—	2	8	13	10	3
Summa kollisioner	—	20	2	1	30	143	196	—	—
Därvid:	—	—	—	—	—	—	—	—	—
antal dödade	—	6	1	1	8	47	—	63	—
antal avsevärt skadade	—	3	1	—	3	15	—	—	22

Tab 5 c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar.

Orsaker till kollisioner	1952
Vägtrafiken har ej varit avspärrad med bommar, grindar eller av posterrande vakt	2
Fordon på järnvägen har förts över vägkorsningen utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits vid:	—
tågrörelse	—
vagnuttagning	2
växlingsrörelse	3
småfordonsfärd	—
Felaktighet på vägsäkerhetsanläggningen	—
Summa	7
Kollisionen har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av felaktighet på vägsäkerhetsanläggningen	189
Summa summarum	196
Då kollisionen inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	8
Fälld bom eller stängd grind har påkörts av landsvägsfordon	415
Väglaget har härvid uppgivits vara halt	89

Tab 5 d) Antal olyckshändelser vid vägkorsningar åren 1941—1952.

År	Antal påkörningar av grindar, bommar eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med rälsgående fordon)	Antal kollisioner vid						Summa kollisioner mellan rälsgående fordon och vägtrafikkanter	Antal dödade	Antal skadade
		vägkorsning försedd med bevakade grindar eller bommar		vägkorsning försedd med ljus- och/eller ljudsignaler		vägkorsning utan säkerhetsanläggning				
		mellan rälsgående fordon och								
		motor-fordon	hästskjut-sar, cyklist-er eller fot-gång-are	motor-fordon	hästskjut-sar, cyklist-er eller fot-gång-are	motor-fordon	hästskjut-sar, cyklist-er eller fot-gång-are			
1941	232	4	5	7	6	25	16	63	19	32
1942	216	4	4	10	2	26	27	73	15	19
1943	214	9	5	10	3	37	17	81	17	40
1944	173	5	3	6	4	29	29	76	18	32
1945	246	1	8	9	5	26	29	78	26	23
1946	342	10	3	23	5	28	18	87	35	47
1947	307	10	6	14	5	46	29	110	37	61
1948	333	14	5	22	9	47	18	115	42	61
1949	348	13	5	29	4	70	33	154	40	76
1950	407	10	6	24	8	81	23	152	48	35
1951	389	17	8	30	7	89	30	181	56	25
1952	415	13	7	26	7	114	29	196	63	22

Tab 6. Olyckshändelsernas fördelning på olika bansträckor under år 1952.

Trafiksektioner	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	38	—	2	1	5	96
	Uppsala C—Enköping	—	—	—	—	—	18
	Ludvika—Tillb, Tillb—Cst¹ ...	11	—	1	1	7	83
	Tillherga—Köping¹	7	—	1	—	4	44
	Sl—Tb, Ruh—Ep, Rm—Kbä, Spå—Häv	3	—	—	1	1	45
	Kärgruvan—Ängelsberg	—	—	—	—	—	12
	Köping—Uttersberg (1,093 m) ..	1	—	—	—	—	35
3	Krylbo—Mjölby¹	37	4	6	2	4	109
	Örebro S—Svartå¹	2	—	—	—	1	30
4	Stockh C—Hallsb (Se)¹	25	—	2	—	1	98
	Södertälje S—Eskilstuna C (Mfd, Sgs, Skv)¹	4	—	—	—	2	78
37	Lärbro—Burgsvik (Visby hamn) (0,891 m)	1	—	—	—	1	52
	Slite—Hablingbo (0,891 m)	1	—	—	—	—	33
	I distr normalspår	127	4	12	5	25	613
	smalspår (1,093 m)	1	—	—	—	—	35
	smalspår (0,891 m)	2	—	—	—	1	85
	Summa	130	4	12	5	26	733
6	Charlottenberg—Laxå (Fry)¹ ..	14	—	—	2	2	63
	Torsby—Kil	—	—	—	—	—	23
	Vansbro—Kristinehamn (Fhn) ..	9	—	1	—	4	26
	Vansbro—Särna	1	—	—	—	—	29
8	Hallsberg—Falköping C¹	7	1	1	—	1	56
	Falköping C—Göteborg C¹	40	1	3	2	1	80
	Skövde—Karlsborg¹	2	—	—	—	1	19
	Falköping C—Nässjö¹	2	—	1	—	—	54
	Vartofta—Tidaholm	—	—	—	—	—	17
9	Strömstad—Göteborg¹	10	—	—	—	6	92
	Munkedal—Lysekil¹	—	—	—	—	—	20
	Uddevalla hamn—Bengtsfors V (0,891 m)	1	—	—	—	1	36
	Göteborg C—Halmstad C¹	11	1	1	—	5	124
	Göteborg C—Borås C¹	3	—	—	—	2	30
36	Gårdsjö—Göteborg Vg (Gsp) (0,891 m)	8	—	—	—	5	101
	Mariestad—Moholm (0,891 m) ..	3	—	1	—	2	11
	Forshem—Tumleberg (Kkl) (0,891 m)	4	—	—	—	—	43
	Lidköp—Skövde (Ss) (0,891 m) ..	5	—	—	—	2	42
	Hjo—Stenstorp (Td) (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	35
	Trollhättan—Nossebro (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	11
	II distr normalspår	99	3	7	4	22	633
	smalspår (0,891 m) ..	21	—	1	—	10	279
	Summa	120	3	8	4	32	912

Tab 6 forts

Trafiksektioner	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				
10	Hässleholm—Malmö C¹	26	—	1	—	—	40
	Malmö C—Trelleborg F¹	2	—	—	—	1	30
	Teckomatorp—Malmö C¹	2	—	—	—	1	26
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk)¹ ..	1	—	—	—	1	46
	Landskrona—Lund C¹	—	—	—	—	—	25
11	Mjölby—Hässleholm¹	46	3	4	5	6	82
	Nässjö—Oskarshamn	14	1	2	—	1	45
	Eksjö—Österbymo (0,891 m) ..	1	—	—	—	—	10
12	Halmstad—Teckomatorp¹	2	—	—	—	—	70
	Veinge—Hässleholm¹	1	—	—	—	—	23
	Ängelholm C—Hälsingborg F¹ ..	4	—	—	1	2	23
	Hässleholm—Hälsingborg C¹ ..	13	—	—	—	3	57
	Astorp—Värnamo	3	—	—	—	3	50
	Astorp—Mölle¹	1	—	—	—	1	29
	Klippan—Eslöv	—	—	—	—	—	22
	Billesholm—Landskrona	2	—	—	—	—	23
	Ängelholm—Klippan	—	—	—	—	—	—
28	Lund C—Trelleborg C	2	1	—	—	1	31
	Barsebäckshamn—Sjöbo	—	—	—	—	—	36
	Malmö V—Ystad	—	—	—	—	—	65
	Börringe—Smygehamn	1	—	—	—	—	19
	Ystad—Eslöv	2	—	—	—	—	53
	Ystad—Brösarp (Tli)	—	—	—	—	—	37
	Malmö C—Simrishamn (Bjg) ..	1	—	—	—	—	76
	Malmö V—Trelleborg—Rydsgård (Fo)	—	—	—	—	—	91
30	Älmhult—Sölvesborg	—	—	—	—	—	30
	Hässleholm—Ähus, Älmhult— Kristianstad	3	—	—	—	3	63
	Eslöv—Kristianstad, Hästveda— Brösarp	3	—	—	—	—	90
	III distr normalspår	129	5	7	6	23	1182
	smalspår (0,891 m) ..	1	—	—	—	—	10
	Summa	130	5	7	6	28	1192
13	Storlien—Östersund C¹	7	—	—	1	1	44
	Östersund C—Bräcke¹	—	—	—	—	—	10
	Storuman—Höting	2	—	—	—	2	20
	Höting—Östersund C (Hdl, Ssd)	3	1	1	—	—	24
14	Forsmo—Långsele¹	3	—	—	—	—	2
	Långsele—Bräcke¹	2	—	1	—	1	12
	Bräcke—Änge¹	16	—	1	1	—	5
	Änge—Sundsvall C¹	2	—	—	—	1	42
	Forsmo—Höting	3	—	2	1	—	17
	Långsele—Härnösand	12	—	—	—	7	59
	Härnösand—Sundsvall C	—	—	—	—	—	34
	Sundsvall C—Hudiksvall	4	—	—	—	2	24
	Härnösand—Bergsjö (0,891 m)	—	—	—	—	—	4
15	Änge—Ljusdal¹	2	—	1	—	1	15
	Ljusdal—Krylbo¹	10	1	3	1	4	89
	Ljusdal—Hudiksvall	—	—	—	—	—	23
	Kilafors—Söderhamn. C	—	—	—	—	—	16
	Transport	66	2	9	4	19	440

Tab 6 forts

Trafiksektioner	Bandelar 1 = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Sammanstötningar	Ursparingar	Sammanstötningar och ursparingar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägförhållanden	Antal vägförhållanden med skyddsanordningar
	Transport	66	2	9	4	19	440
15	Hudiksvall—Gävle C	3	—	—	—	1	36
16	Brunflo—Mora	6	—	1	—	5	44
	Mora—Vansbro	—	—	—	—	—	12
	Sveg—Hede	—	—	—	—	—	18
	Orsa—Bollnäs (Dlf)	2	—	—	—	1	41
	IV distr normalspår	77	2	10	4	26	587
	smalspår (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	4
	Summa	77	2	10	4	26	591
20	Haparanda gränsen—Boden C..	3	—	—	—	3	30
	Karungi—Övertorneå	—	—	—	—	—	4
	Boden C—Jörn ¹	11	—	2	—	2	39
	Älvsbyn—Piteå	—	—	—	—	—	17
	Gällivare—Jokkmokk	—	—	—	—	—	11
	Jokkmokk—Arvidsjaur	1	—	1	—	—	15
	Arvidsjaur—Storuman	1	—	—	—	1	24
	Jörn—Arvidsjaur	1	—	—	—	1	9
21	Jörn—Forsmo ¹	12	1	1	1	3	41
	Bastuträsk—Rönnskär (Bol) ..	7	—	1	—	4	46
	Hällnäs—Storuman	—	—	—	—	—	14
	Vännäs—Holmsund	—	—	—	—	—	33
	Mellansel—Örnsköldsvik C	3	—	—	—	1	11
	V distr normalspår Summa	39	1	5	1	15	294
19	V distr MB Vassijaure gr—Luleå ¹	48	3	8	1	3	46
25	Borås C—Alvesta (Axf)	4	—	1	—	2	61
	Falkenberg—Limmared (0,891 m)	—	—	—	—	—	42
	Borås C—Jönköping C	3	—	1	—	2	23
	Varberg—Borås C—Herrljunga ¹	4	—	—	—	1	66
	Herrljunga—Uddevalla C ¹	3	—	—	—	1	49
26	Nässjö—Kalmar C	8	—	—	—	3	81
	Nybro—Emmaboda	4	—	—	—	1	9
	Alvesta—Karlskrona C	5	—	2	—	1	69
27	Sävsjö—Målilla (0,891 m)	1	—	1	—	—	26
	Växjö—Hultsfred (0,891 m) ..	2	—	1	—	1	35
	Kalmar C—Berga (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	46
	Mönsterås—Fagerhult (0,891 m)	—	—	—	—	—	19
	Brittatorp—Oskarshamn (0,891 m)	1	—	1	—	—	25
	Kalmar C—Torsås (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	29
	Ljungbyholm—Påryd (0,891 m)	—	—	—	—	—	8
	Böda—Ottenby (0,891 m)	—	—	—	—	—	33
29	Växjö—Ronneby (1,067 m)	1	—	—	—	1	26
	Kristianstad—Karlskrona N (Of, Hvi) (1,067 m)	5	—	1	—	3	85
	Karlskrona N—Torsås (Bka) (1,067 m)	1	—	—	—	1	28
	Halmstad Ö—Karlshamn C (Kvå) (1,067 m)	3	—	1	—	1	75
	Transport	45	—	9	—	18	835

Tab 6 forts

Trafiksektioner	Bandelar 1 = elektrifierad bandel	Samtliga olyckshändelser	Sammanstötningar	Ursparingar	Sammanstötningar och ursparingar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägförhållanden	Antal vägförhållanden med skyddsanordningar
	Transport	45	—	9	—	18	835
32	Nässjö—Halmstad C	5	1	1	—	2	101
	Falköping C—Landeryd	1	—	—	—	1	48
	Jönköping H—Vaggeryd	—	—	—	—	—	16
	Het—Rft, Vb—Kid, Tou—Hyb..	—	—	—	—	—	36
	VI distr normalspår	37	1	5	—	14	559
	smalspår (1,067 m) ..	10	—	2	—	6	214
	smalspår (0,891 m) ..	4	—	3	—	1	263
	Summa	51	1	10	—	21	1086
33	Kil—Göteborg C ¹	5	—	2	—	2	73
	Lilla Edet—Älvhem	—	—	—	—	—	6
	Arvika—Mellerud (Sfr, Al)	7	1	1	—	5	77
	Kornsjö—Mellerud ¹	2	—	—	—	—	17
34	Falun C—Ludvika ¹	1	—	—	—	1	25
	Ludvika—Kil ¹ (FdV)	4	2	1	—	—	43
	Vansbro—Ludvika	1	—	—	—	1	18
	Älvdalen—Falun C	2	—	—	—	2	47
	Falun C—Björbo	2	—	1	—	1	19
	Rättvik—Borlänge, Borlänge— Krylbo ¹	5	—	—	—	3	60
35	Gävle C—Falun C ¹	5	—	2	—	1	49
	Gävle C—Sala	3	—	1	—	1	32
	Gävle C—Uppsala C ¹ (Dma, Sfs)	7	2	—	—	2	50
	Ockelbo—Gävle C ¹	—	—	—	—	—	6
	VII distr normalspår Summa	44	5	8	—	19	522
2	Järna—Mjölby ¹	14	2	3	—	1	128
	Åby—Katrineholm ¹	—	—	—	—	—	6
	Ljungköping C—Hultsfred (Avg)	2	—	—	—	2	57
	Mjölby—Hästhöjden	1	—	1	—	—	15
38	Norsholm—Västervik (0,891 m)	10	—	4	—	1	60
	Jenny-Hultsfred (Vib) (0,891 m)	1	—	—	—	1	33
	Örebro S—Norrköping Ö (Nh) (0,891 m)	7	2	1	—	3	72
	Norrköping Ö—Arkösund (Vvk) (0,891 m)	4	2	2	—	—	44
	Ringstorp—Ödeshög (Skn, Boe ¹ , Mot) (0,891 m)	10	1	2	—	5	94
	VIII distr normalspår	17	2	4	—	3	206
	smalspår (0,891 m)	32	5	9	—	10	303
	Summa	49	7	13	—	13	509
	Summa hela SJ	683	81	81	21	178	5885
	Härav: normalspår	612	26	66	21	150	4642
	smalspår (1,093 m)	1	—	—	—	—	35
	smalspår (1,067 m) ...	10	—	2	—	6	214
	smalspår (0,891 m) ...	60	5	13	—	22	944

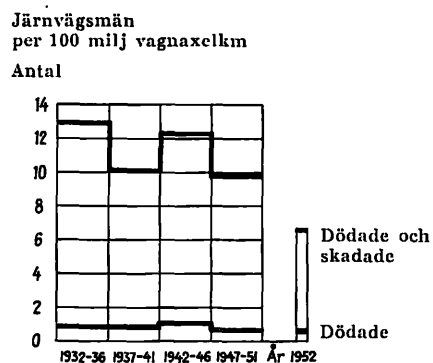
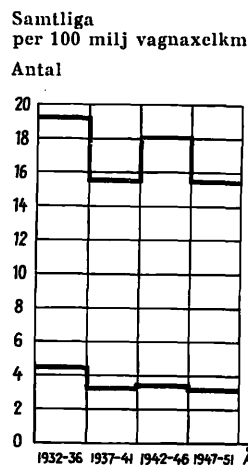
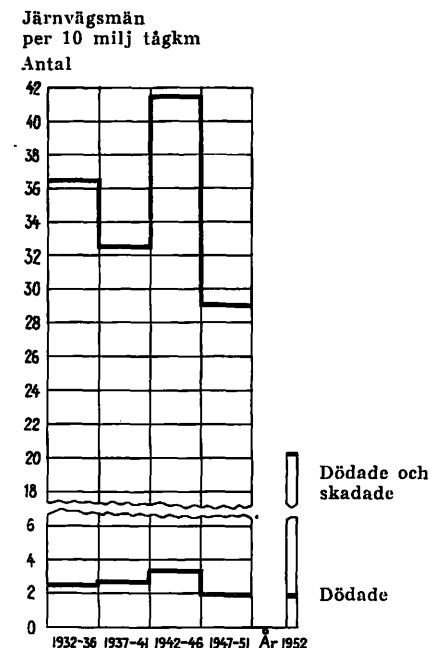
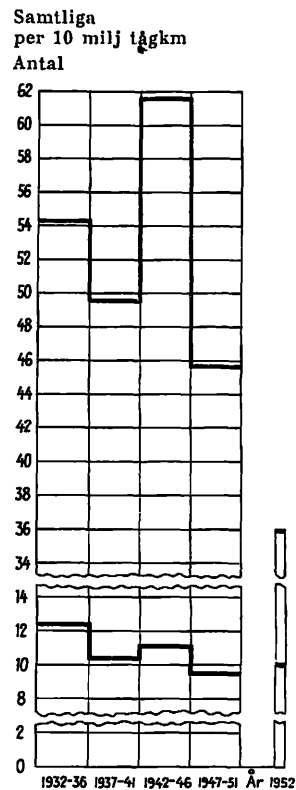
Tab 7. Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse.

	Antal dödade personer			Antal skadade personer ¹⁾		
	År 1952	medeltal för åren		1952	1951	1950
		1947—51	1942—46			
<i>Resande</i>						
Skadad vid tågmissöde (sammansättning, urspårning o d)	3	4,8	2,4	41	71	31
Vid på- eller avstigning av tåg i rörelse	1	3,8	11,6	10	5	13
Vid fall eller hopp från tåg i rörelse	9	5,8		5	4	9
Skadad av nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—		—	—	—
Påkörd av tåg	1	0,6	2,2	4	3	1
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	—	2,2		2	—	2
Summa	14	17,2	14,0	62	83	56
<i>Järnvägsmän</i>						
Vid tåg- eller växlingsmissöde (sammansättning, urspårning o d)	1	2,8	3,8	9	20	12
Vid småfordonsfärd	6	3,8	5,0	7	14	6
Påkörd under växlingstjänst av fordon i rörelse	4	1,0	4,2	11	15	16
Påkörd under snöskottning	2	1,8	1,0	1	2	—
Påkörd i andra fall av fordon i rörelse	3	5,4	4,2	6	6	7
Skadad vid på- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	—	0,6	0,2	80	73	78
Skadad vid på- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	—	0,6	1,0	4	6	11
Skadad i eller på fordon, som utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	—	—	0,2	27	42	29
Vid fall från fordon i rörelse	—	0,2	0,8	3	9	7
Vid av- eller tillkoppling av fordon	2	3,2	4,6	51	57	62
Genom stöt eller klämning mot fast föremål beläget intill spår	2	1,2	0,6	11	11	19
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	1	1,0	1,4	23	28	28
Summa	21	21,6	27,0	233	283	275
<i>Främmande personer</i>						
Vid kollision eller påkörning vid vägkorsning	63	47,6	29,4	22	25	35
Påkörd av fordon i rörelse, dock ej vid vägkorsning	25	23,8	20,4	7	5	2
Annan orsak i samband med fordon i rörelse	2	0,4	0,4	1	1	1
Summa	90	71,8	50,2	30	31	39
Summa summarum	125	110,6	91,2	825	897	870

1) Endast skadefall, som vållat invaliditet eller arbetsoduglighet under minst 14 dagar; för resande dock under minst 24 timmar.

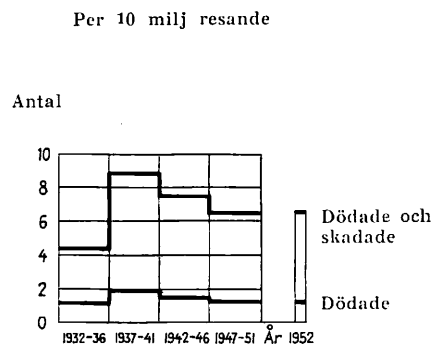
Diagram 1 till tab 7

Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse.
(Medeltal för 5-årsperioder 1932—1951.)

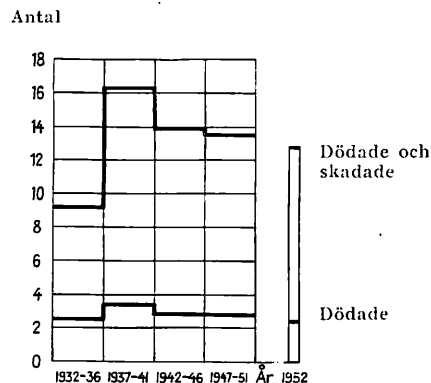


Dödade och skadade resande i samband med rälsgående fordon i rörelse.

(Medeltal för 5-årsperioder 1932—1951.)



Per 1 miljard personkm



Tab 8. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström.

		År 1952	Medeltal för åren	
			1947—51	1942—46
A. <i>Antal dödade och skadade</i>				
<i>Resande</i>				
Dödade	—	0,2	0,2	
Skadade	—	0,4	0,2	
<i>Järnvägsmän</i>				
Dödade	5	2,4	4,8	
Skadade	18	17,2	10,2	
<i>Främmande personer</i>				
Dödade	2	4,0	4,8	
Skadade	6	3,4	1,6	
Summa dödade		7	5,8	9,8
skadade		24	21,0	12,0
B. <i>Orsaker</i>				
<i>Skadad</i>				
av el ström från kontaktledning vid lastning eller lossning av gods	6	2,6	3,6	
av el ström vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	4	5,2	4,2	
av el ström vid framförande av eller tjänstgöring på lok	6	5,2	4,6	
av el ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	5	5,4	5,2	
genom el ström från tågvarmepost, tågvarme- eller belysningsledningar i vagn, som varit ansluten till värmekälla	2	2,6	0,6	
under arbete i driftcentral	2	1,2	1,0	
genom inverkan av el ström om högst 500 volts spänning	1	2,4	0,8	
vid reparations- eller avsyningsarbeten på ellok (ej lokps)	5	2,2	1,8	
Summa		31	26,8	21,8

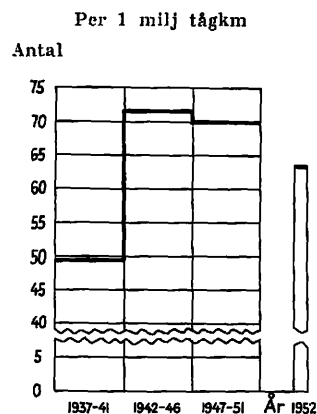
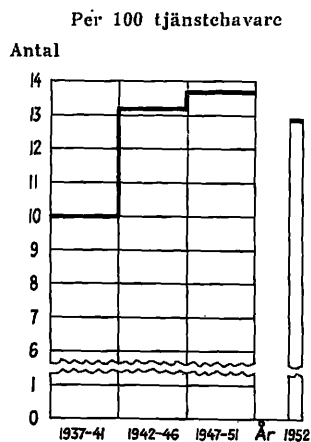
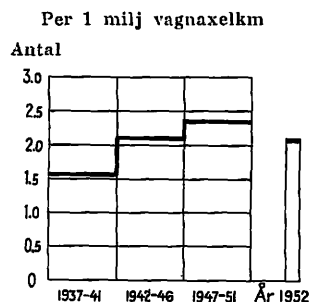
Tab 9. Specifikation av under år 1952 till yrkesinspektionen inkomna anmälningar om olycksfall i arbete vid statens järnvägar med mer än tre dagars varaktighet.*)

Olycksfall i	Summa
A. Lastnings- och lossningstjänst (trafikantgods)	2090
B. Vaxlingstjänst, även enbart vagnkoppling	1534
C. Övrig stationstjänst; expeditionstjänst	269
D. Tågtjänst	537
E. Vagnstjänst	379
F. Verkstads- o lokstallstjänst exkl huvudverkstäder o huvudförråd	1044
G. Ban- och byggnadsarbete inkl tillhörande transporter	1675
H. Städning- och renhållningsarbete	220
I. Övrigt	167
Summa	7915

*) (avser andra olycksfall än elektriska och som drabbat personal vid drift- och underhållsavdelningarna i järnvägsdrift exkl tryckeriarbetare, färjepersonal, förrådspersonal och huvudverkstadspersonal).

Diagram till tab 9

Antal olycksfall i arbete.
(Medeltal för 5-årsperioder 1937—1951.)



Tab 10 a) Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst.

	Budgetåren				
	1951/52	1950/51	1949/50	1948/49	1947/48
	tusental kronor				
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal ¹⁾ , återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeinskningskonto ej sker, m m (konto 1278)	2.253.2	1.791.6	1.264.4	1.334.6	1.036.7
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeinskningskonto sker (exkl ej avslutade arbeten):					
Bana och byggnader	150.0	205.2	141.3	186.1	188.3
Rullande materiel	1.623.5	660.0	873.1	927.6	781.2
Investeringsinventarier	—	9.2	20.2	28.0	8.0
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras ²⁾	382.2	701.9	370.6	418.5	210.5
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar (konto 7853)	97.0	76.2	68.0	70.7	45.1
Summa	4.505.9	3.444.1	2.737.6	2.965.5	2.269.8

Tab 10 b) Investering för säkerhetsanläggningar (exkl ej avslutade arbeten).

	Budgetåren				
	1951/52	1950/51	1949/50	1948/49	1947/48
	tusental kronor				
Säkerhetsanläggningar (konto 4 och 5)	3.216.9	4.606.9	4.054.1	2.292.6	2.217.1
Säkerhetsanläggningar, som debiteras elektrifieringsanslaget (konto 2)	54.7	37.3	474.2	583.5	169.0
Vägskyddsanläggningar (utom statsbidrag) ³⁾	1.164.5	656.7	901.5	—	—
Statsbidrag till vägskyddsanläggningar ⁴⁾	718.8	470.5	324.9	181.5	123.7
Summa	5.154.9	5.771.4	5.754.7	3.057.6	2.509.8

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 per år.

²⁾ Uppgifterna avse under kalenderår beslutad slopning.

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

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

C. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång vid SJ år 1952.

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
9. 1.	Göteborg V Skeppsbrokajen	Eo stationskarl	Slog huvudet i en belysningsstolpe och föll i gatan under färd på lokfotssteget.	1
14. 1.	Linköping C	Eo stationskarl	Överkörd vid utläggning av bromssko.	1
5. 2.	Halmstad	Stationskarlsaspirant	Av outhärdad anledning överkörd under övningsstjänst i växlingsarbete.	1
11. 2.	Märsta—Oden-sala	Banvakt	Påkörd bakifrån av tåg under färd till arbetet med trampdressin.	1
12. 2.	Stockholm C	Snöskottare	Påkörd av tåg under snöröjning på bangården. Steg åt sidan för ett utgående tåg men kom därvid för nära ett ankommande tåg på spåret intill.	1
29. 2.	Skellefteå stad	Stationskarl	Stod på vagn i växlingssätt. Har av outhärdad anledning kommit under vagnarna och överkörts.	1
1. 3.	Boden C	Banarbetare	Överkörd av skjulsade vagnar vid snöröjning i en växel.	1
10. 3.	Göteborg	Kontorist	Påkörd av lastbil vid färd på cykel till arbetet.	1
19. 3.	Linjen Kors-träsk—Järne-träsk	Banvakt	Påkörd av rälsbusståg under bevakning vid arbeten på linjen.	1
20. 3.	Ängelholm	Målare	Bränd av elström genom beröring med kontaktledningen vid upplåttring i en kontaktledningsstolpe.	1
1. 4.	Linjen Ätvidaberg—Forsaström	Banbiträde	Påkörd av mötande rälsbusståg under inspektionsfärd med trampdressin.	1
2. 5.	Valla	Konduktör	Påkörd av ett backande växlingssätt under uppehåll vid ett staket utmed bangården. Avståndet mellan staket och spår-mitt var ca 1,70 m.	1
9. 5.	Sidospår på linjen Lund—Uppåkra	Banvakt	Påkörd vid revision av växlar av ett persontåg, som på grund av fällagd växel körde in på sidospåret.	1
13. 5.	Linjen Harr-träsk—Gälli-vare	Banarbetare	Överkörd vid färd med motortralla. Blev av ett avfallande spett kastad ned i spåret framför motortrallan.	1
29. 5.	Trehörningsjö	Banarbetare	Påkörd av tåg under färd från arbetet med trampdressin.	1
Transport				15

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
			Transport	15
10. 7.	Vassmolösa grusgrop	Banbiträde	Kvävd av nedrasat grus vid borring av språnghål i grusgropen.	1
13. 7.	Hallsberg	Stationskarlsaspirant	Klämd mellan två vagnbuffertar vid koppling av vagnar.	1
15. 7.	Timmele	Banbiträde	Bränd vid färd på pesprutningsaggre-gat, varvid kläderna plötsligt fattade eld vid beröring med avgaserna från motorn.	1
25. 7.	Hagalund Ö	Tillf stationskarl	Bränd av elström genom beröring med strömvagnare till lok vid putsning av lokfönster.	1
1. 8.	Alvesta	Stationsskri-varaspirant	Klämd mellan två vagnbuffertar. Utförde ej själv kopplingen, men stod mellan vagnarna för att studera hur kopplingen gick till.	1
7. 8.	Karlberg	Målare	Bränd av elström vid beröring med kontaktledningen under målningsarbete i kontaktledningsbrygga.	1
20. 8.	Krylbo	Stationskarl	Påkörd av tåg under växlingsarbete.	1
22. 9.	Malmö	Eo stationskarl	Bränd av elström vid beröring av ett loks strömvagnare, som fastnat i en svängbar kontaktskena.	1
29. 9.	Borlänge	Vagnmästare	Klämd mellan vagnbuffertar vid passerande av ett spår mellan vagnar, som vid växlingsrörelse plötsligt stötte ihop.	1
7. 10.	Lund	Trafikbiträde	Påkörd av backande växlingssätt vid gång mellan magasinvägg och intill denna löpande spår.	1
19. 11.	Osby	Lokbiträde	Bränd av elström vid upphängning av jordningsstång på spänningsförande kontaktledning.	1
24. 11.	Tystberga—Svärtagård	Banbiträde	Påkörd av vagn under färd med trampdressin.	1
27. 11.	Linjen Ed—Bäcke-fors	Eo banvakt	Påkörd av tåg under skarvning av signal-kabel.	1
27. 12.	Luleå	Tillf vagnstäderska	Påkörd av tåg vid gång över bangården.	1
Summa				29

