STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

SÄKERHETSTJÄNSTEN

ÅR

1957

Statens järnvägars tryckeri
Tomteboda 1958

Förord

Den statistik, som redovisas i denna publikation, omfattar i stort sett tiden 1946—1957. Vissa diagram går dock tillbaka ända till år 1931.

Det *totala antalet olyckshändelser* har under 1957 ökat något men är lägre — såväl i absoluta som i relativa tal — än under något av åren 1946—1955.

Antalet *sammanstötningar* vid tågrörelse år 1957 är lägre än 1955 och 1956. Man fäster sig dock bl a vid ökningen av det antal fall då tåg passerat stoppsignal.

Av allvarliga sammanstötningar under 1957 kan följande nämnas.

Den 3 mars kolliderade två rälsbusståg vid Hinsnoret. 2 resande dödades. 17 resande och 3 järnvägsmän skadades.

Den 11 maj kolliderade ett rälsbusståg med ett växlingssätt i Alvesta. 1 resande dödades. 13 resande och 1 järnvägsman skadades.

Den 2 juli kolliderade två tåg i Hässleholm. 10 resande skadades.

Tågurspåringarna har under 1957 minskat avsevärt, och antalet är det lägsta sedan 1941 såväl i absoluta som i relativa tal.

Småfordonsolyckorna, som efter tillkomsten av de stränga föreskrifterna i cirk A 14/54 successivt minskat, visar nu en oroande ökning. År 1956 dödades ingen järnvägsman vid småfordonsfärd, men under år 1957 har 5 småfordonsfärder medfört dödlig utgång. Även antalet skadade är osedvanligt högt. Av 28 kollisioner mellan å ena sidan B- och C-fordon samt å andra sidan tåg hänförde sig inte mindre än 12, d v s nära 45 %, till ordinarie tåg i rätt tid och 8 till försenade ordinarie tåg. *Detta visar nödvändigheten av att noggrant tillämpa föreskrifterna i cirk A 14/54.*

Antalet *kollisioner vid vägkorsningar* är ungefär lika stort som 1956, vilket med hänsyn till vägtrafikens ökning innebär en relativ förbättring. Antalet påkörda bommar är det näst lägsta sedan 1941.

Antalet *dödade resande* är ett av de lägsta talen sedan 1946.

Antalet *dödade järnvägsmän* vid rörelse med rälsgående fordon har länge visat en nedåtgående tendens, och årets siffra är den lägsta sedan 1941. Antalet *järnvägsmän som skadats* i sådant sammanhang är större än 1956, men eljest är tendensen nedåtgående. Detta återspeglas också i statistiken över olycksfall i arbete.

Stockholm i mars 1958.

Bo Ulf

(Bo Ulf)
Överinspektör för säkerhetstjänsten

A. Undantag från säo (sär) av mera allmänt intresse

Säo § 24

Oförreglade växlar i huvudspår på linjen

Sedan normalspårsdrift införts Karlshamn—Karlskrona, behöver växlar och spårspärrar på vissa ständigt obevakade driftplatser t v ej vara förreglingsbara. Befintliga kontrollåsanläggningar får behållas, tills lastplatsblockering kunnat ordnas.

Säo § 29

Bandisposition utan tågledarens tillstånd

Tågklareraren i Mora får bevilja bandisposition för ensamt lok Mora—Mora Noret—Mora.

Säo § 32

Växlingsrörelser på linjen

När linjeblockeringen är i bruk, får fordon flyttas mellan Alingsås och Torp samt mellan Vårgårda och Lagmansholm, Torvfabriken eller Remmenedal under form av växlingsrörelser utan att bandisposition anordnas. Instruktionerna för säkerhetsanläggningarna vid Torp, Lagmansholm, Torvfabriken och Remmenedal skall härvid gälla.

Innan växlingsrörelse sker, skall tågklareraren på utgångsstationen anmäla detta till tågklareraren på den andra gränsstationen för stationssträckan.

Alla vagnar skall vara anslutna till tryckluftledningen. Bromsprov skall utföras som för tåg. Bromsvikten skall motsvara minst bromstal 14.

Om loket skjuter vagnarna, skall en signalgivare åka på någon av de främsta vagnarna i farriktningen för att hålla utkik och ge signaler till lokpersonalen.

För tågrörelse gällande signaler skall gälla i den utsträckning, som framgår av instruktionen för resp säkerhetsanläggning.

När linjeblockeringen är ur bruk, skall rörelserna ske under form av bandisposition.

Säo § 39: 3

Tågs hastighet

Tåg 27 får t v hänföras till bromsgrupp S och framföras med sth 120 km/tim på bansträckan Hallsberg—Laxå, även om axelantalet uppgår till 64 men fordringarna i övrigt för bromsgrupp S är uppfyllda.

Tågpersonalen skall i varje särskilt fall ges order (S11). Om så anses lämpligt får ordern i stället tas in som en anmärkning i tidtabellen för tåg 27.

Sär § 44 och 59

Obevakad ändstation

Ehuru Ottenby ej fyller fordringarna enl str 111 kap XV, får stationen soh vara obevakad för tågen 266, 277, 270 och 271. Nämnda tåg skall gå på spår 2. Fordon får finnas uppställda endast på spår, där de genom skyddsväxel eller spårspärr hindras att komma in i tågvägen. Växlar i tågvägen samt skyddsväxlar och spårspärrar skall vara låsta — helst med K-lås — och nycklarna skall förvaras på expeditionen.

Sedan tåg 269 vard före soh inkommit till Ottenby, skall tågklareraren vidta i sär § 44: 5, 6 och 7 föreskrivna åtgärder; därvid skall dock anmälan enligt mom 7 i stället lyda: »Fri in -och utfart på spår 2 i Ottenby».

Tåganmälan skall ej utväxlas mellan Ottenby och Mörbylånga. Tågklareraren Mörbylånga ansvarar för att tågen framförs i angiven ordningsföljd. Han skall göra föreskrivna anteckningar i tågtidjournalens kolumner 1, 2, 10, 11 och 14 på »ankommande» sidan samt 1, 2 och 6 på »avgående» sidan.

Bandispositioner eller andra tåg än ovan nämnda får ej anordnas på bansträckan Mörbylånga—Ottenby under den tid Ottenby är obevakad.

Ottenby får ej vara obevakad när — enl § 49 i sär — order skall ges till tågpersonalen i Ottenby eller när Ottenby skall vara kontrollstation.

Motsvarande förfaringssätt får tillämpas även vid Fagerhult.

Säo § 49

Ordergivning till tåg

Till lokpersonalen på godståg, som utgår från Kalmar S, får S-order, som tillkommit kort före tågets avgångstid, t v på försök ges på följande sätt.

Ordern skall i vanlig ordning skrivas ut av tågklareraren men får tillställas föraren per telefon. Föraren skall härvid skriva ned ordern på blankett, som tågklareraren anger. Föraren skall repetera hela ordern, och därefter uppge sitt namn, vilket antecknas av tågklareraren. Föraren skall överlämna en orderkopia till biträdet.

Säo § 51: 3

Körsignal till tåg

Under förutsättning att säkerhetsanläggningen fungerar och att tågens ordningsföljd ej ändrats, får ställverksvakten vid Kristianstad C utan tågklarerarens order för varje särskilt fall ge körsignal för tågs infart.

Säo § 55

Förenklad tågvägsinspektion

Under den tid tågvägsförreglingen vid Killeberg, Osby och Diö var bruten, fick inspektion av växlars och spårspärrars lägen inskränkas i följande omfattning.

Tågvägsinspektionen under de tider på dygnet, då växlarna ej behövde läggas om och som bestämdes av trafikinspektören, fick utföras genom att tågklareraren kontrollerade, att de nycklar, med vilka växlarna var låsta i normalläge, fanns på bestämd plats. Tågväg skulle dock inspekteras lokalt

1) när stationen skulle bemannas med endast tågklarerare,
2) vid ombyte av tågklarerare, under den tid tågvägsinspektionen var inskränkt enligt ovan. Inspektionen skulle utföras av tillträdande tågklareraren före det första tåg, som skulle gå under hans tjänstgöring.

Växlar och spårspärrar skulle kunna låsas på betryggande sätt och till varje lås fick endast en nyckel finnas. När särskild tågvägsinspektör ej tjänstgjorde, skulle nycklarna förvaras av tågklareraren på bestämd plats på tågexpeditionen.

Säo § 57

Tågs samtidiga infart på eller utfart från station

Vid Stockholm C, Grängesberg och Ånge får tåg tagas in på eller avsändas från vissa tågvägar samtidigt med att tåg är på infart till eller utfart från stationen på annan tågväg, oaktat tågvägarna ej är oberoende av varandra.

Säo § 59

Tågklarerares tjänstgöring när tåg anordnas på del av tåganmälningssträcka

Tågklarerarens tjänstgöring i Reftele får upphöra, sedan klartanmälan för tågen 2613—2612 utväxlats för delsträckan Gislaved—Anderstorp—Gislaved. Anmälan »2613—2612 in i Gislaved» skall följande morgon lämnas till tågklareraren Anderstorp. Dessförinnan får denne ej lämna klartanmälan för 7219 (vard) resp 2591 (soh).

Tågklarerarens tjänstgöring i Ullared får upphöra, sedan klartanmälan för tågen 2579—2578 utväxlats. Tjänstgöringen skall åter börja kl 18.00.

Tågklareraren Ullared får i samband med anmälan »2568 ut» anmäla då-klart för tågen 2575—2576. Tjänstgöringen får avslutas 5 min efter 2568 avgång.

När tågklareraren Reftele och Ullared enl ovan åter träder i tjänst, skall resterande tåganmälan omedelbart utväxlas med Gislaved resp Varberg.

Inskränkt tåganmälan vid manuell linjeblockering

Följande förfaringssätt får tillämpas vid tågrörelser på uppspåret Sundbyberg—Bromsten, när såväl den automatiska som den manuella linjeblockeringen är i bruk och dubbelspårsdrift äger rum.

Under förutsättning att blocksträckan Sundbyberg—huvudsignal A är fri från fordon, får tåg avsändas från Sundbyberg, även om »0 in» för närmast föregående tåg ej erhållits från Bromsten. »0 in» skall däremot ha erhållits, innan huvudsignal A får ställas till kör.

Befrielse från tåganmälan för rälsbusståg vid automatisk linjeblockering

Under förutsättning att den automatiska linjeblockeringen på berörda sträckor är i bruk, behöver tåganmälan enl säo § 59: 7 II A och B ej utväxlas för SJ och TGOJ rälsbusståg klass A (även elrälsbusståg) samt TGOJ kortkopplade rälsbusståg (litt Yoa), när dessa tåg framföres på bansträckorna Eskilstuna C—Stockholm C, Stockholm C—Örebro C över Västerås, Norrköping C—Järna och Norrköping C—Katrineholm—Flen.

Säo § 78: 1—3

Ändring av tågs ordningsföljd

Tågklarerarna vid Solna och vid Ulriksdal får vid behov komma överens om ändrad ordningsföljd mellan tåg i samma riktning på bansträckan Tomteboda—Ulriksdal, när ett av tågen framföres endast på denna sträcka eller del därav.

När överenskommelse träffats om den ändrade ordningsföljden skall tågklareraren på begynnelsestationen sända verkställighetsorder till sträckans slutstation.

I övrigt skall säo § 78 tillämpas.

Motsvarande förfaringssätt får även tillämpas vid ändring av tågs ordningsföljd mellan södergående tåg på sträckan Eslöv—Lund.

Säo § 101: 4

Sammansättning av rälsbusståg

Rälsbusstågen 623 och 622 på sträckan Hillared—Limmared—Hillared får t v under tdt 157—158 utgöras av Yo1 jämte en 4-axlig och en 2-axlig släpvagn.

Med hänsyn till de ökade påkänningarna på kraftöverföringen skall försiktighet iakttas i synnerhet vid start.

Vagnvikten i vissa malmtåg

Vagnvikten i malmtåg Grängesberg/Blötberget—Borlänge får uppgå till 1.600 ton på följande villkor.

Tågsammansättning

Tågen skall sammansättas antingen av enbart Mas-vagnar med hjälpledningen kopplad till manöverventil för hjälpledningen på dragande lok eller av Mas-vagnar och TGOJ M1-vagnar i sådant förhållande att Mas-vagnarnas vagnvikt uppgår till ca $^2/_3$ av tågets vagnvikt, varvid Mas-vagnarna skall gå närmast loket. Härigenom erhålles dubbla bromssystem och tågen kan driftbromsas med hjälpledningsbromsen. Då Mas-vagnarna måste gå närmast loket, krävs emellertid omväxling på tågsättens vändstationer.

2 lok litt Mg med manöverventil för hjälpledningsbromsen har beordrats till 35 maskinsektionen. Ett antal Da-lok kommer att förses med sådan manöverventil. Dessa lok skall sedermera ersätta Mg-loken.

Totala vagnvikten i tåg som framföres av två multipelkopplade Da-lok, får uppgå till sammanlagda vagnvikterna för båda loken (dock högst 1.600 ton) utan annan reducering än som kan erfordras vid snöhinder eller låg temperatur.

På sträckan Blötberget—Ludvika och omvänt skall här berörda malmtåg framföras av SJ lok och personal.

Bromsen

Tågen skall hänföras till bromsgrupp M.

Hjälpledningen skall kopplas på samtliga Mas-vagnar och anslutas till manöverventilen på dragande lok.

I tåg med såväl Mas- som M1-vagnar skall bromsvikt från hjälpledningsbromsen finnas för tågets hela vagnvikt enligt vederbörande bromstal. Alla felfria bromsar i såväl lastade som tomma malmtåg skall vara inkopplade.

I lastade malmtåg skall trycket i huvudledningen på prov vara 5 kg/cm², fastän tågen tillhör brgr M. Bromsvikten från lastad Mas-vagn får härvid beräknas till 16 ton. Trycket i hjälpledningen får samtidigt upptagas till högst 3,7 kg/cm².

I tomma malmtåg skall ledningstrycket vara 1,6 kg/cm². På M1-vagnarna skall lastväxeln ligga i läget »Last» även när vagnen är tom. Bromsvikten från tom M1-vagn skall härvid beräknas till 5 ton. M1-vagnar skall förses med anslag på vagnarnas båda långsidor med uppgift om att lastväxeln skall ligga i läget »Last», oavsett vagnens vikt, även i malmtåg med 1,6 kg/cm² ledningstryck.

Bromsens manövrering

Driftbromsning skall normalt företagas med hjälpledningsbromsen. Erfordras i någon situation kraftigare eller snabbare bromsverkan, skall

tåget stoppas med huvudledningsbromsen. Har tåg med ledningstryck 1,6 kg/cm² stoppats med huvudledningsbromsen, skall lokps kontrollera att bromsen lossat på varje vagn, innan tåget får fortsätta.

Om tåg stoppas med huvudledningsbromsen, vilken närmast är avsedd som reservbromssystem, på grund av fel på hjälpledningen är det nödvändigt att draga åt erforderligt antal bromsar för att förhindra att tåget rullar. Handbromsarna skall därför vara funktionsdugliga och måste regelbundet ses över.

Undantagsbestämmelser för tågrörelse på bansträckan Ödåkra—Kattarp—Hasslarp

Under förutsättning att samtliga spårledningar, signaler och kontrollorgan är i bruk, får nedanstående bestämmelser tillämpas:

Tåganmälan

Tåganmälan skall utväxlas enligt säo § 59, mom 7 II. Ti kan i samråd med siiö även bestämma att enbart »0 ut» skall utväxlas.

Avgångssignal

Avgångssignal i Hasslarp och Ödåkra ges ej förrän signal C visar »kör». Till tåg på spår 20 ges ej avgångssignal vid Kattarp. Körsignal i infartssignalerna 19v från Hasslarp och 17v från Ödåkra till spår 20 innebär tillika avgångssignal.

Obevakad körning

Obevakad körning får ifrågakomma endast om alla tre stationerna Hasslarp, Kattarp och Ödåkra samtidigt göres obevakade och endast för tåg, som vid Kattarp passerar på spår 20.

Möteskontroll

I tidtabellen för tåg, som framföres via spår 20 i Kattarp, anges tågmöten vid Kattarp genom att tågnumret i möteskolumnen sättes inom parentes. För inom parentes angivna möten bortfaller tågklarerarens Kattarp och tågpersonalens kontrollskyldighet där. På efterföljande gränsstation (Ödåkra resp Hasslarp) för spårledningssträckan upprepas i möteskolumnen samma tågnummer utan parentes. Beteckningen innebär, att mötet tidtabellstekniskt sett äger rum i Kattarp men att tågklareraren och tågpersonalens möteskontroll, som rätteligen bort äga rum i Kattarp, överflyttas till Ödåkra resp Hasslarp.

Samma beteckning förekommer även i tidtabellen för sådana tåg, som ingår på annat spår än spår 20 vid Kattarp och för vilka möte uppkommer

med tåg, som passerar Kattarp på spår 20. I fråga om kontrollskyldighet gäller för dessa samma bestämmelser.

Ordergivning vid mötesändring

S8 delges icke tågpersonalen, när mötesändring sker från station med parentesmöte till station med möteskontroll enligt ovanstående (undantag från säo § 77: 2).

Vid mötesändring från Hasslarp till Ödåkra eller omvänt sker däremot ordergivning enligt säo § 77: 2.

S9. När nytillkommet möte uppstår vid Kattarp för tåg, som framgår på spår 20, skall beträffande detta möte, med hänsyn till möteskontrollen, S9-order utfärdas som om mötet hade uppstått vid efterföljande gränsstation för spårledningssträckan (Hasslarp resp Ödåkra). Tågledaren adresserar ordern till tågklareraren Hasslarp och Kattarp resp Ödåkra och Kattarp (undantag från säo § 79).

Bandisposition och A-fordonsfärd

Vid bandisposition och A-fordonsfärd behöver stoppsignalering med bansignaltavla och knalldosor ej ske vid Kattarp. I stället skall en stoppskylt sättas upp på ställaren till den eller de utfartssignaler, som gäller för utfart på den disponerade sträckan.

Hinderanmälan skall utväxlas enligt säo § 61, men skylten »Hinder för tåg . . .» behöver ej sättas upp.

Har tillstånd eller signal enligt säo § 32: 8 ej erhållits, får vagnuttagning vid Kattarp ej framföras längre än till stationsgränsen. Det förutsättes vidare, att A-fordon ej framföres på tågspår utan tågklarerarens tillstånd.

Vid Kattarp får växling på huvudspår utanför stationsgränsen ej ske, såvida ej växlingsledaren i varje särskilt fall fått tågklarerarens medgivande.

Inspektion

Inspektion enligt säo § 45 och 55: 6 skall ske minst en gång i veckan.

Skjutsning

Skjutsning får ej ske på spår 20.

Om förutsättningarna för tillämpning av ovanstående undantagsbestämmelser ej uppfylles, skall på tågledarens order säo föreskrifter i sin helhet tillämpas, vilket även innebär att tågmöteskontrollen skall ske på station, där möte angivits inom parentes (den verkliga mötesstationen). Tågen skall orderges på S10 avdelning 12 »Spårledningen Ödåkra—Kattarp—Hasslarp ur bruk».

Begreppsförklaringar

Vid järnvägsolycka redovisas

som *dödad:* person, som avlidit av skadorna (vid vägkorsningsolycka inom 30 dagar)

som *skadad:* person, som
antingen blivit arbetsoförmögen under minst 14 dagar (betr resande, som skadats utan eget förvållande, minst 24 timmar),
eller åsamkats bestående invaliditet,
eller vid vägkorsningsolycka, avlidit senare än 30 dagar efter olyckan.

Symboler använda i efterföljande tabeller

— = intet finns att redovisa

. . = uppgift ej tillgänglig

* = preliminär uppgift

B. Tabeller och diagram

(Förteckning över använda symboler finns på föregående sida)

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

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1954	1955	1956	1957
A. *Vid tågrörelse*						
1. Sammanstötning (tab 2 a, 2 b)	32,6	26,8	26	34	34	30
2. Urspåring (tab 3)	107,8	99,0	106	116	124	87
3. Kollision med småfordon (tab 4)	23,8	27,6	23	25	19	29
4. Kollision vid vägkorsning (tab 5 a—d)	154,0	163,2	177	161	161	163
5. Eld i tåg (skador öv 1000 kr el personskador)	..	9,2	13	13	7	9
6. Övrigt (mest personliga olycksf)	..	90,8	96	83	79	109
Summa A	..	**416,6**	**441**	**432**	**424**	**427**
B. *Vid vagnuttagning*	..	**8,6**	**12**	**12**	**5**	**11**
C. *Vid växlingsrörelse* (skador över 5000 kr eller personskador)						
1. Sammanstötning	..	16,4	17	11	7	14
2. Urspåring	..	4,4	7	2	4	3
3. Eld i vagn	..	0,4	—	—	1	1
4. Övrigt (mest personliga olycksf)	..	189,8	160	121	77	89
Summa C	..	**211,0**	**184**	**134**	**89**	**107**
D. *Vid småfordonsfärd* (andra än under A 3, B eller C 4) (tab 4)	..	**14,4**	**16**	**14**	**8**	**13**
Summa olyckshändelser	**758,6**	**650,6**	**653**	**592**	**526**	**558**
E. *Antal dödade personer* (tab 6)						
1. Resande	15,0	16,0	16	19	31	15
2. Järnvägsmän	22,8	19,0	19	15	13	10
3. Främmande personer	67,4	91,6	103	76	102	104
Summa E	**105,2**	**126,6**	**138**	**110**	**146**	**129**
F. *Antal skadade personer* (tab 6)						
1. Resande	58,6	81,0	151	61	49	69
2. Järnvägsmän	320,2	198,6	168	113	75	106
3. Främmande personer	42,2	44,2	49	73	35	44
Summa F	**421,0**	**323,8**	**368**	**247**	**159**	**219**
Summa dödade och skadade personer	**526,2**	**450,4**	**506**	**357**	**305**	**348**

Antal olyckshändelser årligen

Antal Pr 1 milj tågkm

Antal Pr 10 milj vagnaxelkm

Tab 2 a. Sammanstötningar vid tågrörelse

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1954	1955	1956	1957
Sammanstötning mellan						
loktåg[1] och annat loktåg[1]	8,6	7,0	11	9	17	5
» » rälsbusståg	2,0	1,6	2	2	1	2
» » växlingsrörelse[2], vagnuttagning eller tågfordon	15,6	12,0	8	13	9	11
» » stoppbock eller annat fast föremål	2,4	0,6	—	1	1	4
rälsbusståg och annat rälsbusståg	1,0	1,2	—	2	1	2
» » växlingsrörelse[2], vagnuttagning eller tågfordon	2,4	4,0	5	5	4	5
» » stoppbock eller annat fast föremål	0,4	0,4	—	2	1	1
motordressin, som går som tåg, och annat tåg, tågfordon eller fast föremål	0,2	—	—	—	—	—
Summa	**32,6**	**26,8**	**26**	**34**	**34**	**30**
Härav med rälsbusståg, antal	5,8	7,2	7	11	7	10
» » » , %	17,8	26,9	26,9	32,4	20,6	33,3
Tågkm för rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	15,9	22,0	24,0	24,7	24,5	25,1
Antal sammanstötningar						
på station	26,2	22,3	24	27	23	27
på linjen	6,4	4,5	2	7	11	3
Dessutom främmande föremål påkört						
av loktåg	..	1,8	3	4	1	2
» rälsbusståg	..	2,0	—	4	1	1

[1] Loktåg = andra tåg än rälsbusståg.

[2] Även sammanstötningar med tågfordon, som ingår i tågsätt, med vilket växling äger rum.

Antal sammanstötningar årligen

Pr 10 milj tågkm

Tab 2 b. Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	årligen						årligen					
	1946—50	1951—55	1954	1955	1956	1957	1946—50	1951—55	1954	1955	1956	1957
A. *Fel av tågvägsinspektör*												
Växel i tågväg i fel läge	7,4	5,4	7	3	4	8	10,6	11,2	11	3	7	8
Fordon i eller ej hinderfritt för tågväg	5,6	3,6	2	7	10	6	8,2	4,6	3	8	11	8
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel (spårspärr); fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	—	1,2	1	2	1	2	0,2	1,8	1	2	1	3
Växling i tågvägen	0,2	0,6	—	—	—	—	0,4	1,2	2	—	—	—
Summa A	13,2	10,8	10	12	15	16	19,4	18,8	17	13	19	19
B. *Fel av tågklarerare vid tågexpediering*												
Felaktig tåganmälan	0,6	0,8	1	1	1	—	7,2	5,8	6	7	7	6
Tåg avsänt innan mötande tåg inkommit	0,4	0,4	—	—	1	—	3,6	2,2	1	1	3	—
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp	0,4	0,2	—	—	—	—	0,8	0,6	1	—	—	—
Växel eljest omlagd framför tåg eller under tågs gång över växeln	0,2	—	—	—	—	—	0,2	0,2	—	—	—	—
Infartssignal ej återställd till stopp	1,0	1,0	3	—	2	2	1,4	1,0	3	—	2	3
Felaktig eller utebliven ordergivning	0,2	0,4	1	1	—	—	1,0	1,6	1	2	—	1
Felaktig eller utebliven stoppsignalering eller hinderanmälan	0,6	—	—	—	—	—	1,8	—	—	—	—	1
Övrigt	0,4	0,4	—	1	—	1	1,4	1,0	2	2	1	2
Summa B	3,8	3,2	5	3	4	3	17,4	12,4	14	12	13	13
C. *Fel av tågpersonal vid tågs framförande*												
Bristande uppmärksamhet, så att tåg passerat stoppsignal	1,2	3,0	3	4	4	5	3,8	4,8	3	6	5	8
Felaktigt handhavande av bromsen, felbedömning av bromsvägen	4,2	3,2	2	4	2	1	4,6	4,4	3	5	3	1
Tåg avgått utan avgångssignal	0,8	0,2	—	—	1	—	2,6	1,6	1	2	2	2
Felaktig eller utebliven stoppsignalering för tåg, som stannat på linjen	0,6	—	—	—	—	—	0,6	0,4	—	—	—	—
Övrigt	0,6	0,2	1	—	1	—	0,6	0,2	1	—	1	—
Summa C	7,4	6,6	6	8	8	6	12,2	11,4	8	13	11	11
D. *Fel av växlingsledare, signalgivare eller tillsyningsman vid vagnuttagning*												
Växlingsrörelse igångsatt i strid mot säo (sär) § 56	3,8	1,4	1	1	1	2	4,8	2,2	1	1	3	3
Signal har givits utan att kontrollera fasta signaler	0,6	0,8	—	—	1	—	0,6	1,0	1	—	1	—
Fel vid skjutsningsrörelse	0,4	0,2	—	1	—	—	0,4	0,2	—	1	—	—
Bristande förstängning; fordon kommit i rörelse	1,4	0,6	1	1	—	—	2,2	2,4	5	3	2	3
Övrigt	0,6	0,2	—	1	—	—	0,8	0,2	—	1	—	—
Summa D	6,8	3,2	2	4	2	2	8,8	6,0	7	6	6	6

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	årligen						årligen					
E. *Andra orsaker*	1946—50	1951—55	1954	1955	1956	1957	1946—50	1951—55	1954	1955	1956	1957
Fel på bromsarna el vid bromsprovning	0,6	1,8	2	4	2	2	1,2	3,2	4	5	2	2
Fel på säkerhetsanläggning	0,2	0,2	—	1	—	—	0,8	0,4	—	2	—	—
Fel på rullande materiel	—	0,2	—	—	1	—	0,6	0,2	—	—	1	—
Självavkoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	0,6	0,8	1	2	2	1	0,6	2,0	3	6	6	2
Summa E	**1,4**	**3,0**	**3**	**7**	**5**	**3**	**3,2**	**5,8**	**7**	**13**	**9**	**4**
Summa summarum	**32,6**	**26,8**	**26**	**34**	**34**	**30**	**61,0**	**54,4**	**53**	**57**	**58**	**53**

Sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill år 1957

Procentuell fördelning efter orsaker

Tab 3. Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill

Orsak	Årligen					
	1946-50	1951-55	1954	1955	1956	1957
A. *Fel på rullande materiel*						
Axelbrott på grund av varmgång	13,2	9,2	6	8	10	6
» » » » gamla bräckor	7,4	3,2	2	2	—	1
» » » » obekant orsak	10,0	2,2	1	1	1	—
Hjulringsbrott, lös hjulring	2,4	5,4	5	5	4	3
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	5,0	7,2	8	10	7	7
Annat fel	11,4	10,4	16	15	20	12
Summa A	**49,4**	**37,6**	**38**	**41**	**42**	**29**
B. *Fel på banan*						
Rälsbrott	1,0	1,6	3	3	2	2
Annat fel	4,8	9,0	11	10	20	11
Summa B	**5,8**	**10,6**	**14**	**13**	**22**	**13**
C. *Andra orsaker*						
Fellagd växel eller spårspärr	10,2	10,6	11	13	13	9
Växel omlagd under fordon i rörelse	4,0	3,6	5	3	1	2
Vid gång genom tidigare uppkörd växel; växeltunga har ej slutit	2,8	2,0	3	3	3	4
Bromssko eller annat främmande föremål påkört	2,4	4,8	2	4	5	8
Lastförskjutning; från tåget nedfallet föremål	5,4	8,6	10	11	7	4
Tåget framfört med för hög hastighet	0,6	1,4	1	4	1	1
Annan orsak	27,2	19,8	3	11	8	6
Obekant orsak			19	13	22	11
Summa C	**52,6**	**50,8**	**54**	**62**	**60**	**45**
Summa urspåringar	**107,8**	**99,0**	**106**	**116**	**124**	**87**
Dessutom i samband med kollision vid vägkorsning	2,0	4,0	3	4	4	2
Av samtliga ovanstående fall har urspåring skett i rälsbusståg, antal ..	13,0	20,4	17	24	23	18
%	12,1	20,2	16,0	20,7	18,5	20,7
Tågkm i rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	15 9	22,0	24,0	24,7	24,5	25,1

Antal urspåringar vid tåg- och växlingsrörelser årligen

Pr 100 milj vagnaxelkm

Urspåringar vid tågrörelse år 1957

Procentuell fördelning efter orsaker

Tab 4. Olyckshändelser vid färd med småfordon samt orsaker

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1954	1955	1956	1957
Kollision mellan						
A-fordon och tågfordon	1,2	0,8	—	1	1	1
B-fordon och ordinarie tåg, rätt tid			5	7	5	6
» » » » , försenat			3	2	4	3
» » extratåg	12,0	15,8	2	4	1	3
» » vagnuttagning, växlingsrörelse eller tågfordon			3	—	1	3
C-fordon och ordinarie tåg, rätt tid			6	4	2	6
» » » » , försenat			4	4	2	5
» » extratåg	10,6	13,0	3	3	4	5
» » vagnuttagning, växlingsrörelse eller tågfordon			—	—	—	—
två småfordon	—	2,2	1	2	1	—
småfordon och landsvägsfordon	0,2	6,8	8	9	5	9
Urspåring	..	5,4	6	3	2	4
Summa	..	**44,0**	**41**	**39**	**28**	**45**
Antal järnvägsmän, som dödats	4,2	4,2	1	3	—	5
» » » skadats	3,4	8,8	9	6	12	13
Orsak till kollision med tågfordon eller annat småfordon						
A. *Småfordonsförares fel*						
Förfrågan ej gjord om extratåg o d	1,8	3,2	5	4	4	2
» » » om tågförsening m m	1,0	1,8	3	1	1	—
Lokalgodstågs avgång 15 min före tdt-tiden har ej beaktats	0,2	—	—	—	—	—
Tågläget i andra fall ej beaktat	11,2	11,0	7	12	8	16
Småfordon kvarlämnat på spår	4,6	4,4	4	—	4	—
Småfordon framfört på station utan tillstånd	—	1,0	1	2	—	1
Övrigt	1,2	1,0	1	1	—	4
Summa A	**20,0**	**22,4**	**21**	**20**	**17**	**23**
B. *Tågklarerares fel*						
Felaktiga eller otillräckliga upplysningar	2,0	4,0	2	3	2	1
Felaktiga eller ej införda anteckningar i underrättelsebok	—	0,4	1	—	1	1
Begärt kvarhållande av tåg har ej iakttagits	—	0,4	—	1	—	2
Lokps ej ordergiven	—	0,8	1	—	—	2
Stoppsignalering ej anordnad	0,2	—	—	—	—	—
Övrigt	0,2	—	—	—	1	—
Summa B	**2,4**	**5,6**	**4**	**4**	**4**	**6**
C. *Tågpersonals fel*						
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna vid backning	—	0,6	—	—	—	—
Extratåg ej framfört tillräckligt försiktigt	0,6	0,8	—	1	—	1
Tåg har ej stannat i tid eller på avsedd plats	—	0,6	1	—	—	—
Summa C	**0,6**	**2,0**	**1**	**1**	—	**1**
D. *Annat fel*						
Utväxlade meddelanden missuppfattade	0,4	1,8	1	2	—	—
Tåg har backat (även reglementsenligt)	0,4	—	—	—	—	2
Summa D	**0,8**	**1,8**	**1**	**2**	—	**2**
Summa summarum	**23,8**	**31,8**	**27**	**27**	**21**	**32**

Tab 5 a. Olyckshändelser vid vägkorsningar år 1957

Befintliga korsningar vid 1957 års slut	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Kollisioner mellan rälsgående fordon och: vägbussar	övriga motorfordon	hästskjutsar	fotgängare, moped, cykel, sparkstötting	Summa kollisioner	Bom (grind) eljest påkörd	Antal olyckshändelser: vid dagsljus	i mörker	Vid kollisioner: dödade	skadade
	A. Vägkorsningar vid huvudspår										
	Allmänna vägar										
2138[1]	Bevakade bommar (grindar)	—	14	—	4	18	174	119	73	2	3
1027[2]	Automatisk anläggning med både ringklockor o ljussignaler	—	17	—	6	23		21	2	12	3
41	enbart ringklockor	—	—	—	—	—		—	—	—	—
7	enbart ljussignaler	—	2	—	—	2		1	1	—	—
122	Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	—	3	—	4	7		6	1	4	2
79	Annan korsning med kryssmärken	—	1	—	1	2		1	1	—	1
3414	Summa	—	**37**	—	**15**	**52**	**174**	**148**	**78**	**18**	**9**
	Enskilda vägar										
378	Bevakade bommar (grindar)	1	1	—	1	3	11	12	2	1	3
384	Automatisk anläggning med både ringklockor o ljussignaler	—	6	—	—	6		4	2	—	1
41	enbart ringklockor	—	2	—	—	2		1	1	—	—
3	enbart ljussignaler	—	1	—	—	1		—	1	—	—
62	Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	—	1	1	—	2		2	—	—	—
1340	Annan korsning med kryssmärken	—	22	1	1	24		22	2	1	1
29350	» » utan »	—	60	7	19	86		79	7	33	14
31558	Summa	**1**	**93**	**9**	**21**	**124**	**11**	**120**	**15**	**35**	**19**
	B. Vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår										
	Allmänna vägar och med skyddsanordningar försedda enskilda vägar										
115	Bevakade bommar (grindar)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Automatisk anläggning med både ringklockor o ljussignaler	—	—	—	—	—		—	—	—	—
4	enbart ljussignaler	—	1	—	—	1		1	—	—	—
26	Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	—	—	—	—	—		—	—	—	—
741	Annan korsning med kryssmärken	—	4	—	—	4		4	—	—	—
859	» » utan »	—	1	—	—	1		1	—	—	—
1754	Summa	—	**6**	—	—	**6**	—	**6**	—	—	—
36726	Summa summarum	**1**	**136**	**9**	**36**	**182**	**185**	**274**	**93**	**53**	**28**[3]

[1] Vid 52 anläggningar fälls och höjs bommarna automatiskt.

[2] Vid 29 korsningar är anläggningen försedd med halvbommar.

[3] Dessutom har 4 personer skadats vid påkörning av bom (grind).

Tab 5 b. Kollisionerna vid vägkorsningar år 1957 fördelade på olika slags skyddsanordningar och olika vägfordon

Vägfordon och fotgängare	Bevakade grindar	Bommar	Både ringklockor och ljussignaler	Enbart ringklockor	Enbart ljussignaler	Enbart kryssmärken	Saknas	Summa kollisioner	Antal personer som därvid	
									dödats	skadats
Personbil	—	9	18	2	2	22	32	85	29	15
Omnibus	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Tyngre motorcykel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lättviktsmotorcykel	—	—	2	—	—	2	5	9	2	4
Lastbil	—	5	3	1	1	3	10	23	3	1
Motorredskap	—	1	—	—	—	4	14	19	—	1
Moped	—	—	3	—	—	3	9	15	10	2
Spårvagn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hästskjuts	—	—	—	—	—	2	7	9	1	—
Sparkstötting	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Cykel	—	2	2	—	—	3	6	13	5	4
Fotgängare	—	3	1	—	—	—	3	7	3	1
Summa kollisioner	—	21	29	3	3	39	87	182	—	—
Därvid:										
antal dödade	—	3	12	—	—	5	33	—	53	—
antal skadade	—	6	4	—	—	4	14	—	—	28

Tab 5 c. Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar år 1957

	Antal
Vägtrafiken har ej varit spärrad av säkerhetsanläggning, när den skulle ha varit det	7
Fordon på järnvägen har förts över korsningen utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits vid:	
tågrörelse	—
vagnuttagning	—
växlingsrörelse	2
småfordonsfärd	8
Felaktighet på säkerhetsanläggning	—
Summa	17
Kollisionen har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av felaktighet på säkerhetsanläggningen	165
Summa summarum	182
Då kollisionen inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	11
Fälld bom (grind) påkörd	185
Väglaget har därvid uppgivits vara halt	24

Tab 5 d. Olyckshändelser vid vägkorsningar åren 1941—1957

År	Antal kollisioner vid korsning								Summa kollisioner	Bom (grind) påkörd (ej kollision med rälsgående fordon)	Vid kollisioner	
	med bevakade bommar (grindar)		med ljus- och/eller ljudsignaler		med kryssmärken		utan skyddsanordning					
	mellan rälsgående fordon och											
	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra			dödade	skadade
1941	..	..	..	..	..	..	..	..	75	232	22	..
1942	..	..	..	..	..	..	..	..	91	216	23	..
1943	..	..	..	..	..	..	..	..	114	214	26	..
1944	..	..	..	..	..	..	..	..	107	173	23	..
1945	..	..	..	..	..	..	..	..	104	246	28	..
1946	..	..	..	..	..	..	..	..	132	342	47	..
1947	..	..	..	..	..	..	..	..	161	307	46	..
1948	..	..	..	..	..	..	..	..	149	333	48	..
1949	..	..	..	..	..	..	..	..	176	348	40	..
1950	10	6	24	8	27	4	54	19	152	407	48	35
1951	17	8	30	7	40	5	49	25	181	389	56	25
1952	13	7	26	7	51	5	62	25	196	415	63	22
1953	17	8	38	7	28	2	39	13	152	358	56	25
1954	15	4	36	8	41	7	81	20	212	383	54	51
1955	28	4	31	6	25	7	64	29	194	378	42	58
1956	18	4	31	7	35	8	55	22	180	321	53	25
1957	16	5	29	6	31	8	61	26	182	185	53	28[1]

[1] Dessutom har 4 personer skadats vid påkörning av bom (grind).

Tab 6. Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse

	Antal dödade årligen						Antal skadade årligen				
	1946—50	1951—55	1954	1955	1956	1957	1951—55	1954	1955	1956	1957
A. *Resande*											
Tågmissöde (sammanstötning, urspåring o d)	2,6	4,2	7	—	18	3	60,0	128	47	40	46
På- eller avstigning av tåg i rörelse på driftplats	3,8	2,4	2	4	3	2	9,4	11	6	6	9
Konstaterat hopp från tåg i rörelse	5,6	2,2	—	3	2	1	3,8	5	2	1	3
Fall (eller hopp) från tåg i rörelse		4,0	5	6	6	6	3,2	5	4	2	6
Nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—
Påkörd av tåg	0,4	2,8	2	4	1	2	1,8	—	—	—	4
Annan orsak	2,6	0,4	—	2	1	1	2,4	2	2	—	1
Summa A	**15,0**	**16,0**	**16**	**19**	**31**	**15**	**81,0**	**151**	**61**	**49**	**69**
B. *Järnvägsmän*											
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspåring o d)	2,6	2,2	2	2	2	—	17,0	22	19	9	12
Småfordonsfärd	4,2	4,2	1	3	—	5	8,8	9	6	12	13
Påkörd under växlingstjänst	2,2	1,6	—	1	1	1	9,8	7	5	4	4
» » snöskottning	1,2	1,4	1	—	1	3	0,6	—	—	—	—
» i andra fall	5,2	4,2	7	4	4	—	5,4	3	4	—	5
På- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	0,4	0,2	—	—	—	—	60,4	36	28	12	22
På- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	0,6	0,6	1	1	1	—	4,4	6	—	1	3
Fordon har utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	—	0,2	—	—	—	—	27,4	31	12	8	11
Fall från fordon i rörelse	0,2	0,2	1	—	—	—	3,0	2	1	—	3
Av- eller tillkoppling av fordon	3,8	1,8	2	1	2	1	39,6	26	35	17	20
Stöt eller klämning mot fast föremål intill spår	1,4	0,6	—	1	—	—	8,0	9	2	5	5
Annan orsak	1,0	1,8	4	2	2	—	14,2	17	1	7	8
Summa B	**22,8**	**19,0**	**19**	**15**	**13**	**10**	**198,6**	**168**	**113**	**75**	**106**
C. *Främmande personer*											
Kollision eller påkörning vid vägkorsning	45,8	54,2	54	42	53	53	33,4	41	54	24	27
Påkörning i andra fall	21,6	37,4	49	34	49	51	10,8	8	19	11	17
Summa C	**67,4**	**91,6**	**103**	**76**	**102**	**104**	**44,2**	**49**	**73**	**35**	**44**
Summa summarum	**105,2**	**126,6**	**138**	**110**	**146**	**129**	**323,8**	**368**	**247**	**159**	**219**

Antal dödade och skadade personer årligen i samband med rälsgående fordon i rörelse

Antal dödade och skadade personer årligen i samband med rälsgående fordon i rörelse

Samtliga
pr 100 milj vagnaxelkm

Antal

Järnvägsmän
pr 100 milj vagnaxelkm

Antal

Antal dödade och skadade resande årligen i samband med rälsgående fordon i rörelse

Pr 10 milj resande

Antal

Pr 1 miljard personkm

Antal

Tab 7. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1954	1955	1956	1957
A. *Antal dödade personer*						
Resande	0,2	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	3,8	2,0	1	1	4	—
Främmande personer	2,8	2,6	2	3	1	3
Summa dödade	**6,8**	**4,6**	**3**	**4**	**5**	**3**
B. *Antal skadade personer*						
Resande	0,4	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	15,2	17,4	17	17	14	13
Främmande personer	2,8	5,4	3	6	8	7
Summa skadade	**18,4**	**22,8**	**20**	**23**	**22**	**20**
Summa dödade och skadade	**25,2**	**27,4**	**23**	**27**	**27**	**23**
C. *Elektrifierad banlängd, km*	5350	6110	6107	6413	6529	6527
D. *Orsaker*						
Vid lastning eller lossning av gods	2,0	3,8	4	2	2	5
Vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	5,0	4,8	4	5	5	5
Vid tjänstgöring på lok	4,6	5,0	1	4	6	2
Ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	5,2	4,8	2	6	8	7
Ström från tågvärmepost, tågvärme- eller belysningsledningar i vagn	2,2	3,2	6	2	4	2
Arbete i driftcentral	1,6	1,4	1	3	—	1
Inverkan av ström om högst 500 volt	2,6	2,4	2	5	1	—
Reparations- eller avsyningsarbeten på ellok (ej lokps)	2,0	2,0	3	—	1	1
Summa	**25,2**	**27,4**	**23**	**27**	**27**	**23**

Tab 8. Olycksfall i arbete som förorsakat mer än tre dagars bortovaro från tjänsten[1]

Olycksfall i	Årligen				
	1953	1954	1955	1956	1957
Magasinstjänst	1992	1899	1487	1126	1024
Bantjänst (inklusive transporter)	1763	1694	1370	1238	1255
Växlingstjänst	1324	1227	1045	838	776
Verkstads- och lokstallstjänst	914	896	741	504	440
Tågtjänst	512	621	487	436	421
Vagntjänst	388	316	240	225	214
Stationstjänst (utom magasins- och växlingstjänst)	249	246	209	166	135
Städnings- och renhållningstjänst	199	211	124	136	110
Övrigt	90	94	94	47	52
Summa	**7431**	**7204**	**5797**	**4716**	**4427**

[1] Avser antalet under året till yrkesinspektionen för landtrafiken anmälda olycksfall, som drabbat personalen i järnvägsdrift exkl förråds- och huvudverkstadspersonal samt tryckeriarbetare; i tabellen ingår ej olycksfall genom inverkan av elektrisk ström eller olycksfall vid färd till eller från arbetet.

Antal olycksfall i arbete årligen

Pr 1 milj vagnaxelkm

Pr 100 tjänstehavare

Pr 1 milj tågkm

Tab 9. Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst

	Budgetåren				
	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56	1956/57
	tusental kronor				
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal, återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto ej sker, m m (konto 1278)	2368	2370	2766	3281	4551
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto sker (exkl ej avslutade arbeten):					
Bana och byggnader	151	228	285	330	460
Rullande materiel	1586	2170	1194	2143	2102
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras och under året utrangerats:					
Anskaffningskostnad	1326	1025	563	1481	939
Avgår andel i avsättning till värdeminskningskonto	—969	—790	—376	—1110	—804
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar (konto 7853)	88	126	128	133	30
Summa	**4550**	**5129**	**4560**	**6258**	**7278**

Tab 10. Investering för säkerhetsanläggningar

(exkl ej avslutade arbeten)

	Budgetåren				
	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56	1956/57
	tusental kronor				
Säkerhetsanläggningar (konto 4 och 5)	4689	4754	6130	5383	*8200
Säkerhetsanläggningar, som debiteras elektrifieringsanslaget (konto 2)	490	75	910	581	*1000
Vägskyddsanläggningar (utom statsbidrag)	2266	2739	4985	4960	*4300
Statsbidrag till vägskyddsanläggningar, erhållna under året	—541	—895	—1352	—2438	—2907
Summa	**6904**	**6673**	**10674**	**8486**	***10593**

Tab 11. Olyckshändelserna år 1957 fördelade på olika bandelar

Trafiksektion	Bandelar ( ) = på stationen inträffad olyckshändelse har medtagits på annan bandel	Samtliga olyckshändelser	Sammanstötningar vid tågrörelse	Urspåringar vid tågrörelse	Sammanstötningar och urspåringar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägkorsningar	Antal vägkorsningar med skyddsanordningar	Antal vägkorsningar utan skyddsanordningar
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(Krylbo)—Sl—Hy—U—(Ulriksdal)	10	—	—	1	2	83	185
	(Uppsala)—(Enköping)	—	—	—	—	—	20	101
	(Ludvika)—Fgc—Äbg—Rm—Tb—Ep—(Spånga)	7	—	3	—	3	73	377
	(Tillberga)—Kbä—Köping	4	—	1	—	1	45	54
	(Sala)—(Tillberga), (Heby)—(Enköping), (Ramnäs)—(Kolbäck)	1	—	—	—	1	32	228
	Kärrgruvan—Nbg—(Snt)—(Ängelsberg), (Norberg)—Klackberg	1	—	—	—	1	19	59
	(Köping)—(Krn)—Riddarhyttan (1,093 m)	1	—	—	—	1	35	70
3	Krylbo—Snt—(Fgc)—Krn—Öb—H—Mot—Fgl—Skn—(Mjölby)	30	1	5	1	2	121	402
	(Örebro S)—(Svartå)	2	—	1	—	—	33	89
4	(Älvsjö)—Ses—Jn—Skv—K—På—(Hallsberg)	9	1	1	—	—	65	155
	(Södertälje S)—Lg—Åks—Såb—Et—Nybybruk, (Ses)—Se, (Lg)—Mfd, (Åks)—Sgs, (Såb)—(Skv)	2	—	—	—	1	80	287
24	Ulriksdal—Cst—Älvsjö, (Cst)—Spå—Häv	17	—	2	—	1	133	19
37	Lärbro—Burgsvik (0,891 m)	—	—	—	—	—	74	29
	I distr normalspår	83	2	13	2	12	704	1956
	smalspår (1,093 m)	1	—	—	—	1	35	70
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	74	29
	Summa I distr	**84**	**2**	**13**	**2**	**13**	**813**	**2055**
5	(Gårdsjö)—Tvd—Mst—Fhm—Sa—(Vaa)—No—Göteborg Vg, (Tvd)—(Gsp) (0,891 m)	7	—	1	—	5	118	750
	(Mariestad)—(Moholm) (0,891 m)	—	—	—	—	—	10	26
	(Forshem)—Lkp—(Håkantorp)	2	1	—	—	1	43	119
	(Nossebro)—(Trollhättan) (0,891 m)	1	—	—	—	—	12	95
	(Lidköping)—(Sa)—Axv—(Skövde), (Axv)—(Ss) (0,891 m)	1	—	—	—	1	33	164
	(Stenstorp)—Svb—Hjo (0,891 m)	—	—	—	—	—	27	76
	Göteborg C—Frändtorp, (Or)—Gtd, (Or)—Lrbg, (G)—Am	8	1	2	—	3	68	38
6	Charlottenberg—Ar—Kil—Khn—Svå—(Laxå), (Kil)—Fry	12	3	1	—	1	65	267
	Transport II distr	31	5	4	—	11	376	1535

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	31	5	4	—	11	376	1535
6	(Vansbro)—Nhn—Hlt—(Kristinehamn), (Nhn)—Fhn	1	—	1	—	—	32	282
	Torsby—(Kil)	2	—	—	—	2	29	299
8	(Hallsberg)—Lå—Gdö—Mh—Sk—Ss—F—Hr—(Frändtorp)	15	1	3	—	5	112	266
	(Skövde)—Karlsborg	—	—	—	—	—	22	75
	(Falköping C)—Fks—Vf—Jö—(Nässjö)	5	1	1	—	2	58	133
	(Vartofta)—(Tidaholm)	1	—	1	—	—	18	51
9	(Göteborg Tingstad)—Uv—Mkl—Strömstad	7	—	2	—	3	101	474
	Uddevalla H—(Bäf)—Bfo—Bengtsfors V (0,891 m)	—	—	—	—	—	42	221
	(Munkedal)—Lysekil	3	—	1	—	2	16	134
	(Almedal)—(Borås)	4	—	1	—	3	32	148
	(Almedal)—Vb—Fab—Söndrum	5	—	—	—	4	108	449
33	(Lärje rbg)—Alh—Thn—Öx—Ml—Ål—(Kil)—Dgö—Herrhult, (Dgö)—Fdv	18	2	3	—	8	112	613
	(Alvhem)—Lilla Edet	—	—	—	—	—	6	70
	(Uddevalla)—(Öx)—Håp—Vaa—(Herrljunga)	4	—	2	—	—	35	113
	(Mellerud)—Bäf—Kornsjö	2	—	—	—	—	17	109
	(Mellerud)—(Bfo)—Äj—Btd—(Arvika), (Beted)—Skillingsfors, (Åmål)—Svanskog	6	2	—	—	2	73	693
	II distr normalspår	95	11	18	—	36	947	4333
	smalspår (0,891 m)	9	—	1	—	6	242	1332
	Summa II distr	**104**	**11**	**19**	—	**42**	**1189**	**5665**
10	Hässleholm—E—Ö—Lu—Al—M—Ldv—Trelleborg F	22	1	—	3	—	84	172
	Teckomatorp—Kg—(Arlöv)	1	—	—	—	1	32	58
	(Raus)—Bib—(Tp)—(Eslöv), (Bib)—(Landskrona)	4	2	—	—	2	43	80
	(Lund)—(Kg)—Landskrona	2	—	—	—	1	23	88
	(Kävlinge)—(Örtofta)	—	—	—	—	—	5	—
	(Eslöv)—Bjg—Tli—Köp—Rdg—Klp—(Trg)—Vel—Södervärn, (Vel)—Falsterbo	13	1	—	1	4	143	308
	(Lundavägen)—Saf—Dby—Sjo—(Tli)—Gss—Simrishamn, (Dalby)—Harlösa	5	1	1	—	1	75	258
	(Börringe)—(Klagstorp)—Smygehamn	—	—	—	—	—	24	39
	(Lundavägen)—Sea—Böe—(Rydsgård)	3	—	1	—	1	52	99
	(Lund)—(Saf)—(Sea)—(Trelleborg)	1	—	—	—	—	24	84
11	(Mjölby)—N—Sä—Av—Vs—Äh—Hv—(Hässleholm)	34	1	3	4	2	104	254
	(Nässjö)—Ek—Hf—Måa—Bg—Oskarshamn	2	—	—	—	2	63	225
	Transport III distr	87	6	5	8	14	672	1665

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	87	6	5	8	14	672	1665
11	(Eksjö)—Österbymo (0,891 m)	—	—	—	—	—	—	78
12	(Halmstad C)—Vig—Ä—Åp—Bm —(Teckomatorp)	7	—	—	—	4	107	158
	(Veinge)—Mrd—(Hässleholm)	4	—	1	—	2	27	148
	(Ängelholm)—Ka—Hälsingborg F/C, (Ram)—Raus	8	—	—	—	—	43	73
	(Hässleholm)—Kl—Käb—(Åp)—Ram—(Hälsingborg C)	2	—	1	—	—	54	117
	(Åstorp)—(Ka)—Mölle	1	—	—	—	1	36	75
	(Kärreberga)—(Mrd)—L—(Värnamo)	3	—	—	—	1	58	368
	(Klippan)—(Eslöv)	—	—	—	—	—	21	75
	(Billesholm)—(Landskrona)	—	—	—	—	—	19	36
30	(Älmhult)—(Sölvesborg)	2	—	—	—	2	44	171
	(Hässleholm)—Kap—Cr—Åhus, (Äh)—(Cr)	—	—	—	—	—	68	299
	(Eslöv)—Lbo—(Kristianstad), (Lbo)—(Gss)—(Köpingebro), (Hv)—(Kap)	3	—	1	—	1	132	417
	III distr normalspår	117	6	8	8	25	1281	3602
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	—	78
	Summa III distr	**117**	**6**	**8**	**8**	**25**	**1281**	**3680**
13	Storlien—Östersund—Bf—(Bräcke)	6	—	1	—	2	74	458
	(Östersund)—Js—Uf—(Hoting), (Js)—Hdl, (Uf)—Ssd	3	—	1	—	—	40	346
	(Brunflo)—S—Ors—(Mora)	6	1	3	—	1	65	614
	(Sveg)—Hede	—	—	—	—	—	18	83
14	Ånge—Bä—Långsele	12	—	3	1	—	20	282
	(Långsele)—Sundsvall—Håg—(Hudiksvall)	18	1	3	—	10	165	841
	(Ånge)—(Sundsvall)	3	—	—	—	3	28	326
	(Harmånger)—Bergsjö(0,891 m)	—	—	—	—	—	6	89
15	(Ånge)—Ls—Bn—Kls—Ob—Sv—(Krylbo)	14	—	2	—	5	122	527
	(Ljusdal)—(Hudiksvall)	3	—	2	—	1	14	151
	(Bollnäs)—Grn—(Orsa), (Grn)—Dlf	1	—	—	—	1	50	329
	(Kilafors)—(Söderhamn)	5	—	1	—	4	14	87
34	Falun—Rv—Mra—Älvdalen	2	—	1	—	1	82	357
	(Falun)—Blg—Rmh—La—(Herrhult), (Rmh)—Idkerberget	7	1	3	1	2	63	234
	(Rättvik)—Rbä—(Blg)—(Krylbo)	5	1	2	—	2	98	342
	(Falun)—(Rbä)—(Björbo)	1	—	—	—	1	26	166
	(Ludvika)—Böo—Vo—Särna	2	—	1	—	—	79	731
	(Mora)—(Vansbro)	1	—	—	—	1	18	88
35	(Gävle)—Shm—Hudiksvall	5	—	—	1	4	53	435
	Gävle—Os—Öh—(Uppsala), (Os)—Sfs, (Öh)—Dma	4	1	—	—	—	69	294
	Transport IV distr	98	5	23	3	38	1104	6780

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	98	5	23	3	38	1104	6780
35	(Hagaström)—(Sala)	2	—	—	—	2	39	255
	(Gävle)—Hg—(Sv)—(Falun)	2	—	—	—	—	22	45
	(Gävle)—(Ockelbo)	1	—	—	—	1	6	67
	IV distr normalspår	103	5	23	3	41	1165	7058
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	6	89
	Summa IV distr	**103**	**5**	**23**	**3**	**41**	**1171**	**7147**
19	Vassijaure gr—Gv—(Bdn)—Gst—Luleå, (Gv)—Mbg, (Gv)—Kos, (Gst)—Svartön	12	1	5	—	—	66	174
20	Haparanda gr—Kri—(Boden C)	4	1	—	1	1	33	415
	(Karungi)—Övertorneå	—	—	—	—	—	5	219
	Boden C—Äy—Jrn—(Bastuträsk)	6	—	—	2	1	39	237
	(Älvsbyn)—Piteå	2	—	1	—	1	15	170
	(Gällivare)—Arvidsjaur—(Storuman)	6	—	—	—	5	60	553
	(Jörn)—(Arvidsjaur)	—	—	—	—	—	14	78
21	Bastuträsk—Hls—Vns—Msl—Fsm—(Långsele)	15	—	5	—	1	68	646
	(Bastuträsk)—Sld—Rönnskär, (Sld)—Bol	3	—	1	—	2	49	264
	(Hällnäs)—Storuman	4	—	1	—	1	29	456
	(Vännäs)—Holmsund	3	—	—	—	3	35	121
	(Mellansel)—Örnsköldsvik	2	—	—	—	2	10	143
	(Storuman)—Hoting	3	—	—	—	2	28	184
	(Hoting)—(Forsmo)	2	—	—	—	1	20	307
	Summa V distr	**62**	**2**	**13**	**3**	**20**	**471**	**3967**
25	Borås—Gh—Hil—Lme—Het—(V)—(Alvesta), (Hil)—(Axf)	8	—	1	—	1	78	309
	(Falkenberg)—(Ul)—Axf—(Limmared) (0,891 m)	1	—	1	—	—	43	304
	(Varberg)—(Bs)—(Herrljunga)	4	—	—	—	2	74	286
	(Gånghester)—(Uh)—(Jönköping)	1	—	—	—	—	27	216
26	(Nässjö)—Vta—Åa—Säj—(Nyb)—(Kalmar C)	6	—	2	—	3	88	286
	Nybro—(Emmaboda)	—	—	—	—	—	12	59
	(Alvesta)—Vö—Em—Gba—Ck	8	—	—	—	3	60	242
27	(Sävsjö)—(Vta)—(Gåv)—(Målilla) (0,891 m)	3	—	1	—	1	27	186
	(Växjö)—Bto—(Åa)—Gåv—(Hultsfred) (0,891 m)	1	—	—	—	1	34	332
	Kalmar C—(Kav)—Sbh—Rud—(Berga) (0,891 m)	2	—	—	—	2	45	204
	Mönsterås—(Sbh)—(Sko)—Fagerhult (0,891 m)	3	—	—	—	1	20	181
	(Brittatorp)—(Säj)—Sko—(Rud)—(Oskarshamn) (0,891 m)	—	—	—	—	—	25	266
	Transport VI distr	37	—	5	—	14	533	2871

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	37	—	5	—	14	533	2871
27	Kalmar V—Lbm—(Torsås), (Lbm)—Prd (0,891 m)	1	—	—	—	1	35	142
	Böda—Ottenby (0,891 m)	2	—	—	—	1	43	516
29	(Växjö)—Kvå—(Bredåkra) (1,067 m)	2	—	—	—	1	27	256
	(Kristianstad)—Sög—Kh—Bdå —Rb—(Gba)—Ckn	7	1	1	—	4	84	290
	(Karlskrona N)—(Gba)—Torsås, (Tå)—Bgk (1,067 m)	1	—	—	—	1	35	150
	(Halmstad Ö)—(L)—(Vs)—Nod —(Karlshamn), (Norraryd)— (Kvarnamåla) (1,067 m)	4	—	—	—	3	97	462
32	(Nässjö)—Vgd—V—Rft—Lrd— Kid—Tou—Halmstad C—(Söndrum)	1	—	—	—	—	98	417
	(Falköping C)—Uh—(Lme)— (Landeryd)	2	—	1	—	1	47	382
	(Jönköping H)—(Vaggeryd)	2	—	—	1	1	20	47
	(Hestra)—(Reftele), (Varberg)— Ul—(Kinnared), (Torup)—Hyb	2	—	—	—	1	45	267
	VI distr normalspår	41	1	5	1	16	633	2801
	smalspår (1,067 m)	7	—	—	—	5	159	868
	smalspår (0,891 m)	13	—	2	—	7	272	2131
	Summa VI distr	**61**	**1**	**7**	**1**	**28**	**1064**	**5800**
2	(Järna)—Åby—Nr—Kms—Nh— Lp—Mjölby	11	1	2	—	5	132	227
	(Åby)—(Katrineholm)	—	—	—	—	—	8	29
	(Linköping)—Bsä—Vib—(Hultsfred), (Bsä)—(Åvg)	2	—	1	—	1	60	270
	(Mjölby)—(Hästholmen)	1	—	—	—	1	15	75
38	(Kimstad)—(Nh)—Rip—Åvg—Jy —Västervik (0,891 m)	3	1	—	—	—	66	261
	(Jenny)—Spä—(Hultsfred), (Spä)—(Vib) (0,891 m)	—	—	—	—	—	31	170
	(Örebro S)—(På)—(Kms)—Norrköping Ö (0,891 m)	6	—	—	—	4	72	266
	(Norrköping Ö)—(Kmy)—Arkösund, Kmy—Vvk (0,891 m) ..	3	—	1	—	2	52	238
	(Ringstorp)—(Lp)—Bng—Kle— Fnå—(Fgl)—Hn—Ödeshög, (Bng)—(Skn), (Kle)—Boe, (Fnå)—(Mot) (0,891 m)	1	1	—	—	—	92	359
	VIII distr normalspår	14	1	3	—	7	215	601
	smalspår (0,891 m) ..	13	2	1	—	6	313	1294
	Summa VIII distr	**27**	**3**	**4**	—	**13**	**528**	**1895**
	Summa hela SJ	**558**	**30**	**87**	**17**	**182**	**6517**	**30209**
	Härav: normalspår	515	28	83	17	157	5416	24318
	smalspår (1,093 m)	1	—	—	—	1	35	70
	smalspår (1,067 m)	7	—	—	—	5	159	868
	smalspår (0,891 m)	35	2	4	—	19	907	4953

C. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång år 1957

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal döda-de
6. 1.	Tväråbäck	Stations-mästare	Påkörd av snälltåg vid snöröjning i växel.	1
17. 1.	Kopparåsen	Banarbetare	Klämd under snöplog vid snöröjning.	1
8. 2.	Linjen Älgarås —Slätte	Banbiträde	Påkörd av extratåg under färd med trampdressin.	1
12. 3.	Halmstad rbg	Eo stationskarl	Klämd mellan buffertar vid koppling av vagnar.	1
16. 3.	Ånge rbg	Tillf stations-arbetare	Överkörd av rullande vagnar under snö-röjning	1
24. 4.	Skövde	Stationskarls-aspirant	Överkörd av rullande vagn vid väx-lingsarbete.	1
19. 6.	Linjen Arbrå—Vallsta	Eo banvakt	Påkörd av tåg under färd med tramp-dressin.	1
26. 8.	Linjen Vindeln —Hällnäs	Banarbetare	Omkom vid kollision mellan motordres-sin och stillastående tåg.	1
18. 10.	Linjen Edsbyn —Voxna	Banbiträde	Klämd av fallande kulverrör.	1
27. 11.	Linjen Lane—Uddevalla	Banbiträde	Påkörd av tåg under färd med tramp-dressin.	1
18. 12.	Linjen Ed—Hökedalen	Banbiträde	Påkörd av tåg under färd med tramp-dressin.	1
			Summa	11