

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



SÄKERHETSTJÄNSTEN

ÅR

1961

Statens järnvägars tryckeri

Solna 1962

Innehållsförteckning

	Sid
Förord	3
Begreppsförklaringar och symboler	7
A. Tabeller och diagram	
1. Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagn- uttagningar och småfordonsfärder	8
2. Sammanstötningar vid tågrörelse	
a) antal	9
b) orsaker	10
3. Urspårningar vid tågrörelse och orsaker därtill	12
4. Olyckshändelser vid färd med småfordon och orsaker	14
5. Olyckshändelser vid vägkorsningar	
a) antal år 1961	15
b) sammanstötningarna fördelade på olika slags vägkorsningar och olika vägfordon	16
c) orsaker	16
d) antal åren 1941—61	17
6. Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse	18
7. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström	21
8. Olycksfall i arbete som förorsakat mer än tre dagars bortovaro från tjänsten	22
9. Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst	23
10. Investering för säkerhetsanläggningar	23
11. Olyckshändelserna år 1961 fördelade på olika bandelar	24
B. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång år 1961	29
C. Sammanställning av olyckshändelser av större omfattning t o m år 1961	30

Förord

Den statistik, som redovisades i denna publikation, omfattar i huvudsak tiden 1951—1961.

Följande kommentarer lämnas till de olika tabellerna.

Tabell 1. Det *totala antalet olyckshändelser* har ökat något jämfört med år 1960. Ökningen beror delvis på ett ökat antal olyckor i samband med vagnuttagning. Under år 1961 inträffade 25 sådana olyckor mot 14 år 1960. Olyckorna vid vagnuttagning beror i sin tur på ett ökat antal urspåringar. Sålunda har vid vagnuttagning fordon urspårat 16 gånger år 1961 mot 5 gånger år 1960. Urspåringarna har inträffat vid följande tillfällen (1960 års siffror inom parentes):

- 11 (0) gånger vid lossning av grus eller makadam,
- 3 (3) gånger under framförande på linjen, varav två på grund av vagnfel och ett på grund av fel på banan,
- 2 (2) gånger vid infart på gränsstation på grund av växel i fel läge.

Tabell 2. *Sammanstötningarna vid tågrörelse* har ökat med drygt 50 % i jämförelse med år 1960.

En sedan 1958 fortgående ökning av antalet sammanstötningar föreligger i fråga om fall, då fordon stått i tågväg eller ej hinderfritt för tågväg. Även de fall, då tåg passerat stoppsignal, har ökat.

En helt ny grupp sammanstötningar har uppkommit under år 1961, nämligen sammanstötningar, när vagnuttagning framförts på en stationssträcka efter tåg. Genom cirkulär A 7/62 har uppmärksamheten fästs på de hastighetsföreskrifter, som gäller för sådan vagnuttagning.

På bevakad station har 24 sammanstötningar inträffat och på linjen 5. I antalet sammanstötningar på linjen ingår 4 vid vagnuttagning efter tåg. Dessutom har en sammanstötning inträffat, därför att en uppställd godsvagn på grund av otillräcklig förstängning och stark blåst rullat ut i tågspåret på en obevakad station.

Tabell 3. Antalet *tågurspåringar* har minskat och är i såväl absoluta tal som i förhållande till vagnrörelsen det lägsta sedan år 1940.

Av urspåringarna har 41 inträffat på station och 26 på linjen. Av urspåringarna på station har 19 orsakats av att växel legat i fel läge eller lagts om framför eller under fordon i rörelse. Av dessa 19 urspåringar har 14 inträffat i rälsbusståg.

Bland anmärkningsvärda urspåringar på grund av fel på rullande materiel kan nämnas urspåringen av vagn litt Ro3c i snälltåg 46 på bansträckan

Malmö C—Arlöv den 22 januari. Urspåringen orsakades av brott på ett av vagnens helhjul.

Flera urspåringar av vagnar litt Mas i fjärrgodståg har inträffat. Med anledning härav har styrelsen i cirkulär A 95/61 föreskrivit, att vagnar litt Mas, som är lastade med 15 ton eller mer, ej får framföras med högre hastighet än 50 km/tim.

Av urspåringarna orsakade av fel på banan har 6 inträffat på plats där banarbete pågick.

Tabell 4. *Småfordonsolyckorna* har minskat något jämfört med år 1960. Antalet C-fordonsfärder har minskat bl a på grund av ändrade föreskrifter för banbevakning, medan antalet A- och B-fordonsfärder ökat. Detta förhållande förklarar delvis den fördelning av antalet olyckor på olika fordon, som framgår av följande sammanställning över sammanstötningar mellan småfordon och tågfordon.

Art av småfordon	Antal olyckor år				
	1957	1958	1959	1960	1961
A-fordon	1	3	—	—	2
B-fordon	15	10	3	8	10
C-fordon	16	14	9	11	7

En järnvägsman har dödats under år 1961 vid småfordonsfärd. Antalet skadade järnvägsmän vid sådana olyckor har stigit till 10.

Tabell 5. I tabell 5 a har angetts, att 25 401 korsningar mellan huvudspår och enskilda vägar saknar såväl säkerhetsanordningar som kryssmärken. Av dessa torde ca 20 000 kunna hänföras till kategorin ägrovägs korsningar, d v s korsningar med interna vägar mellan en fastighets ägor.

Antalet vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår ökar genom att vissa huvudspår överförs till denna grupp på grund av ändrade trafikförhållanden.

Antalet *sammanstötningar vid vägkorsningar* har minskat betydligt och är det lägsta sedan år 1946. Den sjunkande tendensen i fråga om dessa olyckor torde till stor del kunna tillskrivas den successiva utbyggnaden och den förbättrade utformningen av säkerhetsanordningarna.

En allvarlig olycka inträffade den 2 oktober, då ett rälsbusståg påkördes av en lastbil vid en vägkorsning med automatiska ljus- och ljudsignaler på bansträckan Bärby—Uppsala Ö (smalspår med 0,891 m spårvidd). Vid olyckan dödades fyra och skadades fyra resande.

Tabell 6—8. Antalet dödade resande har ökat, medan antalet skadade resande har minskat. Till följd av tåg- eller växlingsmissöde har 4 resande

dödats (vid den tidigare omtalade vägkorsningsolyckan på bansträckan Bärby—Uppsala Ö).

Antalet järnvägsmän som dödats eller skadats i samband med rälsgående fordon i rörelse (tabell 6) eller genom inverkan av elektrisk ström (tabell 7) har ökat. Även i fråga om olycksfall i arbete (tabell 8) kan en ökning konstateras. Den uppåtgående kurvan för olycksfall i arbete har gjort sig märkbar även inom andra grenar av näringslivet, t ex inom industrin.

I tabellerna 6 och 7 över antalet dödade och skadade främmande personer ingår även barn, som lekt på SJ områden och därvid dödats eller skadats av tåg i rörelse eller genom elektrisk ström. Inom SJ har sedan 1957 bedrivits en kampanj mot barns lek inom järnvägens områden. Följande sammanställning anger de fall, då barn under år 1961 dödats inom SJ områden.

Datum	Plats	Kortfattad redogörelse
13. 3	Falun N	En skolpojke dödades av ström från kontaktledning vid lek på loktak.
23. 3	Stockholm S—Älvsjö	Två pojkar lekte vid banan. Den ene blev påkörd och dödad.
5. 7	Gagnef—Insjön	En 2½-årig flicka, som hade klättrat upp på banvallen, påkördes och dödades.
9. 7	Gamla Uppsala— Uppsala C	En pojke och en flicka lekte vid banan. Flickan (2½ år) påkördes och dödades.
13. 8	Kiruna C	En skolpojke dödades av ström från kontaktledningen vid lek uppe på en godsvagn.

Under år 1961 har automatisk linjeblockering tagits i bruk på följande sträckor:

Spånga—Jakobsberg		6,2	km	dubbelspår
Linghem—Linköping C	...	10,2	»	»
Katrineholm—Vingåker		20,8	»	»
Högsjö—Hallsberg		35,8	»	»
Herrljunga—Källeryd		11,1	»	»
Partille—Jonsered		6,0	»	»
Lammhult—Nässjö		55,5	»	»
Ragunda—Långsele		50,6	»	enkelspår (fjärrblockeringssträcka)
Kiruna C—Gällivare		100,0	»	»

Summa 296,2 km banlängd

Bansträckor försedda med automatisk linjeblockering omfattade vid 1961 års utgång 1 248 km.

Stockholm i mars 1962

S Persson

(S Persson)

T f överinspektör för säkerhetstjänsten

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 (beträ-
resande, som skadats utan eget förvållande, minst 24 tim-
mar),
eller åsamkats bestående invaliditet,
eller, vid vägkorsningsolycka, avlidit senare än 30 dagar efter
olyckan.

Symboler, som används i tabellerna:

— = intet finns att redovisa

.. = uppgift ej tillgänglig

. = uppgift kan ej förekomma

A. Tabeller och diagram

(Förteckning över använda symboler finns på föregående sida)

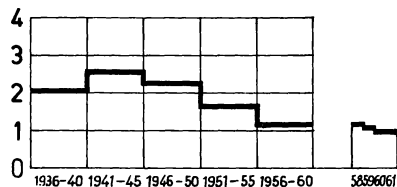
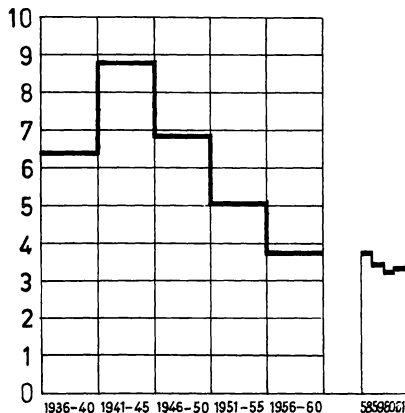
**Tab 1. Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser,
vagnuttagningar och småfordonsfärder**

	Årligen					
	1951-55	1956-60	1958	1959	1960	1961
A. Vid tågrörelse						
1. Sammanstötning (tab 2 a, 2 b)	26,8	25,2	19	24	19	29
2. Urspåring (tab 3)	99,0	91,4	92	77	77	67
3. Sammanstötning med småfor-						
don (tab 4)	27,6	20,6	24	12	19	14
4. Sammanstötning vid vägkors-						
ning (tab 5 a—d)	163,2	143,6	126	138	130	120
5. Brand i tåg (skador öv 1000 kr						
el personskador)	9,2	6,8	5	2	11	9
6. Övrigt (mest personliga olycksf)	94,6	89,4	90	90	74	85
Summa A	420,4	377,0	356	343	330	324
B. Vid vagnuttagning	8,6	10,4	10	12	14	25
C. Vid växlingsrörelse (skador över						
5000 kr — brand i fordon 1000						
kr — eller personskador)						
1. Sammanstötning	16,4	8,2	7	6	9	15
2. Urspåring	4,4	4,0	4	3	6	3
3. Brand i fordon	0,4	1,2	1	1	2	1
4. Övrigt (mest personliga olycksf)	189,8	63,2	68	42	38	38
Summa C	211,0	76,6	80	52	55	57
D. Vid småfordonsfärd (andra än un-						
der A 3, B eller C 4) (tab 4)	14,4	10,4	14	8	9	6
Summa olyckshändelser	654,4	474,4	460	415	408	412
E. Antal dödade personer (tab 6)						
1. Resande	16,0	16,6	15	15	7	10
2. Järnvägsmän	19,0	11,0	19	7	6	14
3. Främmande personer	91,6	89,2	82	85	73	74
Summa E	126,6	116,8	116	107	86	98
F. Antal skadade personer (tab 6)						
1. Resande	81,0	50,2	67	30	36	25
2. Järnvägsmän	198,6	68,0	69	55	35	49
3. Främmande personer	44,2	34,2	28	30	34	29
Summa F	323,8	152,4	164	115	105	103
Summa dödade och skadade personer	450,4	269,2	280	222	191	201

Antal olyckshändelser årligen

Antal Pr 1 milj tågkm

Antal Pr 10 milj vagnaxelkm



Tab 2 a. Sammanstötningar vid tågrörelse

	Årligen					
	1951-55	1956-60	1958	1959	1960	1961
Sammanstötning mellan						
loktåg ¹ och annat loktåg ¹	7,0	7,2	3	7	4	7
» » rälsbusståg	1,6	1,4	2	2	—	3
» » växlingsrörelse ² , vagn- uttagning eller tågfordon	12,0	9,4	10	6	11	13
» » stoppbock eller annat fast föremål	0,6	1,6	—	1	2	2
rälsbusståg och annat rälsbusståg ..	1,2	0,6	—	—	—	—
» » växlingsrörelse ² , vagnuttagning eller tågfordon	4,0	4,0	3	6	2	4
» » stoppbock eller an- nat fast föremål ..	0,4	1,0	1	2	—	—
Summa	26,8	25,2	19	24	19	29
Härav med rälsbusståg, antal	7,2	7,0	6	10	2	7
» » » , %	26,9	27,8	31,5	41,7	10,5	24,1
Tågkm för rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	22,0	26,8	28,2	28,3	27,7	26,9
Antal sammanstötningar på station	22,3	20,8	17	20	17	24
» på linjen	4,5	4,4	2	4	2	5
Dessutom främmande föremål påkört av loktåg	1,8	2,4	5	2	2	6
» rälsbusståg	2,0	0,8	2	—	—	2

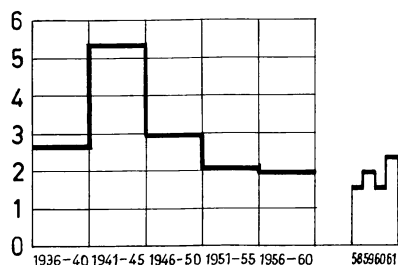
¹ Loktåg = andra tåg än rälsbusståg.

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

Antal sammanstötningar årligen

Pr 10 milj tågkm

Antal



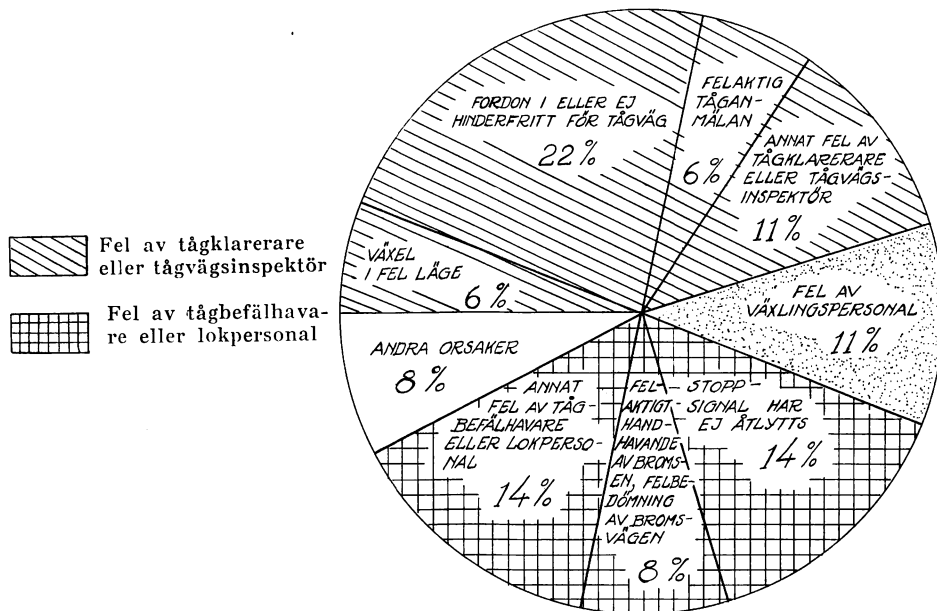
Tab 2 b. Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	Årligen						Årligen					
	1951 —55	1956 —60	1958	1959	1960	1961	1951 —55	1956 —60	1958	1959	1960	1961
A. Fel av tågklarerare eller tågvägsinspektör												
Växel i tågväg i fel läge	5,4	3,8	3	2	2	2	11,2	4,8	4	2	3	2
Fordon i eller ej hinderfritt för tågväg	3,6	4,8	—	3	5	6	4,6	5,6	1	3	5	6
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel (spårspärr); fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	1,2	1,2	1	2	—	1	1,8	1,4	1	2	—	1
Växling i tågvägen	0,6	—	—	—	—	1	1,2	—	—	—	—	1
Felaktig tåganmälan	0,8	0,8	—	2	1	—	5,8	4,8	4	3	4	2
Tåg avsänt innan mötande tåg inkommit	0,4	0,6	1	1	—	—	2,2	1,2	2	1	—	1
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp	0,2	0,2	1	—	—	—	0,6	0,2	1	—	—	—
Växel eljest omlagd framför tåg eller under tågs gång över växeln	—	0,4	—	—	2	—	0,2	0,4	—	—	2	—
Infartssignal ej återställd till stopp ..	1,0	1,2	2	—	—	—	1,0	1,4	2	—	—	1
Felaktig eller utebliven ordergivning ..	0,4	—	—	—	—	—	1,6	0,4	—	—	—	—
Felaktig eller utebliven stoppsignalering eller hinderanmälan	—	—	—	—	—	—	—	0,4	1	—	—	1
Övrigt	0,4	0,2	—	—	—	1	1,0	0,8	—	1	1	1
Summa A	14,0	13,2	8	10	10	11	31,2	21,4	16	12	15	16
B. Fel av tågbefälhavare eller lokpersonal												
Bristande uppmärksamhet, så att tåg passerat stoppsignal	3,0	3,0	2	2	2	4	4,8	5,0	4	4	4	5
Felaktigt handhavande av bromsen, felbedömning av bromsvägen	3,2	2,6	4	5	1	3	4,4	3,0	5	5	1	3
Tåg avgått utan avgångssignal	0,2	0,2	—	—	—	1	1,6	1,4	1	—	2	1
Felaktig eller utebliven stoppsignalering för tåg, som stannat på linjen ..	—	—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—	—
Bristande uppmärksamhet vid »vagnuttagning efter tåg»	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
Övrigt	0,2	0,2	—	—	—	—	0,2	0,2	—	—	—	—
Summa B	6,6	6,0	6	7	3	12	11,4	9,6	10	9	7	13
C. Fel av växlingsledare, signalgivare eller tillsyningsman												
Växlingsrörelse igångsatt i strid mot säo	1,4	1,6	1	3	1	2	2,2	2,4	1	4	1	2
Signal har givits utan att kontrollera fasta signaler	0,8	0,6	2	—	—	—	1,0	0,6	2	—	—	—
Fel vid skjutsningsrörelse	0,2	0,2	1	—	—	—	0,2	0,2	1	—	—	—
Bristande förstängning; fordon kommit i rörelse	0,6	0,4	—	1	1	2	2,4	1,6	—	1	2	2
Övrigt	0,2	—	—	—	—	—	0,2	—	—	—	—	—
Summa C	3,2	2,8	4	4	2	4	6,0	4,8	4	5	3	4

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	årligen						årligen					
	1951 —55	1956 —60	1958	1959	1960	1961	1951 —55	1956 —60	1958	1959	1960	1961
D. Andra orsaker												
Fel på bromsarna el vid bromsprovning	1,8	1,8	—	2	3	—	3,2	2,6	1	3	5	—
Fel på säkerhetsanläggning	0,2	0,4	1	1	—	—	0,4	0,4	1	1	—	1
Fel på rullande materiel	0,2	0,2	—	—	—	—	0,2	0,2	—	—	—	—
Självakoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	0,8	0,6	—	—	—	—	2,0	2,2	2	—	1	—
Övrigt	—	0,2	—	—	1	2	—	0,4	—	—	2	2
Summa D	3,0	3,2	1	3	4	2	5,8	5,8	4	4	8	3
Summa summerum	26,8	25,2	19	24	19	29	54,4	41,6	34	30	33	36

Sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill år 1961

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab 3. Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill

Orsak	Årligen					
	1951-55	1956-60	1958	1959	1960	1961
A. Fel på rullande materiel						
Axelbrott på grund av varmgång	9,2	4,4	3	3	—	—
» » » » gamla bräckor	3,2	2,0	5	—	4	1
» » » » annan orsak	2,2	0,8	—	2	1	2
Hjulringsbrott (även på fläns eller löpbana på helhjul)	5,4	1,2	2	1	—	1
Lös hjulring		1,6	—	1	3	2
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	7,2	5,2	8	4	—	—
Annat fel	10,4	12,4	10	8	12	6
Summa A	37,6	27,6	28	19	20	12
B. Fel på banan						
Rälsbrott	1,6	1,4	1	2	—	1
Annat fel	9,0	15,2	18	17	10 ¹⁾	15 ²⁾
Summa B	10,6	16,6	19	19	10	16
C. Samverkande orsaker						
Spårläget + lastens läge	..	..	..	..	2	—
Spårläget + skevt vagnsunderrede ..	..	..	..	..	1	—
Summa C	..	..	..	..	3	—
D. Andra orsaker						
Fellagd växel eller spårspärr	10,6	9,0	3	10	10	15
Växel omlagd framför eller under fordon i rörelse	3,6	3,0	3	6	3	4
Vid gång genom tidigare uppkörd växel. Växeltunga har ej slutit	2,0	3,2	5	2	2	—
Bromssko eller annat främmande föremål påkört	4,8	5,2	1	9	3	2
Lastförskjutning, snedbelastning	8,6	5,2	5	3	11	6
Från tåget nedfallet föremål		1,8	4	—	1	—
Tåget framfört med för hög hastighet	1,4	1,0	1	—	2	1
Annan konstaterad orsak	19,8	6,4	5	6	7	5
Obekant orsak		11,8	18	3	5	6
Summa D	50,8	46,6	45	39	44	39
Summa urspåringar	99,0	91,4	92	77	77	67
Antal urspåringar						
på station	50,8	45,6	35	44	45	41
på linjen		45,8	57	33	32	26
Av ovanstående fall har urspårning skett i rälsbusståg, antal	20,4	19,2	14	26	15	17
%	20,2	21,0	15,2	33,8	19,5	25,4
Tågkm i rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	22,0	26,8	28,2	28,3	27,7	26,9
Dessutom urspårning i samband med kollision vid vägkorsning	4,0	3,8	3	4	6	4

1) I två fall har styv vagn (litt Grf) inverkat.

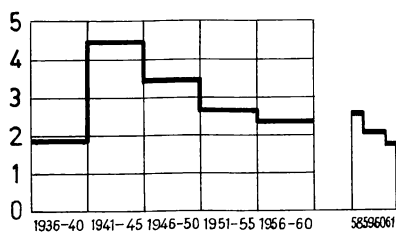
I ett fall har stel boggi på Ibr-vagn inverkat.

2) I ett fall har styv vagn (tom Q12) inverkat.

Antal urspårningar vid tåg- och växlingsrörelser årligen

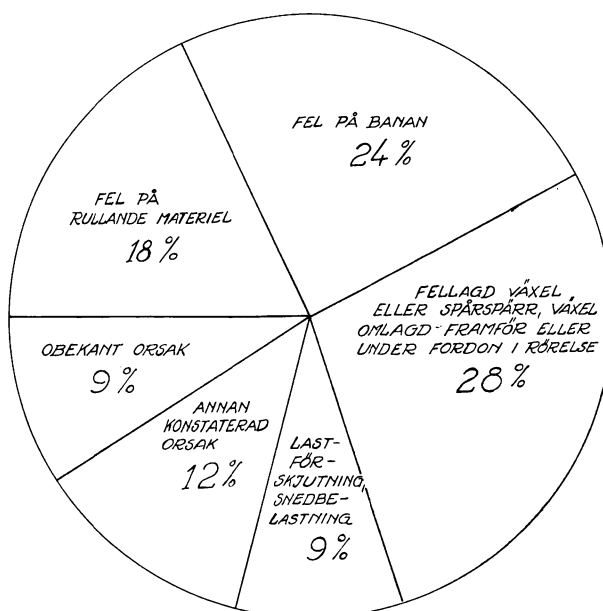
Pr 100 milj vagnaxelkm

Antal



Urspårningar vid tågrörelse år 1961

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab 4. Olyckshändelser vid färd med småfordon och orsaker

	Årligen					
	1951-55	1956-60	1958	1959	1960	1961
Sammanstötning mellan						
A-fordon och tågfordon	0,8	1,0	3	—	—	2
B-fordon och ordinarie tåg, rätt tid		4,0	4	1	4	3
» » » » , försenat		2,0	—	2	1	1
» » extratåg	15,8	2,2	4	—	3	3
» » vagnuttagning, växlings- rörelse eller tågfordon		1,2	2	—	—	3
C-fordon och ordinarie tåg, rätt tid		4,4	5	4	5	6
» » » » , försenat		4,0	7	2	4	—
» » extratåg	13,0	3,2	2	3	2	1
» » vagnuttagning, växlings- rörelse eller tågfordon		—	—	—	—	—
två småfordon	2,2	1,2	2	2	1	1
småfordon och landsvägsfordon	6,8	7,6	10	6	8	5
Urspårning	5,4	1,6	2	—	—	—
Summa	44,0	32,4	41	20	28	25
Antal järnvägsmän, som dödats	4,2	2,8	7	1	1	1
» » » skadats	8,8	8,0	11	2	2	10
<i>Orsak till sammanstötning med tågfordon eller annat småfordon</i>						
A. Småfordonsförare fel						
Färden ej anmäld	5,0	4,2	4	5	5	5
Lokalgodstågs avgång 15 min före tdt-tiden har ej beaktats	—	—	—	—	—	—
Tågläget i andra fall ej beaktat	11,0	9,0	14	2	5	5
Småfordon kvarlämnat på spår	4,4	2,4	3	2	3	1
Småfordon framfört på station utan tillstånd	1,0	0,2	—	—	—	—
Övrigt	1,0	1,8	4	2	2	2
Summa A	22,4	17,6	25	11	15	13
B. Tågklarerare fel						
Felaktiga eller otillräckliga upplysningar ...	4,4	1,6	2	—	1	1
Begärt möte med tåg har ej iakttagits	0,4	0,4	—	—	—	—
Lokps ej ordergiven	0,8	0,6	—	1	—	—
Stoppsignalering ej anordnad	—	—	—	—	—	—
Övrigt	—	0,8	1	1	1	—
Summa B	5,6	3,4	3	2	2	1
C. Lokpersonals fel						
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna vid backning	0,6	—	—	—	—	1
Extratåg ej framfört tillräckligt försiktigt ..	0,8	0,2	—	—	—	—
Tåg (vagnuttagning) har ej stannat i tid eller på avsedd plats	0,6	0,2	—	1	—	1
Summa C	2,0	0,4	—	1	—	2
D. Annat fel						
Utväxlade meddelanden missuppfattade	1,8	0,2	1	—	—	1
Tåg har backat (även reglementsenligt)	—	0,4	—	—	—	—
Småfordon framfört eller uppställt på spår av obehörig person	—	0,8	—	—	1	1
Övrigt	—	0,4	—	—	2	2
Summa D	1,8	1,8	1	—	3	4
Summa summarum	31,8	23,2	29	14	20	20

Tab 5 a. Olyckshändelser vid vägkorsningar år 1961

Antal korsningar		Vägor Vägor beskaffenhet	Sammanstötning mellan rälsgående fordon och				Summa sammanstötningar	Bom (grind) eljest påkör	Antal olycks- händelser		Vid sammanstötning	
30/6 1960	30/6 1961		vägor bussar	övriga motor- fordon	häst- skjut- sar	fotgängare, moped, cykel, spårstötning			vid dags- ljus	i mör- ker	dödade	ska- dade
A. Vägor vid huvud- spår												
Allmänna vägar												
1433	1284	Helbommar, manuella	—	2	—	—	2	109	78	33	—	—
264	287	» , automatiska ...	—	—	—	—	—	14	10	4	—	—
83	55	Grindar, bevakade	—	1	—	—	1	2	2	1	—	—
65	87	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—
929	943	Ljus- och ljudsignaler	—	17	—	2	19	.	15	4	13	8
22	13	Ljussignaler	—	3	—	—	3	.	1	2	—	—
16	7	Ljudsignaler	—	—	—	—	—	.	—	—	—	—
70	55	»Frisiktskorsning» (kryss- märken)	—	2	—	1	3	.	3	—	1	—
42	38	Annan korsning med kryss- märken	—	3	—	—	3	.	2	1	—	—
2924	2769	Summa	—	28	—	3	31	128	114	45	14	8
Enskilda vägar												
458	431	Helbommar, manuella	—	1	—	2	3	16	15	4	1	—
97	107	» , automatiska ...	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—
19	11	Grindar, bevakade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	6	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
726	776	Ljus- och ljudsignaler	—	4	—	2	6	.	6	—	2	1
8	6	Ljussignaler	—	—	—	—	—	.	—	—	—	—
37	32	Ljudsignaler	—	—	—	—	—	.	—	—	—	—
63	55	»Frisiktskorsning» (kryss- märken)	—	2	—	—	2	.	2	—	1	1
1495	1430	Annan korsning med kryssmärken	—	19	—	2	21	.	16	5	3	8
26531	25401	utan »	—	50	2	13	65	.	57	8	16	4
29440	28255	Summa	—	76	2	19	97	18	97	18	23	14
B. Vägor vid hamn-, industri- och grusgropsspår												
Allmänna och enskilda vägar med skyddsanordningar, kryssmärken och/eller åtgärder enligt § 4 i SFS 50/1959												
90	111	Helbommar, manuella	—	—	—	—	—	5	4	1	—	—
25	27	» , automatiska ...	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
20	32	Grindar, bevakade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	4	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	20	Ljus- och ljudsignaler	—	—	—	—	—	.	—	—	—	—
7	7	Ljussignaler	—	—	—	—	—	.	—	—	—	—
3	3	Ljudsignaler	—	—	—	—	—	.	—	—	—	—
1005	1056	Med kryssm } åtgärder enl § 4	—	1	—	—	1	.	—	1	—	—
333	434	Utan » } i SFS 50/1959	—	4	—	—	4	.	3	1	—	—
1500	1694	Summa	—	5	—	—	5	6	7	4	—	—
33864	32718	Summa summarum	—	109	2	22	133	152	218	67	37	22

Tab 5 d. Olyckshändelser vid vägkorsningar åren 1941—1961

År	Antal sammanstötningar vid korsning								Summa samman- stötningar	Bom (grind) påkörd (ej sam- manstöt- ning med rälsgående fordon)	Vid samman- stötningar	
	med bom- mar (be- vakade grindar)		med ljus- och/eller ljud- signaler		med kryss- märken		utan säkerhets- anordning och utan kryssm				dödade	skadade
	mellan rälsgående fordon och											
	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra				
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
1958	11	4	31	5	19	5	58	18	151	233	39	14
1959	16	3	22	4	35	7	49	16	152	179	42	19
1960	13	2	32	4	24	4	53	19	151	146	38	25
1961	4	2	24	4	27	3	54	15	133	152	37	22

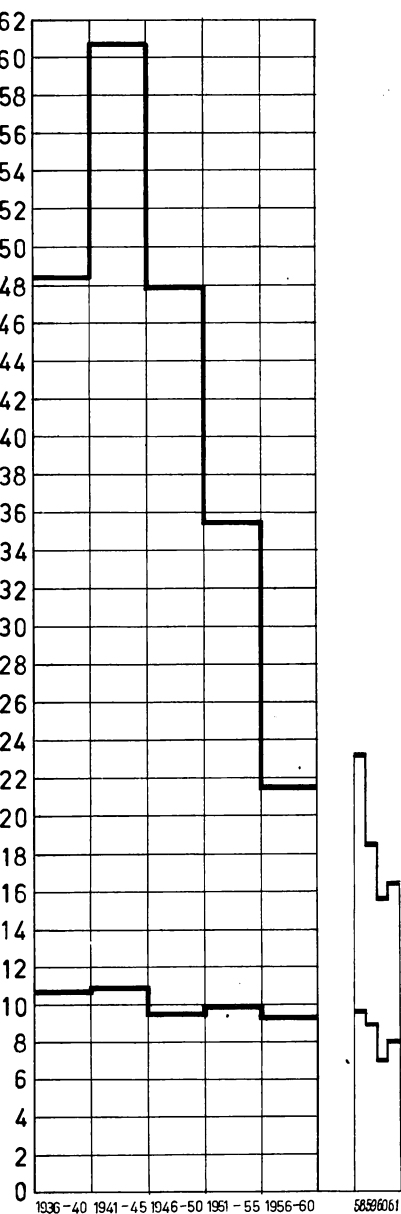
Tab 6. Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse

	Antal dödade årligen						Antal skadade årligen				
	1951 —55	1956 —60	1958	1959	1960	1961	1951 —55	1958	1959	1960	1961
A. Resande											
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o d)	4,2	5,8	7	—	1	4	60,0	53	20	22	12
På- eller avstigning av tåg i rörelse på driftplats	2,4	2,0	2	1	2	1	9,4	3	2	5	8
Konstaterat hopp från tåg i rörelse ..	2,2	1,6	1	2	2	1	3,8	3	1	3	1
Fall (eller hopp) från tåg i rörelse ..	4,0	4,6	3	7	1	1	3,2	4	4	3	3
Nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—	—	—	—	—	0,4	1	—	—	—
Påkörd av tåg	2,8	1,6	2	3	—	3	1,8	1	1	1	1
Annan orsak	0,4	1,0	—	2	1	—	2,4	2	2	2	—
Summa A	16,0	16,6	15	15	7	10	81,0	67	30	36	25
B. Järnvägsmän											
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o d)	2,2	1,4	3	—	2	1	17,0	6	11	3	4
Småfordonsfärd	4,2	2,8	7	1	1	1	8,8	11	2	2	10
Påkörd under växlingstjänst	1,6	0,4	—	—	—	2	9,8	3	3	4	5
» » snöskottning	1,4	1,0	—	1	—	—	0,6	—	1	—	—
» i andra fall	4,2	2,6	4	4	1	7	5,4	3	3	1	8
På- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	0,2	—	—	—	—	—	60,4	15	10	9	7
På- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	0,6	0,2	—	—	—	—	4,4	4	1	1	1
Fordon har utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	0,2	—	—	—	—	—	27,4	6	8	3	2
Fall från fordon i rörelse	0,2	0,2	1	—	—	1	3,0	1	—	1	1
Av- eller tillkoppling av fordon	1,8	1,6	2	1	2	2	39,6	8	5	5	5
Stöt eller klämning mot fast föremål intill spår	0,6	0,2	1	—	—	—	8,0	2	3	1	3
Annan orsak	1,8	0,6	1	—	—	—	14,2	10	8	5	3
Summa B	19,0	11,0	19	7	6	14	198,6	69	55	35	49
C. Främmande personer											
Sammanstötning eller påkörning vid vägkorsning	54,2	44,6	39	42	36	33	33,4	14	18	22	18
Påkörning i andra fall	37,4	44,6	43	43	37	41	10,8	14	12	12	11
Summa C	91,6	89,2	82	85	73	74	44,2	28	30	34	29
Summa summarum	126,6	116,8	116	107	86	98	323,8	164	115	105	103

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

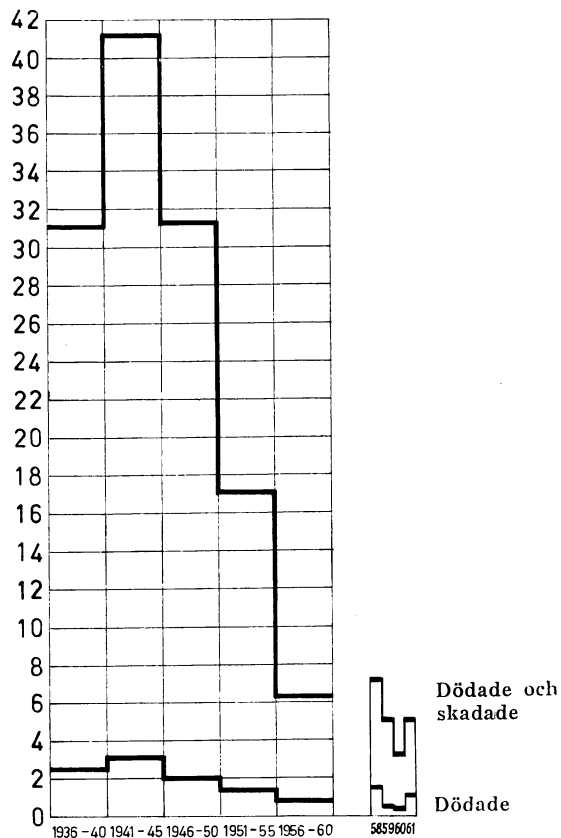
Samtliga
pr 10 milj tågkm

Antal



Järnvägsmän
pr 10 milj tågkm

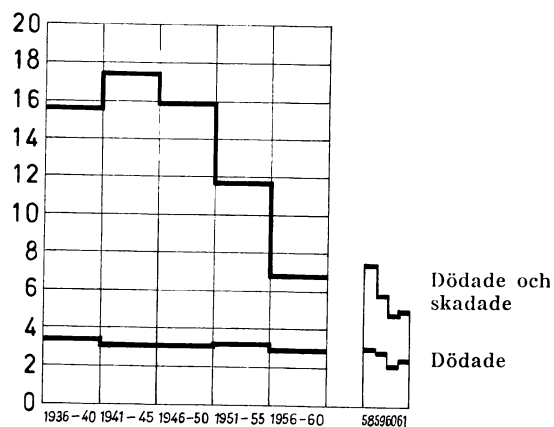
Antal



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

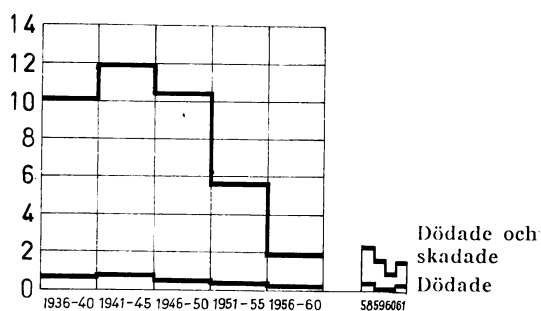
Samtliga
pr 100 milj vagnaxelkm

Antal



Järnvägsmän
pr 100 milj vagnaxelkm

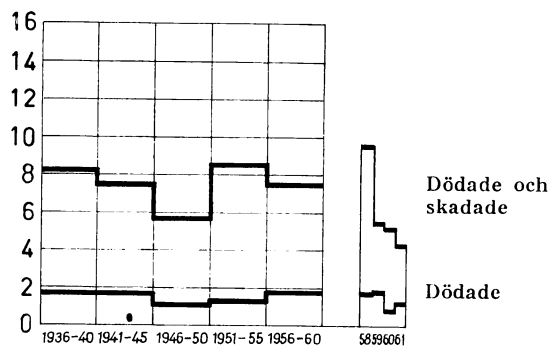
Antal



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

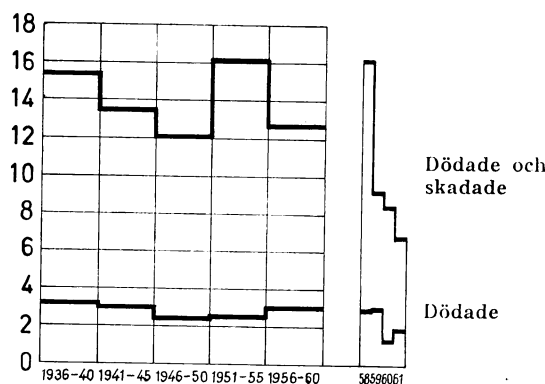
Pr 10 milj resande

Antal



Pr 1 miljard personkm

Antal



Tab 7. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström

	Årligen					
	1951-55	1956-60	1958	1959	1960	1961
A. Antal dödade personer						
Resande	—	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	2,0	1,8	3	2	—	1
Främmande personer	2,6	2,0	3	1	2	3
Summa dödade	4,6	3,8	6	3	2	4
B. Antal skadade personer						
Resande	—	0,2	—	—	1	—
Järnvägsmän	17,4	13,2	14	15	10	17
Främmande personer	5,4	5,6	6	3	4	6
Summa skadade	22,8	19,0	20	18	15	23
Summa dödade och skadade	27,4	22,8	26	21	17	27
C. Elektrifierad banlängd, km	6110	6705	6738	6854	6879	6879
D. Orsaker						
Vid lastning eller lossning av gods	3,8	2,6	2	2	2	5
Vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	4,8	6,2	9	8	4	1
Vid tjänstgöring på lok	5,0	3,6	1	6	3	5
Ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	4,8	6,0	8	1	6	5
Ström från tågvarmepost, tågvarme- eller belysningsledningar i vagn	3,2	1,6	1	1	—	—
Arbete i driftcentral	1,4	0,4	—	1	—	1
Inverkan av ström om högst 500 volt	2,4	1,2	4	—	1	7
Reparations- eller avsyningsarbeten på ellok (ej lokps)	2,0	1,2	1	2	1	3
Summa	27,4	22,8	26	21	17	27

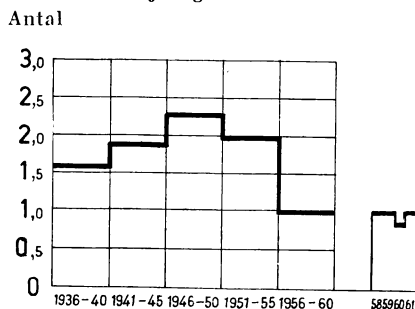
Tab 8. Olycksfall i arbete som förorsakat mer än tre dagars bortovaro från tjänsten¹

Olycksfall i	Årligen				
	1956-60	1958	1959	1960	1961
Magasinstjänst	989	914	936	946	998
Bantjänst (inklusive transporter)	1150	1069	1111	1075	1223
Växlingstjänst	695	609	591	659	710
Verkstads- och lokstallstjänst	395	377	356	299	283
Tågtjänst	344	356	263	245	260
Vagntjänst	176	113	144	184	167
Stationstjänst (utom magasins- och växlingstjänst)	138	133	118	138	113
Städnings- och renhållningstjänst	119	122	107	122	96
Övrigt	41	35	59	13	12
Summa	4047	3728	3685	3681	3862

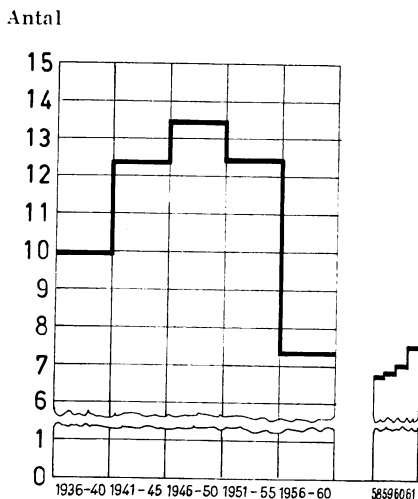
¹ Avser antalet under året till yrkesinspektionen för landtrafiken anmälda olycksfall, som drabbat personalen i järnvägsdrift exkl förråds- och huvudverkstads-personal samt tryckeriarbetare; i tabellen ingår ej olycksfall genom inverkan av elektrisk ström eller olycksfall vid färd till eller från arbetet.

Antal olycksfall i arbete årligen

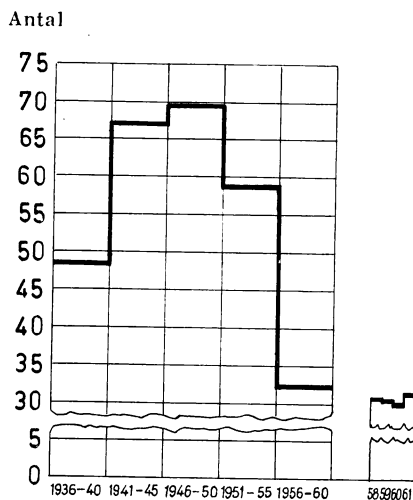
Pr 1 milj vagnaxelkm



Pr 100 tjänstehavare



Pr 1 milj tågkm



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

	Budgetåren				
	1956/57	1957/58	1958/59	1959/60	1960/61
	tusental kronor				
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal, återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto ej sker, m m	4551	3880	3856	3584	4116
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto sker:					
Bana och byggnader	460	143	102	115	321
Rullande materiel	2102	2414	1226	2114	1009
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras och under året utrange-rats:					
Anskaffningskostnad	939	1390	1269	634	2328
Avgår andel i avsättning till värdeminskningskonto	—804	—940	—892	—462	—1975
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar	30	40	38	33	51
Summa	7278	6927	5599	6018	5850

Tab 10. Investering för säkerhetsanläggningar

	Budgetåren				
	1956/57	1957/58	1958/59	1959/60	1960/61
	tusental kronor				
Säkerhetsanläggningar	12120	14379	13670	13714	16379
Vägskyddsanläggningar	5548	5710	6283	6851	7908
Summa	17668	20089	19953	20565	24287
Under budgetåret har bidrag till vägskyddsanläggningar erhållits med	2948	2166	3235	3924	4610

Tab 11. Olyckshändelserna år 1961 fördelade på olika bandelar

Trafiksektion	Bandelar under året () = på stationen inträffad olyckshändelse har medtagits på annan bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspåringar i växlingstjänst	Sammanstötningar vid vägkorsningar	Antal väg- korsningar ¹⁾	
							med säker- hetsanordn el kryssm	utan säker- hetsanordn o utan kryssm
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	I distriktet							
1	(Krylbo)—Sl—Hy—U—(Ulriks- dal)	6	—	—	—	3	110	182
	(Uppsala C)—(Enköping)	1	—	—	—	1	20	97
	(Ludvika)—Fgc—Äbg—Rm—Tb— Ep—(Spånga)	9	—	—	—	4	78	376
	(Tillberga)—Kbä—Köping	1	—	—	—	—	46	55
	(Sala)—(Tillberga), (Heby)— Fjärdhundra, (Ramnäs)—(Kol- bäck)	1	—	—	—	1	19	118
	Kärrgruvan—Nbg—(Snt)—(Äng- elsberg), (Norberg)—Klackberg (Köping)—(Krn)—Riddarhyttan (1,093 m)	—	—	—	—	—	36	62
2	(Katrineholm)—Äby—Nr—Kms —Nh—Lp—Mjölby	4	1	1	1	—	79	111
	(Järna)—(Äby)	3	—	—	—	2	58	117
	(Linköping C)—Bsä—(Hults- fred), (Bsä)—(Ävg)	1	1	—	—	—	59	304
	(Mjölby)—Ödeshög	—	—	—	—	—	21	74
	(Kimstad)—(Nh)—Rip—Ävg—Jy —Västervik (0,891 m)	3	—	1	—	—	60	263
	(Jenny)—(Hultsfred) (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	26	124
	(Örebro S)—(På)—(Kms)—Norr- köping Ö (0,891 m)	4	—	1	—	2	81	265
	(Norrköping Ö)—Valdemarsvik (0,891 m)	—	—	—	—	—	32	115
	(Ringstorp)—(Lp)—Kle—Fnå— (Fgl)—Vadstena, (Kle)—Boe, (Fnå)—(Mot) (0,891 m)	1	—	1	—	—	62	207
3	Jularbo—Krylbo, Avesta—(Ky)— Snt—(Fgc)—Krn—Öb—H— Mot—Fgl—(Mjölby)	20	3	2	1	2	143	402
	(Örebro S)—(Svartå)	1	—	—	—	—	34	87
4	(Älvsjö)—Ses—Jn—Skv—K—På —(Hallsberg)	9	—	1	—	1	63	118
	(Södertälje S)—Lg—Åks—Såb— Nybybruk, (Ses)—Se, (Lg)— Mfd, (Åks)—Sgs, (Såb)—(Skv)	2	—	1	—	1	100	209
24	Ulriksdal—Cst—Älvsjö, (Cst)— Spånga	20	2	—	2	—	141	—
39	Stockholm Ö—Sd—Djö—Rnb— Rimbo (0,891 m)	6	2	1	—	1	24	83
	(Stocksund)—Långängstorp, (Djursholms Ösby)—Näsby- park, (Djursholms Ösby)— Eddavägen (0,891 m)	5	—	—	—	4	16	2
	Transport I distr	97	9	9	4	22	1328	3414

¹⁾ Avser ställningen den 30.6. 1961.

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	97	9	9	4	22	1328	3414
39	(Roslags Näsby)—Österskär, (Rimbo)—Norrtälje, (Rimbo) —Hallstavik (0,891 m)	4	—	4	—	—	32	198
	(Rimbo)—Uppsala Ö (0,891 m) (Dannemora)—Hargshamn, (Gimo)—Alunda (0,891 m)	3	—	2	—	1	26	110
		1	—	1	—	—	19	58
	I distr normalspår	78	7	5	4	15	991	2293
	smalspår (1,093 m)	—	—	—	—	—	36	62
	smalspår (0,891 m)	27	2	11	—	8	378	1425
	Summa I distr	105	9	16	4	23	1405	3780
	II distriktet							
5	Göteborg C—Ugglum, (Or)—Gtd (Or)—Lrbg, (G)—Am—Mdn, Am—Mdö	4	—	1	—	1	66	65
6	Charlottenberg—Ar—Kil—Khn— Svå—(Laxå), (Kil)—Fryksta ..	13	3	2	1	3	68	182
	(Vansbro)—Nhn—Hlt—(Kristine- hamn), (Nhn)—Fhn	4	1	—	—	2	33	292
	Torsby—(Kil)	1	—	—	—	1	30	298
8	(Hallsberg)—Lå—Gdö—Mh—Sk Ss—F—Hr—(Ugglum)	6	1	—	—	2	117	243
	(Skövde)—Karlsborg	—	—	—	—	—	22	71
	(Falköping C)—Vf—Jö— (Nässjö)	5	2	—	—	1	62	115
	(Vartofta)—Tidaholm	—	—	—	—	—	19	41
	(Gårdsjö)—Tvd—Mst—Fhm—Sa —(Vaa)—No—(Göteborg C), (Tvd)—(Gullspång) (0,891 m)	2	—	1	—	1	151	643
	(Mariestad)—(Moholm) (0,891 m).	1	—	—	—	1	—	—
	(Forshem)—Lkp—(Håkantorp) ..	1	—	1	—	—	50	109
	(Nossebro)—(Trollhättan) (0,891 m)	—	—	—	—	—	13	94
	(Lidköping)—(Sa)—Axv—(Sköv- de), (Axvall)—(Stenstorp) (0,891 m)	4	—	1	—	3	32	94
	(Stenstorp)—Hjo (0,891 m)	—	—	—	—	—	26	—
9	(Göteborg-Tingstad)—Uv—Mkl— Strömstad	7	—	1	—	3	99	436
	(Uddevalle C)—(Bäckefors) (0,891 m)	1	—	1	—	—	26	159
	(Munkedal)—Lysekil	—	—	—	—	—	26	118
	(Mölndal Ö)—(Borås C)	7	—	—	—	5	31	135
	(Mölndal N)—Vb—Söndrum	8	—	1	—	7	123	405
25	Borås C—Gh—Hil—Lme—Het— (V)—(Alvesta), (Hil)—Axel- fors	5	1	—	—	3	70	234
	Älvared—(Axf) (0,891 m)	—	—	—	—	—	—	—
	(Varberg)—(Bs)—(Herrljunga) ..	1	—	—	—	—	89	274
	(Gånghester)—(Ulricehamn)	—	—	—	—	—	13	104
32	(Nässjö)—Vgd—V—Rft—Lrd— Kid—Tou—Hd—(Söndrum) ...	5	—	—	—	2	129	410
	Transport II distr	75	8	9	1	35	1295	4522

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	75	8	9	1	35	1295	4522
32	(Falköping C)—Uh—(Lme)— (Landeryd)	1	—	—	—	1	50	380
	(Jönköping H)—(Vaggeryd)	1	—	—	—	—	23	45
	(Hestra)—(Reftele), (Varberg)— (Kinnared), (Torup)—Hyb	—	—	—	—	—	19	106
33	(Lärje rbg)—Alh—Thn—Öx—Ml —Äl—(Kil)—Dgö—(Herrhult), (Dgö)—Fdv	9	—	3	—	3	120	586
	(Alvhem)—Lilla Edet	—	—	—	—	—	6	—
	(Uddevalla C)—(Öx)—Håp—Vaa —(Herrljunga)	3	—	—	—	1	48	162
	(Mellerud)—Bäf—(Kornsjö)	3	1	1	—	—	19	110
	(Mellerud)—Btd—(Arvika), (Beted)—Skillingsfors, (Åmål) —Svanskog	1	—	—	—	1	71	626
	II distr normalspår	85	9	10	1	36	1403	5547
	smalspår (0,891 m)	8	—	3	—	5	248	990
	Summa II distr	93	9	13	1	41	1651	6537
	III distriktet							
10	Hässleholm—E—Lu—Al—M—Ldv —Trelleborg F	17	1	1	2	2	99	103
	Teckomatorp—Kg—(Arlöv)	1	—	—	—	—	32	55
	(Raus)—Bib—(Tp)—(Eslöv), (Bib)—(Landskrona)	1	—	—	—	—	44	67
	(Lund)—(Kg)—Landskrona	2	—	—	—	1	23	78
	(Eslöv)—Tli—Köp—Rdg— (Lundavägen), (Rydsgård)— (Trg)—Trelleborg Ö, Södervärn —Falsterbo	2	—	—	—	1	213	230
	(Lundavägen)—Dby—(Tli)— Gss—Simrishamn, (Dalby)— Harlösa	3	—	—	—	3	76	207
	(Eslöv)—Hörby	—	—	—	—	—	19	37
11	(Mjölby)—N—Sä—Av—Vs—Äh —Hv—(Hässleholm)	15	1	1	2	3	117	243
	(Nässjö)—Ek—Hf—Måa—Bg— Oskarshamn	8	—	—	2	4	59	218
	(Eksjö)—Österbymo (0,891 m) (Halmstad C)—Vig—Ä—Äp—Bih —(Teckomatorp)	—	—	—	—	—	91	151
12	(Veinge)—Mrd—(Hässleholm) ..	2	—	—	—	—	35	155
	(Ängelholm)—Ka—Hälsing- borg F/C, (Ramlösa)—Raus ..	9	1	—	2	—	57	41
	(Hässleholm)—Kl—Kåb—(Äp)— Ram—(Hälsingborg C)	4	—	—	1	—	58	111
	(Ästorp)—(Ka)—Mölle	1	—	—	—	—	37	74
	(Kärreberga)—(Mrd)—L—(Vär- namo)	2	—	—	—	2	80	333
	(Klippan)—(Eslöv)	2	—	—	—	1	23	74
	(Billesholm)—Ekeby, Säby— (Landskrona)	—	—	—	—	—	6	—
	Transport III distr	69	3	2	9	17	1077	2177

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	69	3	2	9	17	1077	2177
26	(Nässjö)—Vta—Åa—Säj—(Nyb) —(Kalmar C)	4	—	—	—	3	92	281
	Nybro—(Emmaboda)	—	—	—	—	—	13	62
	(Alvesta)—Vö—Em—Gba— Karlskrona	2	—	1	1	—	67	245
	(Växjö)—Kvå—(Bredåkra), (Nor- raryd)—(Kvarnamåla) (1,067 m)	1	—	—	—	1	44	316
	(Sävsjö)—(Vta)—(Gäv)—(Må- lilla) (0,891 m)	2	—	1	—	1	30	185
	(Växjö)—Bto—(Åa)—Gäv— (Hultsfred) (0,891 m)	1	—	—	—	1	38	328
	Kalmar C—(Kav)—Sbh—Rud— (Berga) (0,891 m)	1	—	1	—	—	44	204
	Mönsterås—(Sbh)—(Sko)—Fa- gerhult (0,891 m)	—	—	—	—	—	20	42
	(Brittatorp)—(Säj)—Sko—(Rud) —(Oskarshamn) (0,891 m) ..	1	—	—	—	1	25	266
	(Karlskrona)—(Gba)—Torsås, (Tå)—Bergkvara (1,067 m) ..	1	—	—	—	1	33	152
	Kalmar V—(Torsås) (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	29	88
	Böda—Ottenby (0,891 m)	3	—	—	—	3	46	516
30	(Älmhult)—(Sölvesborg)	—	—	—	—	—	43	147
	(Hässleholm)—Kap—Cr—Åhus, (Åh)—(Cr)	1	—	—	—	1	74	210
	(Kristianstad C)—Sög—Kh—Bdå —Rb—(Gullberna)	—	—	—	—	—	89	212
	(Halmstad Ö)—(L)—(Vs)—Nod —(Karlshamn C) (1,067 m) ..	3	—	—	—	3	101	335
	(Hörby)—(Långebro), (Cr)— Lbo—(Gss)—(Köpingebro), (Hv)—(Kap)	4	—	1	—	3	150	235
	III distr normalspår	80	3	4	10	24	1597	3569
	smalspår (1,067 m)	5	—	—	—	5	178	803
	smalspår (0,891 m)	8	—	2	—	6	240	1629
	Summa III distr	93	3	6	10	35	2015	6001
	IV distriktet							
14	Storlien—Östersund C—Bf— (Bräcke)	3	1	—	—	1	87	64
	(Östersund C)—Js—Uf—(Hoting), (Ulriksfors)—Strömsund, (Jämtlands Sikås)—Hammer- dal	—	—	—	—	—	50	70
	(Brunflo)—Sveg, (Sveg)—Hede ..	1	1	—	—	—	56	37
	Ånge—Bräcke—Långsele	8	—	2	—	2	32	275
	(Långsele)—Suc—Håg—(Hudiks- vall)	6	—	1	—	2	195	792
	(Ånge)—(Sundsvall C)	2	—	—	—	2	41	326
	(Harmånger)—Bergsjö (0,891 m) ..	1	—	—	—	1	6	89
15	(Ånge)—Ls—Bn—Kls—Ob—Sv— (Jularbo)	18	2	7	1	2	126	516
	(Ljusdal)—(Hudiksvall)	—	—	—	—	—	15	156
	Transport IV distr	39	4	10	1	10	608	2325

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	39	4	10	1	10	608	2325
15	(Bollnäs)—(Orsa)	1	—	—	—	—	46	319
	(Kilafors)—(Söderhamn C)	1	—	—	—	1	14	92
34	Falun C—Rv—Mra—Älvdalen ..	1	1	—	—	—	77	291
	(Sveg)—(Ors)—(Mora)	2	—	1	—	—	31	70
	(Falun C)—(Blg)—(Rmh)—La— (Herrhult), (Rämshyttan)— Idkerberget	8	—	3	1	3	70	194
	(Rättvik)—(Rbä)—(Blg)—(Avesta)	3	—	—	—	2	88	322
	(Repbäcken)—(Björbo)	2	—	2	—	—	18	116
	(Ludvika)—(Böo)—(Vo)—(Särna)	4	—	3	—	1	90	764
	(Mora)—(Vansbro)	1	—	—	—	1	17	85
35	(Gävle C)—(Shm)—(Hudiksvall)	3	—	—	—	1	50	396
	Gävle C—Os—Öh—(Uppsala C), (Orrskog)—(Söderfors), (Örby- hus)—(Dannemora)	5	—	—	—	2	54	226
	(Hagatröm)—(Sala)	2	—	—	—	2	46	251
	(Gävle C)—(Hg)—(Sv)—(Falun C)	1	—	1	—	—	60	123
	(Gävle C)—(Ockelbo)	—	—	—	—	—	9	64
	IV distr normalspår	72	5	20	2	22	1272	5549
	smalspår (0,891 m)	1	—	—	—	1	6	89
	Summa IV distr	73	5	20	2	23	1278	5638
	V distriktet							
19	Riksgränsen—Gv—Bdn—Svartön, (Gällivare)—(Malmberget, (Gällivare)—(Koskullskulle)	17	2	3	1	1	74	174
	Haparanda—Kri—(Boden C)— Boden S	5	—	1	—	2	29	365
	(Karungi)—(Övertorneå)	—	—	—	—	—	5	217
	(Gällivare)—(Arvidsjaur)	—	—	—	—	—	34	296
21	(Boden S)—(Äy)—(Jrn)—(Bst)—(Hls)— Vns—(Msl)—(Fsm)—(Långsele) ..	16	1	5	—	5	111	862
	(Älvsbyn)—(Piteå)	—	—	—	—	—	31	163
	(Jörn)—(Arvidsjaur)	—	—	—	—	—	15	106
	(Arvidsjaur)—(Storuman)	2	—	1	—	—	32	252
	(Bastuträsk)—(Rönnskär)	2	—	—	—	1	54	259
	(Hällnäs)—(Storuman)	2	—	1	—	—	38	447
	(Vännäs)—(Holmsund)	2	—	—	—	1	37	115
	(Mellansel)—(Örnsköldsvik C)	—	—	—	—	—	18	124
	(Storuman)—(Hoting)	1	—	1	—	—	33	194
	(Hoting)—(Forsmo)	1	—	—	—	1	23	305
	Summa V distr	48	3	12	1	11	534	3879
	Summa hela SJ	412	29	67	18	133	6883	25835
	Härav: normalspår	363	27	51	18	108	5797	20837
	smalspår (1,093 m)	—	—	—	—	—	36	62
	smalspår (1,067 m)	5	—	—	—	5	178	803
	smalspår (0,891 m)	44	2	16	—	20	872	4133

B. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång år 1961

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
20. 1	Hälsingborg F	Banbiträde	Påkörd av tåg vid gång för nära spår.	1
17. 2	Linjen Klippan —Kvidinge	Lokbiträde	Föll av från lok under tågs gång.	1
27. 2	Markaryd	Banförman	Klämd under rälsupplag.	1
28. 2	Sävenäs rbg	Trafikbiträde	Överkörd av vagn vid arbete som vagnupplagare.	1
16. 3	Orrskog	Banarbetare	Påkörd av tåg vid arbete i spår.	1
18. 3	Ljusne	Trafikbiträde	Överkörd av vagn under växlingsarbete.	1
26. 5	Storfors	Rälsbussförare	Klämd vid sammanstötning mellan rälsbusståg och loktåg.	1
8. 6	Hallsberg rbg	Banarbetare	Påkörd av tåg vid arbete i farlig närhet av spår.	1
17. 6	Katrineholm	Vagnstäderska	Överkörd av växlingssätt vid gång över bangård.	1
22. 6	Hallsberg rbg	Trafikbiträde	Överkörd vid koppling mellan vagnar.	1
7. 7	Luleå	Banarbetare	Påkörd av tåg vid arbete i farlig närhet av spår.	1
5. 9	Hagalund	Stationsförman	Påkörd av lok under växlingsarbete.	1
7. 9	Åmål, huvud- verkstaden	Motormontör	Kom i kontakt med spänningsförande anläggningsdel vid arbete på motorvagn.	1
15. 9	Storvik	Förste maskinbiträde	Klämd vid koppling mellan vagnar.	1
18. 9	Linjen Askeröd— Bjärsjöla- gård	Förste banbiträde	Påkörd av tåg vid avlyftning av trampdressin från spår.	1
12. 12	Linjen Stockholm C —Solna	Ledningsmästare	Påkörd av tåg vid arbete i farlig närhet av spår.	1
Summa				16

C. Sammanställning av olyckshändelser av större omfattning vid statens järnvägar t o m år 1961¹⁾)

Datum	Plats	Händelseförlopp
23. 12. 1864	Sandsjö (Bodafors)	Ett extratåg kunde ej stanna vid infartssignalen, som visade »stopp», och körde bakifrån på ett ordinarie tåg, som stod på stationen. Vid kollisionen dödades 7 personer och skadades 11.
15. 11. 1875	Malmslätt— Bankeberg (Vikingstad)	Två snälltåg sammanstötte, där järnvägen går över Lagerlundaån, och olyckshändelsen benämnes därför också Lagerlundaolyckan. Sammanstötningen orsakades av att tågklareren i Bankeberg, dit mötet flyttats, ej ordnat stoppsignaler för det tåg, som skulle kvarhållas. 9 personer dödades och 3 skadades allvarligt. Dessutom skadades ett flertal lindrigt.
4. 7. 1904	Nyåker—Hörnsjö	Ett blandat tåg urspårade på linjen, varvid 2 personer dödades och 1 skadades allvarligt. Ett flertal personer skadades lindrigt.
16. 6. 1912	Malmslätt	Snälltåg 12 sammanstötte med stillastående tåg 751. 22 personer dödades och 12 skadades. Olyckan berodde på ett missförstånd mellan tågklareren och ställverksvakten, vilken just när tåg 12 var på ingående, upplöste tågvägen och lade utfartstågsväg för tåg 751, varigenom tåg 12 kom in på det spår, där tåg 751 stod.
26. 2. 1917	Holmsveden	Snälltåg 3048 gick på grund av fellagd växel in på ett stickspår och körde mot ett pumphus. Vid sammanstötningen dödades 11 personer och skadades 40.
1. 10. 1918	Åby—Getå	Ett jordskred på linjen vållade den hittills största järnvägsolyckan i Sverige. Tåg 422 störtade med lok och sju vagnar utför banvallen. Eld uppstod i vagnarna. 41 personer omkom och 41 personer skadades.
25. 6. 1923	Jörlanda	I tåg 234 urspårade en vagn, som släpades med ungefär 80 m, varefter den stjälppte. Några personer, som färdades i vagnen, hoppade av och kom under vagnen, när den stjälppte. 4 personer dödades och 3 skadades. Orsaken till olyckan har ej kunnat fastställas.
23. 7. 1923	Källered— Fässberg (Mölndal N)	Vid Kärre vägkorsning sammanstötte ett tåg med en lastbil, varå flera personer färdades. 9 personer dödades och 2 skadades svårt.

¹⁾ För åren fram till 1935 upptar sammanställningen endast större olyckor med flera dödade. Fr o m år 1935 har i regel medtagits alla olyckor, där någon person dödats.

Datum	Plats	Händelseförlopp
22. 6. 1928	Bollnäs—Granbo	Vid Länninge hållplats sammanstötte tåg 24 med ett ensamt lok, som var på väg till Ockelbo för att framföra tåg 22, vars lok blivit tjänsteodugligt. Vid sammanstötningen dödades 17 personer och skadades 19. Olyckan orsakades av att lokföraren på det ensamma loket avgick från Bollnäs utan avgångssignal.
3. 2. 1935	Arlöv—Malmö C	Tåg 1771 körde bakifrån på tåg 1825, som stannat på linjen på grund av strömbavbrott. Vid sammanstötningen dödades 1 person och skadades ett tiotal. Lokföraren på tåg 1771 hade tyckt sig se körsignal i en blockpost, som visade »stopp». Stark snöyra rådde.
20. 11. 1939	Nattavara	Tåg 76 gick förbi infartssignalen i stoppställning och sammanstötte med tåg 3775, som var på ingång till stationen. Vid sammanstötningen dödades 1 person och skadades 4, därav en allvarligt.
17. 9. 1940	Almedal—Göteborg C	Tåg 1456 sammanstötte vid Gubbero blockpost med tåg 507, varvid 9 personer dödades och 29 skadades. Orsaken till olyckan har ej med säkerhet kunnat fastställas.
12. 2. 1942	Tyringe	Extratåg 10624 sammanstötte vid ingång till stationen med tåg 5663, varvid 5 personer dödades och 15 skadades. Olyckan orsakades av en fellägd växel, och av att tåget fördes förbi felaktig signalbild i infartssignalen.
27. 2. 1942	Södertälje C	Tåg 310 Se sammanstötte med ett växlingssätt, som växlad ut i tågvägen förbi »stopp» i spårspärrsignal. Vid olyckan dödades 4 personer och skadades 6.
20. 1. 1944	Laholm	Tåg 5151 körde bakifrån på tåg 37, som stod på stationen, varvid 2 personer dödades och 3 skadades. Olyckan berodde på att infartssignalen ej ställts till »stopp» efter tåg 37.
29. 6. 1945	Gårdsjö	Tåg 14 sammanstötte vid utgång från stationen med tåg 4716, varvid 3 personer dödades och 11 skadades. Olyckan berodde på att tågklareraren upplöste tågvägen för tidigt och lade om en växel framför tåg 14, så att det kom in på nedspåret, dit tåg 4716 måst utdragas på grund av spårbrist.
14. 10. 1947	Edsvalla	Ett tåg sammanstötte med en buss vid en obevakad vägkorsning strax söder om Edsvalla. Tåt dimma rådde vid tillfället. 14 personer dödades och 7 skadades.

Datum	Plats	Händelseförlopp
5. 11. 1947	Göteborg-Tingstad	Ett växlingssätt, som passerat en dvärgsignal i stoppställning, körde på ett annat växlingssätt, varvid en oljevagn vräktes över på det spår, där tåg 1574 i samma ögonblick passerade. Tåg 1574 sammanstötte med vagnen. Vid sammanstötningen dödades 4 personer.
26. 9. 1948	Nosaby	Tåg 2731 körde förbi stationen trots att mötes-tåget 2732 ej inkommit. Tågen sammanstötte ca 200 m utanför yttersta växeln, varvid 1 person dödades och 7 skadades.
13. 6. 1949	Partille—Jonsered	Ett hjälplok, som utsänts från Jonsered till tåg 10, sammanstötte med tåget, varvid 11 personer skadades, därav 3 allvarligt. Olyckan berodde dels på att skyddssignalering ej ordnats, dels på att lokföraren, som endast erhöll muntlig order, ej blev tillräckligt noggrant orienterad om var tåg 10 stod.
12. 7. 1949	Öxnered—Vänersborg	Rälsbusståg 909 sammanstötte med tåg 9924 ca 1 km utanför Öxnered. Vid sammanstötningen skadades 15 personer, varav 6 allvarligt. Tågen skulle ha mötts i Öxnered men tågklareraren där glömde bort mötet. Rälsbussföraren hade ej kontrollerat, att tåg 9924 inkommit.
4. 9. 1949	Gällivare—Harrträsk	Tåg 21 körde bakifrån på tåg 95, som backade för att kunna forcera en stigning. Vid sammanstötningen dödades 4 personer, 6 skadades svårt och ett flertal erhöll lättare skador. Olyckan berodde på att tågklareraren i Gällivare avsände tåg 21, trots att han ej erhållit »95 in» från Ripats.
28. 10. 1950	Godegård—Mariedamm	Rälsbusståg 756 sammanstötte på linjen med persontåg 611. Tågen skulle enligt tidtabellen ha mötts i Godegård. Vid sammanstötningen dödades 9 och skadades 13 personer. Olyckan berodde på att rälsbussföraren av oförklarlig anledning avgick från Godegård på signal till växlingsrörelse och utan att erhålla avgångssignal från tågklareraren.
6. 1. 1951	Frånö	Persontåg 2667 sammanstötte med stillastående tåg 414. En person dödades och 14 skadades. Mötet mellan de båda tågen hade ändrats från Kramfors till Frånö. Båda tågen skulle enligt tidtabellen intagas på spår 2 i Frånö. Tågklareraren förbisåg att ändra spår för ett av tågen.

Datum	Plats	Händelseförlopp
22. 1. 1951	Kinstaby—Marmaverken	Rälsbusståg 2548 sammanstötte med persontåg 2539. Vid olyckan dödades 11 och skadades 12 personer. Orsak till olyckan var att rälsbussföraren på tåg 2548 avgick från Kinstaby utan avgångssignal.
15. 2. 1951	Ånge	Fjärrgodståg 4212 sammanstötte med stillastående BCo-vagn. Vid sammanstötningen skadades 11 resande. Orsaken var bristande tågvägsinspektion.
14. 8. 1951	Pålsboda	Snälltåg 13 urspårade med loket och 7 vagnar vid infarten i växelkurvan till spår 2. Vid urspårningen skadades 14 personer, däribland lokföraren och lokbiträdet. Orsak till urspårningen var för hög hastighet i växelkurvan.
30. 6. 1952	Gällivare	Rälsbusståg 1037, som var på utgång från spår 4 mot Jokkmokk, påkördes av en vagnuttagning från Malmberget. Rälsbussen medförde 15 passagerare, vilka samtliga skadades. En resande avled senare av skadorna. Sammanstötningen orsakades av att vagnuttagningen ej kunde stanna vid stationsgränsen.
18. 5. 1954	Tumba	Extratåg 9146 (makadamtåg) påkörde bakifrån stillastående snälltåg 34. Vid sammanstötningen dödades lokföraren på tåg 9146 och skadades 15 resande i tåg 24. Orsak till sammanstötningen var att makadamtåget kört förbi infartssignalen i stoppställning.
6. 8. 1954	Storuman—Lycksele	Rälsbusståg 2773 sammanstötte strax söder om Barsele med extra godståg 6948, varvid 1 resande och 1 järnvägsman dödades, samt 12 resande och 2 järnvägsmän skadades. Orsak till sammanstötningen var att rälsbussföraren glömt mötet med 6948 i Barsele.
6. 9. 1954	Rörvik	Snälltåg 12 urspårade vid infarten i en växelkurva på stationen. Vid urspårningen dödades 6 resande, 48 resande och 5 järnvägsmän skadades. För hög hastighet i växelkurvan orsakade urspårningen.
15. 12. 1954	Gnarp—Årskogen	Vid Storsvedjans vägkorsning sammanstötte försenat persontåg 414 med en skolbuss. Vid sammanstötningen dödades chauffören och 2 skolbarn. 4 barn skadades, varav ett senare avled.
29. 6. 1955	Flen	Extra provtåg 9111, rapidlok + mätvagn, urspårade vid avgång från stationen i en växelkurva mellan upp- och nedspåren. Vid urspårningen dödades 2 och skadades 4 järnvägsmän. Orsak till urspårningen var för hög hastighet i växelkurvan.

Datum	Plats	Händelseförlopp
12. 11. 1955	Stavreviken—Söråker	Vid Gumböle vägkorsning sammanstötte persontåg 414 med en landsvägsbuss. Vid sammanstötningen dödades 3 och skadades 11 av bussens passagerare. Orsak till olyckan var att vägvakten ej hade fällt bommarna.
29. 11. 1955	Koskivara	Snälltåg 94, som skulle ingå på sidotågväg, sammanstötte med rälsbusståg 2839, som stod uppställt på spår 1 (huvudtågväg). 23 resande och 2 järnvägsmän skadades vid sammanstötningen, vilken orsakades av att tåget infördes förbi stoppsignal från infartssignalen. Lokföraren hade på grund av ljusreflexer i infartssignalen fått uppfattningen att två gröna sken visades.
2. 1. 1956	Kungsbacka—Anneberg	Snälltåg 42 sammanstötte med persontåg 1461 på linjen, varvid 1 resande dödades och 7 resande skadades. Mötet hade, på grund av att tåg 42 var försenat, förlagts till Kungsbacka, men tågklarareraren där glömde mötet. Tågpersonalen på tåg 42 hade ej fått kvarhållningsorder på en föregående station och kunde därför ej kontrollera det ändrade mötet.
27. 3. 1956	Simeå—Karsjö (Undersvik)	I snälltåg 93 urspårade 11 vagnar. Inga personer skadades allvarligt.
28. 3. 1956	Akkavare—Arvidsjaur	Rälsbusståg 1041 sammanstötte med lokalgodståg 8524 på linjen, varvid 15 resande och 1 järnvägsman dödades samt 6 resande och 1 järnvägsman skadades. Tågen skulle tidtabellsenligt ha mötts på den oövakade driftplatsen Akkavare (§ 100 i 1947 års säkerhetsordning tillämpades), men rälsbussföraren på tåg 1041 hade glömt bort mötet.
29. 3. 1956	Granbo	I snälltåg 93 urspårade vid infarten till Granbo samtliga 14 vagnar. 2 resande dödades och 9 resande skadades.
3. 3. 1957	Hinsnoret	Rälsbusstågen 618 och 625 sammanstötte på stationen, varvid 2 resande dödades samt 17 resande och 2 järnvägsmän skadades. Orsaken till olyckan var att tåg 625 gått förbi infartssignal i stoppställning.
11. 5. 1957	Alvesta	Rälsbusståg 663 sammanstötte vid ingång till stationen med ett växlingssätt, som gått förbi dvärgsignal i stoppställning. 1 resande dödades samt 13 resande och 1 järnvägsman skadades.
22. 2. 1958	Hultafors	Persontåg 501 urspårade vid ingång till stationen. 14 resande skadades. Orsaken till urspåringen var rälsbrott.

Datum	Plats	Händelseförlopp
15. 4. 1958	Kungsängen	Rälsbusståg 1043 sammanstötte vid ingång till stationen med ett växlingssätt (ensamt lok), som gått förbi dvärgsignal i stoppställning. 11 resande och 1 järnvägsman skadades.
5. 9. 1958	Grycksbo—Sågmyra	Rälsbusståg 848 sammanstötte med extratåg 4941 på linjen, varvid 7 resande och 2 järnvägsmän dödades samt 10 resande skadades. Rälsbussföraren hade i Falun C fått order om möte med extratåget i Grycksbo. Tågklareraren i Grycksbo och rälsbussföraren glömde emellertid mötet, och tåg 848 avgick från Grycksbo, innan tåg 4941 inkommit dit.
18. 8. 1960	Stora Tuna	Extratåg 2716 (provkörning av rälsbuss Yoa2) sammanstötte vid en vägkorsning utan säkerhetsanordningar med en lastbil. 2 järnvägsmän (rälsbussföraren och instruktionsförare) och lastbilsföraren dödades.
17. 10. 1960	Jonsered—Lerum	Fjärrgodståg 4044 sammanstötte på linjen med persontåg 1058, som stannat på grund av lokskada. 1 resande dödades och 7 resande skadades. Orsaken till sammanstötningen var att tåg 4044 avsänts innan linjen var fri från tåg.
29. 10. 1960	Upplands Väsby	I snälltåg 41 urspårade vid ingång till stationen samtliga fordon (lok och sju vagnar). 8 resande skadades. Orsaken till urspåringen var att tåget hade för hög hastighet i växelkurva.
2. 10. 1961	Bärby—Uppsala Ö	Rälsbusståg 72 påkördes av en lastbil vid vägkorsningen Danmarksgatan, som är försedd med automatiska ljus- och ljudsignaler. Den främsta av rälsbusstågets tre vagnar välte. 4 resande dödades och 4 resande skadades.