

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



SÄKERHETSTJÄNSTEN

ÅR

1968

Sakredaktion:
Centrala driftavdelningens
säkerhetssektion



SÄKERHETSTJÄNSTEN

ÅR

1968

**Sakredaktion:
Centrala driftavdelningens
säkerhetssektion**

Innehållsförteckning

	Sid
1. Begreppsförklaringar och symboler	3
2. Händelser och utveckling år 1968	4
3. Olyckshändelser med rälsgående fordon i rörelse	
3.1 Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar och småfordonsfärder	8
3.2 Sammanstötningar vid tågrörelse	
3.2.1 antal sammanstötningar	10
3.2.2 orsaker till sammanstötningar och tillbud därtill.....	12
3.3 Urspårningar vid tågrörelse och orsaker därtill	14
3.4 Olyckshändelser vid småfordonsfärd	
3.4.1 antal olyckshändelser	16
3.4.2 orsak till sammanstötning med tågfordon eller annat småfordon	16
3.5 Olyckshändelser vid vägkorsningar	
3.5.1 antal år 1968	17
3.5.2 olyckshändelserna år 1968 fördelade på vägkorsningar och vägfordon	18
3.5.3 orsaker till olyckshändelserna år 1968	18
3.5.4 antal åren 1950—68	19
3.6 Dödade och skadade personer	
3.6.1 antal	20
3.6.2 olyckshändelser år 1968 där järnvägsmän dödats	21
3.7. Olyckshändelserna år 1968 fördelade på distrikt	22
4. Olyckshändelser genom elektrisk ström	24
5. Olycksfall i arbete som förorsakat mer än tre dagars bortovaro från tjänsten	25
6. Kostnader	
6.1 Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst ...	26
6.2 Investering för säkerhetsanläggningar	26
7. Längre sträckor med automatisk linjeblockering	27
8. Historik över allvarliga olyckshändelser	28

1. Begreppsförklaringar och symboler

Y-tåg = motorvagnståg litt Y.

Loktåg = andra tåg än Y-tåg.

Järnvägsmän = järnvägspersonal i tjänst och personer, som utför arbete för järnvägens räkning. Till »järnvägsmän» räknas även på tåg tjänstgörande post- och tullpersonal, pressbyråns personal och personal för tågservering.

Resande = personer som färdas på tåg och ej är »järnvägsmän». Till »resande» räknas även personer, som befinner sig inom järnvägens område, därför att de skall följa med eller har följt med tåg.

Främmande personer = personer som ej hänföres till »järnvägsmän» eller »resande».

Dödad = person, som avlidit samma dag som olyckan inträffade eller under det följande kalenderdygnet.

Skadad = person, som antingen avlidit senare än kalenderdygnet närmast efter dagen för olyckan, eller blivit arbetsoförmögen under minst 14 dagar.

Anm. Personer, som dödats eller skadats genom avsiktligt vållande (själv mord), har inte tagits med i denna redogörelse.

— = det finns ingenting att redovisa.

● = uppgiften kan inte förekomma.

| = uppgiften är inte jämförbar med tidigare års siffror.

2. Händelser och utveckling år 1968

Totala antalet olyckor

Det totala antalet olyckor med rälsgående fordon uppgick till 251 under år 1968. (Personliga olyckshändelser är då inte medräknade.) Detta innebär en ökning jämfört med år 1967, då motsvarande antal var 211. Bortsett från 1967, är dock olycksantalet under 1968 det lägsta sedan början av 1930-talet.

Ökningen jämfört med 1967 hänför sig framför allt till sammanstötningar vid vägkorsningar och olyckshändelser vid vagnuttagning och växling.

Ändrade säkerhetsföreskrifter

Bland de ändringar och tillägg till säkerhetsföreskrifterna, som införts under året kan följande nämnas:

- orienteringsmärken skall (med ett par undantag) finnas framför *varje* hastighetstavla,
- detaljerade anvisningar har utarbetats, hur tågklarerare skall dirigera tåg förbi en blocksignal, som felaktigt visar »stopp»,
- skyddet för C-fordonsfärder har förbättrats och är nu i princip detsamma som vid B-fordonsfärder. Ändringen innebär bl a, att C-fordonsförare (se bilden) inte skall kunna överraskas av ett extratåg.



Sammanstötningar vid tågrörelse

Under 1968 inträffade 15 tågsammanstötningar, d v s lika många som under 1967. Antalet tillbud till sammanstötningar minskade däremot från 8 till 4. Bland de sammanstötningar som inträffat, kan följande nämnas.

Den 1 februari kolliderade expresståg 35 med ett växlingssätt i Sparreholm. En person, som färdades på loket, hoppade av strax före kollisionen och skadades allvarligt. Infartssignalen i Sparreholm visade »stopp», därför att växling pågick i tågvägen. Tåg 35 kunde emellertid inte bromsas till stopp vid infartssignalen utan fortsatte in på stationen. Den uteblivna bromsverkan berodde på, att tryckluftbromsarnas lossningsventiler stod öppna på tre vagnar.

Snälltåg 902 (Nordpilen) kolliderade den 16 februari i Hednoret med ett växlingssätt, som ej stod hinderfritt på ett bredvidliggande spår. Vid kollisionen urspårade loket och fem vagnar i tåg 902. Elva personer fördes till sjukhus; för de flesta var dock skadorna av lindrig art. Kollisionen förorsakade stora materiella skador.

Den 20 september sammanstötte godstågen 7801 och 8110 mellan Harrträsk och Ripats. Föraren och biträdet på tåg 7801 skadades, då de hoppade från loket före kollisionen. Tre lok och elva vagnar spårade ur med stora skador som följd. Eftersom uppgifterna om olyckan delvis är motsägelsefyllda, kan någon orsak till kollisionen f n inte anges.

Tågurspåringar

Antalet tågurspåringar under de senaste tio åren framgår av följande tabell.

År	Antal tågurspåringar	År	Antal tågurspåringar
1959	77	1964	96
1960	77	1965	81
1961	67	1966	97
1962	117	1967	54
1963	127	1968	55

Av det senaste årets urspåringar inträffade 18 i motorvagnståg och 2 i andra resandetåg.

En person dödades och en skadades vid urspåringar. Båda olycksfallen inträffade vid Sollentuna den 6 augusti, då extra tjänstetåg 22016 (ensamt Re-lok) spårade ur och välte p g a för hög hastighet i växelkurva.

En nyhet i årets redovisning av urspårningarna är, att urspårningar p g a fel på banan har specificerats mer utförligt än tidigare. Följande orsaker redovisas nu:

rälsbrott,
spårlägesfel vid uppfrysning,
spårlägesfel vid spårarbeten,
spårlägesfel av annat slag,
snö och is i spåret,
annat fel på banan.

Olyckshändelser vid småfordonsfärd

Vid årets småfordonsolyckor dödades tre järnvägsmän och skadades nio. En av de skadade avled senare. Totalt inträffade 20 olyckor vid småfordonsfärder, vilket innebär en ökning med 3 jämfört med 1967. 15 av olyckorna berodde på fel av småfordonsföraren. De vanligaste orsakerna var att färden inte hade anmälts, eller att småfordonet framförts med så hög hastighet, att det inte kunnat stanna på halva siktsträckan.

Sammanstötningar vid plankorsningar

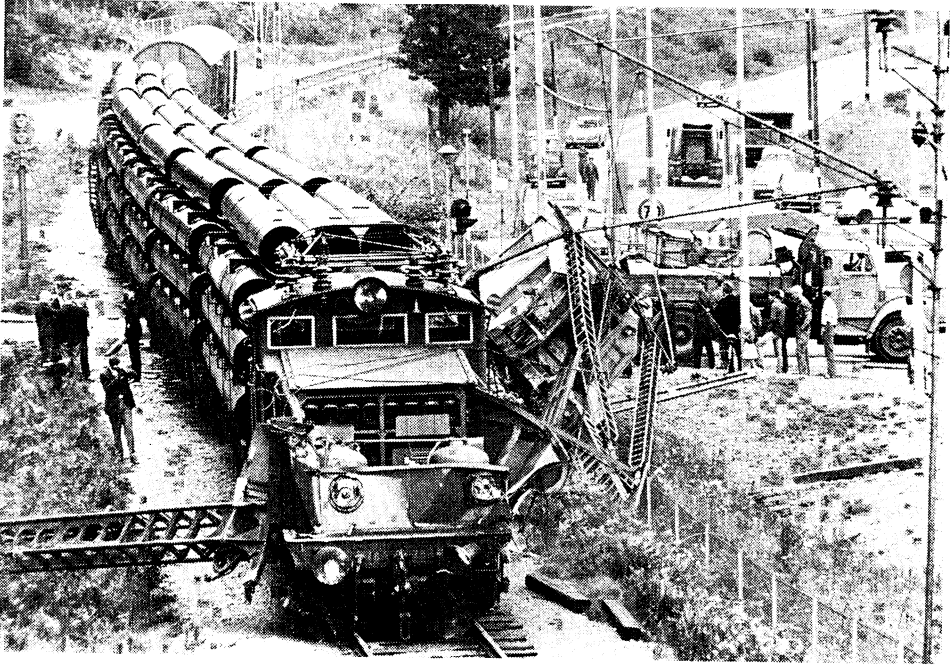
Antalet sammanstötningar mellan rälsfordon och vägfordon har under den senaste femårsperioden varit

år 1964		143 st
år 1965		152 st
år 1966		142 st
år 1967		91 st
år 1968		123 st

Antalet plankorsningsolyckor var således högre 1968 än under det närmast föregående året. Det är dock troligt, att den relativt låga olycksfrekvensen under 1967 delvis berodde på den ökade trafiksäkerhetspropagandan och minskade trafiken vid högertrafikomläggningen.

En negativ utveckling är, att allt fler plankorsningsolyckor vållar svåra skador på de rälsgående fordonen. I vissa fall skadas även järnvägsmän och resande. Det är särskilt kollisioner med trailers, arbetsmaskiner och lastbilar, som allt oftare får sådana allvarliga konsekvenser. Här finns givetvis ett direkt samband med vägfordonens allt större tyngd och längd.

Bilden visar en sammanstötning vid Fagersjövägen (söder om Stockholm) den 27 augusti. En trailer, lastad med en grävmaskin, fastnade på korsningen och påkördes av tåg 9186. (Foto: Pressens Bild).



Dödade och skadade personer

Resande. Antalet dödade har minskat från 8 till 4 och antalet skadade från 39 till 7. Denna markanta minskning hänför sig framför allt till olyckskategorierna

tåg- eller växlingsmissöde,
på- eller avstigning av tåg i rörelse,
fall från tåg i rörelse.

De flesta personvagnarna är nu försedda med dörrförregling, som förhindrar att dörren öppnas, då vagnen är i rörelse.

Järnvägsmän. Antalet dödade var 10, vilket är det högsta antalet sedan 1961. Olyckorna hänförde sig dock till så olika yrkeskategorier och hade så olika förlopp, att det inte är möjligt att dra några bestämda slutsatser om orsaken till ökningen.

Antalet skadade järnvägsmän var 111, d v s 17 fler än under 1967. De flesta olycksfallen inträffade under »på- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst» och »av- eller tillkoppling av fordon». Den allt högre medelåldern bland SJ-personalen kan vara en av anledningarna till, att de personliga olycksfallen ökat.

Automatisk linjeblockering

Under år 1968 invigdes 176 km automatisk linjeblockering. De nya sträckorna är

Gävle—Storvik	37 km (fjärrblockering)
Krampen—Frövi	37 km (fjärrblockering)
Kungsängen—Kallhäll	7 km
Spånga—Sunbyberg	5 km (dubbelspår)
Vagnhärad—Åby	90 km (fjärrblockering)

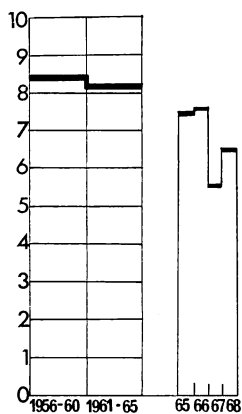
3. Olyckshändelser med rälsgående fordon i rörelse

3.1. Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar och småfordonsfärder

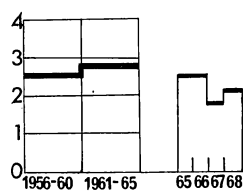
	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
A. Vid tågrörelse						
1. Sammanstötning	25,2	20,4	15	22	15	15
2. Urspåring	91,4	97,6	81	97	54	55
3. Sammanstötning med småfordon	20,6	10,0	10	12	11	8
4. Sammanstötning vid vägkorsning	138,0	128,8	129	117	82	107
5. Sammanstötning med främmande föremål (skador för minst 2 000 kr eller personskador)	3,0	5,8	4	7	9	9
6. Brand (skador för minst 2 000 kr eller personskador)	6,8	8,6	8	1	4	7
Summa A	285,0	271,2	247	256	175	201
B. Vid vagnuttagning						
1. Sammanstötning (andra än under A 1, C 1)	2,0	1,2	2	—	2	1
2. Urspåring	4,6	12,2	8	6	8	14
3. Sammanstötning med småfordon	0,8	2,6	1	—	1	1
4. Sammanstötning vid vägkorsning	2,2	3,8	5	7	2	2
5. Brand (skador för minst 2 000 kr eller personskador)	—	—	—	—	—	—
Summa B	9,6	19,8	16	13	13	18
C. Vid växling						
1. Sammanstötning } (skador för (andra än under } minst 8 000 A 1, B 1) } kr eller per- 2. Urspåring } sonskador)	9,0	12,6	14	10	9	9
3. Sammanstötning med småfordon	0,6	0,2	—	—	1	—
4. Sammanstötning vid vägkorsning	9,4	9,4	12	8	4	8
5. Brand (skador för minst 2 000 kr eller personskador)	1,2	0,6	2	—	1	—
Summa C	24,2	30,6	40	32	19	21
D. Vid småfordonsfärd (andra än under A 3, B 3, C 3)						
1. Sammanstötning vid vägkorsning	7,6	7,6	6	10	3	6
2. Sammanstötning två småfordon ..	1,2	0,6	1	—	1	2
3. Urspåring (personskador)	1,6	0,8	2	2	—	3
Summa D	10,4	9,0	9	12	4	11
Summa A—D	329,2	330,6	312	313	211	251
Dessutom personliga olyckshändelser	116,4	108,2	172	174	124	116
E. Antal dödade personer						
1. Resande	15,0	12,6	24	17	8	4
2. Järnvägsmän	11,0	8,6	5	5	6	10
3. Främmande personer	64,6	55,4	40	50	42	43
Summa E	90,6	76,6	69	72	56	57
F. Antal skadade personer						
1. Resande	49,2	44,0	61	23	39	7
2. Järnvägsmän	68,0	70,4	139	147	94	111
3. Främmande personer	32,8	34,6	48	37	37	42
Summa F	150,0	149,0	248	207	170	160
Summa dödade och skadade personer	240,6	225,6	317	279	226	217

Antal olyckshändelser årligen (exkl personliga olyckshändelser)

Antal Pr 100 milj vagnaxelkm



Antal Pr 1 milj tågkm



3.2. Sammanstötningar vid tågrörelse

3.2.1. Antal sammanstötningar

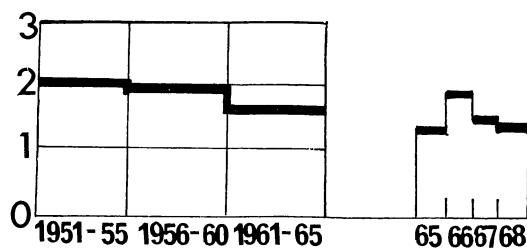
	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
Sammanstötning mellan						
loktåg och annat loktåg	7,2	5,2	5	7	6	4
» » Y-tåg	1,4	2,2	2	1	2	1
» » växlingsrörelse, vagnuttagning eller tågfordon...	9,4	9,6	7	10	7	9
» » stoppbock eller annat fast föremål ¹⁾	1,6	0,8	—	—	—	—
Y-tåg och annat Y-tåg	0,6	0,2	—	—	—	—
» » växlingsrörelse, vagnuttagning eller tågfordon	4,0	2,2	1	4	—	1
» » stoppbock eller annat fast föremål ¹⁾	1,0	0,2	—	—	—	—
Summa	25,2	20,4	15	22	15	15
Antal sammanstötningar						
på station	20,8	16,6	13	14	9	12
på linjen	4,4	3,8	2	8	6	3

¹⁾ Skador för minst 2 000 kr eller personskador.

Antal sammanstötningar årligen

Pr 10 milj tågkm

Antal



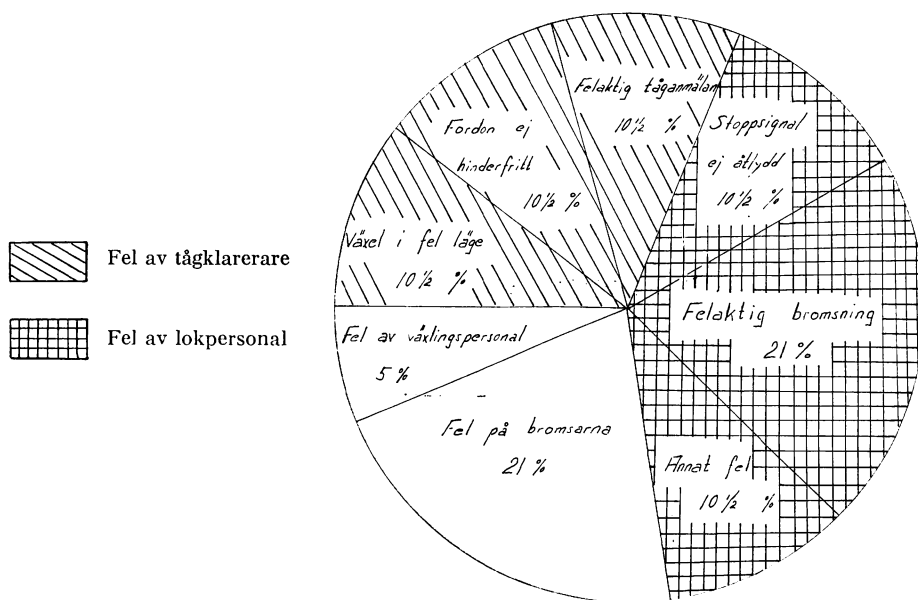
3.2.2. Orsaker till sammanstötningar och tillbud därtill

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	Årligen						Årligen					
	1956 -60	1961 -65	1965	1966	1967	1968	1956 -60	1961 -65	1965	1966	1967	1968
A. Fel av tågklarerare												
Växel i tågväg i fel läge	3,8	3,4	1	—	1	2	4,8	3,6	1	—	1	2
Fordon i eller ej hinderfritt för tågväg	4,8	3,8	4	2	2	2	5,6	4,8	5	3	2	2
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel (spårspärr); fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	1,2	0,4	—	—	1	—	1,4	0,4	—	—	1	—
Växling i tågvägen	—	0,4	—	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—
Felaktig tåganmälan	0,8	0,4	—	1	1	—	4,8	2,4	3	2	5	2
Tåg avsänt innan mötande tåg kommit in	0,6	—	—	1	—	—	1,2	0,6	1	1	1	—
För tidig upplösning av tågväg	0,6	0,2	—	—	—	—	0,6	0,6	—	—	—	—
Infartssignal ej återställd till stopp	1,2	0,2	—	—	—	—	1,4	0,4	—	1	—	—
Felaktig eller utebliven ordergivning	—	—	—	—	1	—	0,4	—	—	—	2	—
Felaktig eller utebliven stoppsignalering eller hinderanmälan	—	0,4	—	1	—	—	0,4	1,0	1	1	—	—
Övrigt	0,2	0,6	1	1	1	—	0,8	0,8	2	1	2	—
Summa A	13,2	9,8	6	6	7	4	21,4	15,0	13	9	14	6
B. Fel av tågpersonal												
Bristande uppmärksamhet, så att tåg (väx- ling) passerat stoppsignal	3,0	3,6	3	1	3	2	5,0	5,4	6	2	4	2
Felaktig bromsning, felbedömning av broms- vägen	2,6	1,2	2	4	1	4	3,0	1,6	3	4	1	4
Tåg avgått utan avgångssignal	0,2	0,2	—	—	—	—	1,4	0,6	2	—	—	—
Bristande uppmärksamhet vid »vagnuttag- ning efter tåg»	—	1,0	1	2	1	1	—	1,0	1	2	1	1
Övrigt	0,2	0,8	—	2	1	1	0,2	0,8	—	2	1	1
Summa B	6,0	6,8	6	9	6	8	9,6	9,4	12	10	7	8
C. Fel av växlingspersonal eller tillsynings- man												
Växlingsrörelse igångsatt i strid mot säo... ..	1,6	1,4	—	1	1	—	2,4	1,6	—	1	1	—
Bristande förstängning; fordon kommit i rörelse	0,4	0,8	—	—	—	—	1,6	1,0	1	—	—	—
Övrigt	0,8	0,4	1	1	—	—	0,8	0,4	1	1	—	1
Summa C	2,8	2,6	1	2	1	—	4,8	3,0	2	2	1	1

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	årigen						årigen					
	1956 -60	1961 -65	1965	1966	1967	1968	1956 -60	1961 -65	1965	1966	1967	1968
D. Andra orsaker												
Fel på bromsarna el vid bromsprovning ...	1,8	0,2	1	3	—	3	2,6	0,6	3	3	—	4
Fel på säkerhetsanläggning	0,4	0,2	—	—	—	—	0,4	0,4	—	—	—	—
Fel på rullande materiel	0,2	—	—	—	—	—	0,2	—	—	—	—	—
Självavkoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	0,6	—	—	—	—	—	2,2	—	—	—	—	—
Övrigt	0,2	0,8	1	2	1	—	0,4	1,0	2	3	1	—
Summa D	3,2	1,2	2	5	1	3	5,8	2,0	5	6	1	4
Summa summarum	25,2	20,4	15	22	15	15	41,6	29,4	32	27	23	19

Sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill år 1968

Procentuell fördelning efter orsaker

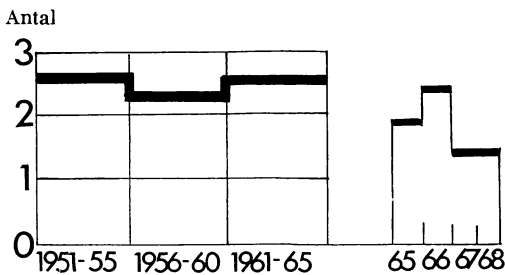


3.3. Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill

Orsak	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
A. Fel på rullande materiel						
Axelbrott p g a varmgång	4,4	4,6	7	6	4	2
» » gamla bräckor, utmattning	2,0	1,4	1	2	—	1
» » annan orsak	0,8	0,8	—	—	—	—
Hjulingsbrott (även på fläns eller löpbana på helhjul)	1,2	2,2	1	8	—	1
Lossnad hjulring	1,6	4,6	7	9	4	2
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	5,2	2,6	3	3	3	2
Annat fel	12,4	8,8	2	7	7	4
Summa A	27,6	25,0	21	35	18	12
B. Fel på banan						
Rälsbrott	1,4	1,6	1	2	2	—
Spårlägesfel vid uppfrysning	15,2	3,8	3	8	—	4
Spårlägesfel vid spårarbeten		4,8	6	3	4	3
Spårlägesfel av annat slag		4,4	1	6	—	3
Snö och is i spåret		2,0	3	3	6	4
Annat fel		2,2	2	1	3	1
Summa B	16,6	18,8	16	23	15	15
C. Samverkande orsaker						
Spårläget + lastens läge	0,4	0,4	—	2	—	—
Spårläget + fel på rullande materiel	0,2	2,0	2	5	—	2
Sliten stödräl + skarp hjulfläns	—	0,2	—	1	—	—
Summa C	0,6	2,6	2	8	—	2
D. Andra orsaker						
Fellagd växel eller spårspärr	9,0	16,4	13	4	3	6
Växel omlagd framför eller under fordon	3,0	2,0	—	2	2	—
Vid gång genom tidigare uppkörd växel. Växeltunga har ej slutit	3,2	3,6	7	3	1	—
Bromssko eller annat främmande föremål påkört	5,2	4,0	2	11	7	5
Lastförskjutning, snedbelastning, felaktigt lastläge, för hög tyngdpunkt	5,2	8,8	7	6	3	5
Från tåget nedfallen last	1,8	1,2	1	—	—	1
Tåget framfört med för hög hastighet	1,0	1,0	1	1	1	3
Annan konstaterad orsak	6,4	6,6	5	1	1	—
Obekant orsak	11,8	7,6	6	3	3	6
Summa D	46,6	51,2	42	31	21	26
Summa urspåringar	91,4	97,6	81	97	54	55
Antal urspåringar						
på station	45,6	60,6	46	51	28	32
på linjen	45,8	37,0	35	46	26	23
Av ovanstående fall har urspårning skett i Y-tåg, antal	19,2	23,2	20	13	17	15
%	21,0	23,8	24,7	14,4	31,5	27,3
Tågkm i Y-tåg i % av tågkm för samtliga tåg	26,8	26,8	26,0	24,1	23,4	21,7
Dessutom urspårning i samband med sammanstötning vid vägkorsning	3,8	5,0	3	6	2	5

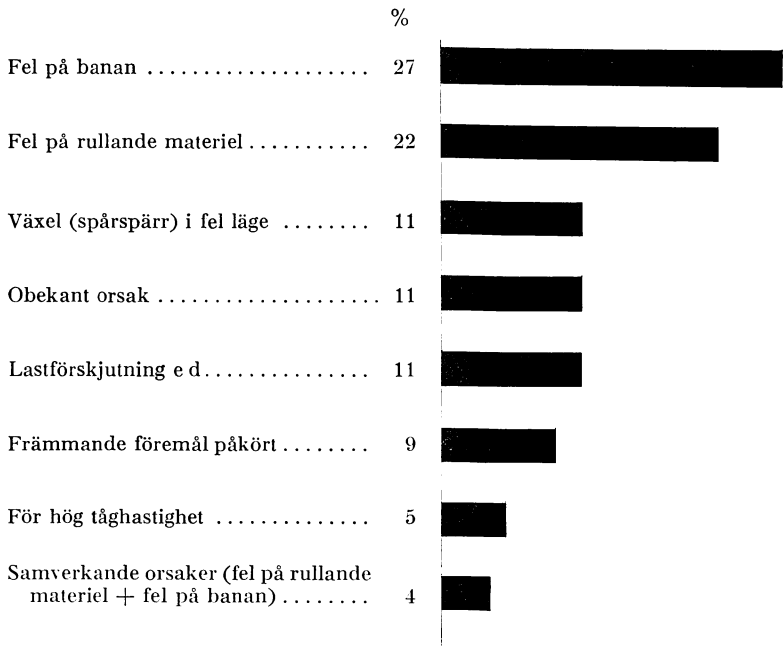
Antal urspårningar vid tågrörelse årligen

Pr 100 milj vagnaxelkm



Urspårningar vid tågrörelse år 1968

Procentuell fördelning efter orsaker



3.4. Olyckshändelser vid småfordonsfärd

3.4.1. Antal olyckshändelser

	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
Sammanstötning mellan						
A-fordon och tågfordon	1,0	1,2	1	2	2	—
B-fordon och ordinarie tåg, rätt tid	4,0	1,4	—	3	6	2
» » » » , försenat	2,0	1,4	1	2	—	1
» » extratåg	2,2	1,4	1	—	—	—
» » vagnuttagning, växlingsrörelse eller tågfordon	1,2	1,8	1	—	1	1
C-fordon och ordinarie tåg, rätt tid	4,4	3,0	3	2	3	1
» » » » , försenat	4,0	1,6	2	3	—	2
» » extratåg	3,2	1,0	2	—	1	2
» » vagnuttagning, växlingsrörelse eller tågfordon	—	—	—	—	—	—
två småfordon	1,2	0,6	1	—	1	2
småfordon och vägfordon	7,6	7,6	6	10	3	6
Urspåring (endast sådana med personskador)...	1,6	0,8	2	2	—	3
Summa	32,4	21,8	20	24	17	20
Antal järnvägsmän, som dödats	2,8	1,4	—	1	1	3
» » » » , » skadats	8,0	5,4	4	8	5	9

3.4.2. Orsak till sammanstötning med tågfordon eller annat småfordon

	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
A. Småfordonsförare fel						
Färden ej anmäld	4,2	2,4	1	3	1	5
Tågläget ej beaktat	9,0	4,0	4	4	2	1
Småfordon kvarlämnat på spår	2,4	1,6	2	—	2	—
Småfordon framfört på station utan tillstånd....	0,2	—	—	—	—	—
Övrigt	1,8	1,8	2	3	2	3
Summa A	17,6	9,8	9	10	7	9
B. Tågklarare fel						
Felaktiga eller otillräckliga upplysningar	1,6	0,2	—	1	1	1
Begärt möte med tåg har ej iakttagits	0,4	—	—	—	—	—
Lokps ej ordergiven	0,6	—	—	—	—	—
Övrigt	0,8	0,6	1	—	1	—
Summa B	3,4	0,8	1	1	2	1
C. Lokpersonals fel						
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna vid backning ..	—	0,2	—	—	—	—
Extratåg ej framfört tillräckligt försiktigt	0,2	—	—	—	—	—
Tåg (vagnuttagning) har ej stannat i tid eller på avsedd plats	0,2	0,2	—	—	—	—
Summa C	0,4	0,4	—	—	—	—
D. Annat fel						
Utväxlade meddelanden missuppfattade	0,2	0,2	—	—	1	1
Tåg har backat (även reglementsenligt)	0,4	0,2	—	—	1	—
Småfordon framfört eller uppställt på spår av obehörig person	0,8	0,4	1	—	—	—
Övrigt	0,4	1,6	1	1	3	—
Summa D	1,8	2,4	2	1	5	1
Summa summarum	23,2	13,4	12	12	14	11

3.5. Olyckshändelser vid vägkorsningar

3.5.1. Antal år 1968

Antal korsningar		Väggkorsnings beskaffenhet	Sammanstötning mellan rälsgående fordon och		Summa sammanstötningar	Dom (grind) eljest påkörd	Antal olycks- händelser		Vid sammanstötning	
30.6. 1967	30.6. 1968		motorfordon	andra			vid dagsljus	i mörker	dödade	skadade
A. Vägkorsningar vid huvudspår										
Allmänna vägar										
648	606	Helbommar, manuella	3	—	3	52	2	—	—	—
498	523	» , automatiska	6	—	6	47	5	1	—	1
9	7	Grindar, bevakade	—	—	—	—	—	—	—	—
160	176	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler	1	—	1	25	—	1	—	—
899	892	Ljus- och ljudsignaler	17	—	17	•	15	3	10	2
7	7	Ljussignaler	—	—	—	•	—	—	—	—
2	1	Ljudsignaler	—	—	—	•	—	—	—	—
11	9	»Frisiktskorsning» (kryssmärken)	—	—	—	•	—	—	—	—
7	1	Kryssmärken + stopplikt för tåg	—	—	—	•	—	—	—	—
2 241	2 222	Summa	27	—	27	124	22	5	10	3
Enskilda vägar										
218	189	Helbommar, manuella	—	—	—	2	—	—	—	—
205	211	» , automatiska	—	—	—	—	—	—	—	—
4	2	Grindar, bevakade	—	—	—	—	—	—	—	—
9	9	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler..	—	—	—	1	—	—	—	—
983	1 024	Ljus- och ljudsignaler	17	—	17	•	14	3	5	3
18	19	Ljudsignaler	—	—	—	•	—	—	—	—
24	23	»Frisiktskorsning» (kryssmärken)	2	—	2	•	2	—	—	—
734	774	Kryssmärken + stopplikt för vägtrafikanter	9	—	9	•	4	5	5	1
5	3	Kryssmärken + stopplikt för tåg	—	—	—	•	—	—	—	—
Annan korsning										
1 517	1 509	med kryssmärken	24	2	26	•	19	7	6	13
20 665	20 227	utan »	36	—	36	•	31	5	4	16
24 382	23 990	Summa	88	2	90	3	70	20	20	33
B. Vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår										
Allmänna och enskilda vägar med skydds- anordningar, kryssmärken och/eller åtgärder enligt § 4 i SFS 50/1959										
132	135	Helbommar, manuella	—	—	—	2	—	—	—	—
65	69	» , automatiska	—	—	—	1	—	—	—	—
13	13	Grindar, bevakade	—	—	—	—	—	—	—	—
5	8	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler..	—	—	—	1	—	—	—	—
114	113	Ljus- och ljudsignaler	—	—	—	•	—	—	—	—
32	73	Ljussignaler	—	—	—	•	—	—	—	—
3	5	Ljudsignaler	—	—	—	•	—	—	—	—
1 354	1 065	Med kryssm } åtgärder enl § 4 i SFS	3	—	3	•	2	1	—	—
471	716	Utan » } 50/1959	3	—	3	•	3	—	—	—
2 189	2 197	Summa	6	—	6	3	5	1	—	—
28 812	28 409	Summa summarum	121	2	123	130	97	26	30	36

3.5.2. Olyckshändelserna år 1968 fördelade på vägkorsningar och vägfordon

Vägfordon	Helbommar	Bevakade grindar	Halvbommar med ljus- och ljudsignaler	Ljus- och ljudsignaler	Ljussignaler	Ljudsignaler	Kryssmärken	Saknas	Summa sammanstötningar	Antal personer som därvid	
										dödade	skadade
Buss	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lastbil	1	—	—	3	—	—	6	6	16	2	6
Personbil	5	—	1	20	—	—	23	17	66	18	21
Motorredskap	3	—	—	8	—	—	3	11	25	2	5
Motorcykel	—	—	—	1	—	—	—	1	2	1	—
Moped	—	—	—	2	—	—	6	4	12	7	3
Hästskjuts	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
Sparkstötting	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cykel	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1
Summa sammanstötningar	9	—	1	34	—	—	40	39	123	•	•
Därvid											
antal dödade	—	—	—	15	—	—	11	4	•	30	•
antal skadade	1	—	—	5	—	—	14	16	•	•	36

3.5.3 Orsaker till olyckshändelserna år 1968

	Antal
Vägtrafiken har ej varit spärrad av säkerhetsanordning, när den skulle ha varit det	2
Fordon på järnvägen har förts över korsningen utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits vid:	
tågrörelse	—
vagnuttagning	—
växlingsrörelse	3
småfordonsfärd	6
Fel på säkerhetsanordning	—
Summa	11
Sammanstötning har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av fel på säkerhetsanordning	112
Summa summarum	123
När sammanstötning inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	4
Fälld bom (grind) påkörd	130
Väglaget har därvid uppgivits vara halt	9

3.5.4. Antal åren 1950—68

År	Antal sammanstötningar vid korsning								Summa samman- stöt- ningar	Bom (grind) påkörd (ej sam- manstöt- ning med räls- gående fordon)	Vid samman- stötningar	
	med bommar (beva- kade grindar)		med ljus- och/eller ljud- signaler		med kryss- märken		utan säkerhets- anord- ning och utan kryssm				dödade	skadade
	mellan rälsgående fordon och											
	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra				
1950	10	4	24	5	27	4	54	14	142	407	40	33
1951	17	6	30	5	40	5	49	14	166	389	42	24
1952	13	4	26	5	51	5	62	17	183	415	53	19
1953	17	5	38	2	28	2	39	12	143	358	48	24
1954	15	2	36	5	41	6	81	19	205	383	48	50
1955	28	1	31	6	25	4	64	22	181	378	33	55
1956	18	2	31	6	35	7	55	19	173	321	48	24
1957	16	2	29	5	31	8	61	23	175	185	50	27
1958	11	1	31	3	19	3	58	16	142	233	32	13
1959	16	2	22	4	35	6	49	16	150	179	40	19
1960	13	1	32	3	24	4	53	16	146	146	33	24
1961	4	1	24	4	27	3	54	13	130	152	35	21
1962	19	1	35	2	37	5	67	15	181	131	32	24
1963	6	1	29	3	26	8	57	12	142	137	45	20
1964	12	1	29	4	34	2	60	1	143	126	38	44
1965	18	2	24	2	37	7	51	11	152	129	29	48
1966	11	—	35	3	42	1	46	4	142	107	30	35
1967	13	—	29	—	33	1	15	—	91	107	37	39
1968	10	—	34	—	38	2	39	—	123	130	30	36

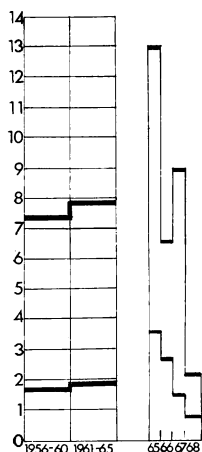
3.6. Dödade och skadade personer

3.6.1. Antal

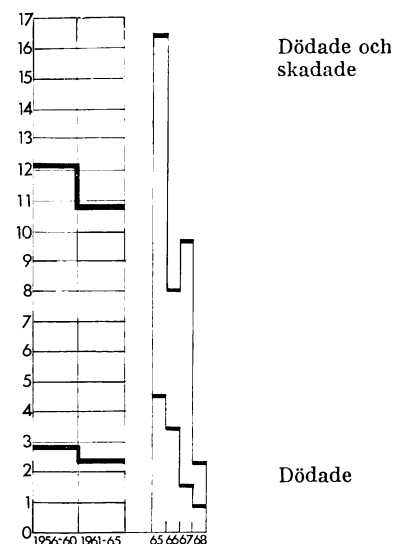
	Antal dödade årligen						Antal skadade årligen					
	1956 -60	1961 -65	1965	1966	1967	1968	1956 -60	1961 -65	1965	1966	1967	1968
A. Resande												
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o d)	5,8	4,8	10	6	4	—	36,2	30,2	44	13	14	—
På- eller avstigning av tåg i rörelse på driftplats	2,0	1,2	2	2	—	1	6,0	8,6	11	7	12	2
Fall (eller hopp) från tåg i rörelse	4,6	5,2	10	6	3	1	4,0	3,8	4	2	9	3
Nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—	—	1	—	—	0,2	—	—	—	—	—
Påkörd av tåg	1,6	1,4	2	2	1	2	1,4	1,0	1	1	3	1
Annan orsak	1,0	—	—	—	—	—	1,4	0,4	1	—	1	1
Summa A	15,0	12,6	24	17	8	4	49,2	44,0	61	23	39	7
B. Järnvägsmän												
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspårning o d)	1,4	1,4	1	2	2	—	8,2	12,8	17	23	11	15
Småfordonsfärd	2,8	1,4	—	—	—	3	8,0	5,4	4	2	3	9
Påkörd under växlingstjänst . .	0,4	1,0	1	1	—	2	3,6	4,0	6	12	4	7
» » snöskottning . .	1,0	0,4	1	—	—	1	0,2	0,4	2	—	1	—
» i andra fall	2,6	3,2	1	—	2	1	2,4	3,0	3	3	2	—
På- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	—	—	—	—	—	—	13,6	18,4	43	38	33	30
På- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	0,2	—	—	—	—	—	2,0	0,6	2	3	3	10
Fordon har utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning . .	—	—	—	—	—	—	7,2	2,8	7	20	7	4
Fall från fordon i rörelse	0,2	0,4	1	—	—	1	1,0	1,0	3	3	2	1
Av- eller tillkoppling av fordon	1,6	0,6	—	1	—	1	11,0	13,4	38	27	15	25
Stöt eller klämning mot fast föremål intill spår	0,2	0,2	—	1	1	1	3,2	2,4	6	8	3	5
Annan orsak	0,6	—	—	—	1	—	7,6	6,2	8	8	10	5
Summa B	11,0	8,6	5	5	6	10	68,0	70,4	139	147	94	111
C. Främmande personer												
Sammanstötning eller påkörning vid vägkorsning	40,2	34,4	28	29	35	30	20,2	24,4	39	29	29	32
Annan orsak	24,4	21,0	12	21	7	13	12,6	10,2	9	8	8	10
Summa C	64,6	55,4	40	50	42	43	32,8	34,6	48	37	37	42
Summa summarum	90,6	76,6	69	72	56	57	150,0	149,0	248	207	170	160

Antal dödade och skadade resande årligen

Pr 10 milj resande
Antal



Pr 1 miljard personkm
Antal



3.6.2. Olyckshändelser år 1968 där järnvägsmän dödats

Datum	Plats	Tjänst	Kortfattad redogörelse
2.1	Selsjön	banarbetare	Färdades på backgående B-fordon, som körde in i sista vagnen på ett stillastående tåg.
5.1	Stockholm C	överbanmästare	Påkördes av tåg, då han passerade över ett tågspår.
18.1	Hindås	reparatör	Påkördes av tåg, då han arbetade med snöröjning.
7.2	Älvsjö gbg	trafikbiträde	Föll under växlingstjänst av en vagn och överkördes.
26.2	Ronneby—Nättraby	banbiträde	Färdades på C-fordon, som kolliderade med extratåg. C-fordonsfärden var ej anmäld.
27.2	Laxå	trafikförman	Påkördes av tåg, då han passerade över ett tågspår.
16.4	Ballingslöv	järnvägsexpedi- tör	Under växlingstjänst klämd mellan två vagnar, vilkas buffertar gått »om lott», därför att en växel var fellagd.
23.8	Dalgränsen—Horndal	reparatör	Färdades på ett rälsspann, som var upplastat på trallor. En tralla spårade ur, varvid han föll av rälsspannet och överkördes.
30.8	Sävenäs rbg	trafikförman	Överkördes av skjutsade vagnar.
4.12	Falköping lst	förste reparatör	Klämdes mellan stallport och en lokomotor, då han försökte stoppa lokomotorn, som plötsligt satt sig i rörelse.

3.7. Olyckshändelserna

Olycka	Antal olyckor						
	1	2		3	4		
	N	N	1,067	0,891	N	N	0,891
<i>Tågrörelse</i>							
Sammanstötning	1	1	—	—	1	—	—
Urspåring	5	3	—	—	—	5	1
Sammanstötning vid vägkorsning	19	5	1	—	13	18	1
Brand	—	—	—	—	—	1	—
Sammanstötning med främmande föremål.....	1	1	—	—	—	1	—
<i>Vagnuttagning</i>							
Sammanstötning	—	—	—	—	—	—	—
Urspåring	1	1	—	2	1	—	—
Sammanstötning vid vägkorsning	—	—	—	—	—	—	—
<i>Växling</i>							
Sammanstötning	2	—	—	—	—	1	—
Urspåring	1	1	—	—	—	2	—
Sammanstötning vid vägkorsning	1	1	—	—	1	—	—
Brand	—	—	—	—	—	—	—
<i>Småfordon</i>							
Sammanstötning							
småfordon—tåg	—	1	—	—	—	1	—
småfordon—vagnuttagning eller växling.....	—	—	—	—	—	—	—
småfordon—småfordon	—	—	—	—	—	1	—
Sammanstötning vid vägkorsning	1	1	—	1	—	—	—
Urspåring	—	—	—	—	—	—	—
Summa olyckor	32	15	1	3	16	30	2
	32	19			16	32	

år 1968 fördelade på distrikt

vid distrikt nr (»N» = normalspår)										Hela SJ			
5		6		7	8		9	10	11				
N	0,891	N	0,891	N	N	0,891	N	N	N	N	1,067	0,891	S:a
1	—	2	—	2	1	—	—	1	5	15	—	—	15
2	—	9	3	6	6	—	6	1	8	51	—	4	55
6	—	9	2	7	9	—	9	5	3	103	1	3	107
1	—	2	—	2	1	—	—	—	—	7	—	—	7
1	—	3	—	1	—	—	1	—	—	9	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1
2	—	2	3	—	—	—	—	1	1	9	—	5	14
—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	2	—	—	2
—	—	5	—	—	—	—	1	—	—	9	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
—	—	4	—	—	—	—	1	—	—	8	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	1	—	—	1	2	—	8	—	—	8
—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	2
—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	5	—	1	6
—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	3	—	—	3
15	—	37	8	22	19	—	22	12	17	237	1	13	251
15		45		22	19		22	12	17	251			

4. Olyckshändelser genom elektrisk ström

	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
A. Antal dödade personer						
Resande	—	—	—	—	—	—
Järnvägsmän.....	1,8	1,4	1	—	—	—
Främmande personer	2,0	3,2	4	1	5	4
Summa dödade	3,8	4,6	5	1	5	4
B. Antal skadade personer						
Resande	0,2	—	—	—	—	—
Järnvägsmän.....	13,2	11,0	10	5	7	12
Främmande personer	5,6	4,4	3	7	6	4
Summa skadade	19,0	15,4	13	12	13	16
Summa dödade och skadade	22,8	20,0	18	13	18	20
C. Elektrifierad banlängd, medeltal km ...	6 705	6 991	7 041	7 037	7 013	7 068
D. Orsaker						
Vid lastning eller lossning av gods	2,6	2,6	2	3	4	1
Vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	6,2	2,2	1	—	—	3
Vid tjänstgöring på lok	3,6	3,0	2	1	1	1
Ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	6,0	5,8	7	8	8	7
Ström från tågvärmepost, tågvärme- eller belysningsledningar i vagn ...	1,6	1,0	—	1	2	4
Arbete i omformarstation	0,4	1,0	2	—	—	2
Inverkan av ström om högst 500 volt	1,2	3,0	2	—	2	1
Reparations- eller avsyningsarbeten på ellok (ej lokps)	1,2	1,4	2	—	1	1
Summa	22,8	20,0	18	13	18	20

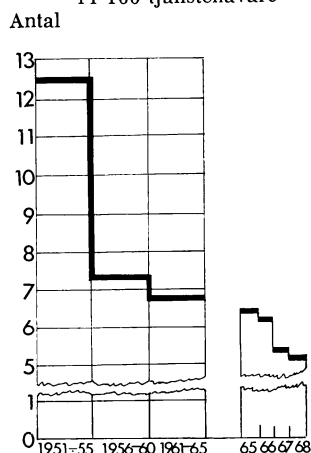
5. Olycksfall i arbete som förorsakat mer än tre dagars bortovaro från tjänsten¹⁾

Olycksfall i	Årligen					
	1956-60	1961-65	1965	1966	1967	1968
Magasinstjänst	989	819	640	608	533	449
Bantjänst (inklusive transporter)	1 150	1 013	789	712	738	720
Växlingstjänst	695	610	531	516	494	474
Verkstads- och lokstallstjänst	395	267	250	269	263	265
Tågtjänst	344	246	225	203	209	210
Vagntjänst	176	156	146	127	122	118
Stationstjänst (utom magasins- och växlingstjänst)	138	109	116	103	109	123
Städnings- och renhållningstjänst	119	93	88	96	77	64
Övrigt	41	5	—	7	8	5
Summa	4 047	3 318	2 785	2 641	2 553	2 428

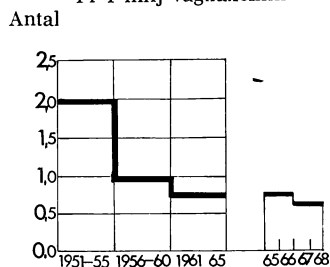
¹⁾ Till yrkesinspektionen för landtrafiken anmälda olycksfall, som drabbat personalen i järnvägsdrift exkl förräds- och huvudverkstadspersonal. I tabellen ingår ej olycksfall genom inverkan av elektrisk ström eller olycksfall vid färd till eller från arbetet.

Antal olycksfall i arbete årligen

Pr 100 tjänstehavare



Pr 1 milj vagnaxelkm



7. Längre sträckor med automatisk linjblockering 31.12.1968

Sträcka med automatisk linjblockering	Banlängd km		Därav fjärrblockering km	
	enkelspår	dubbel-spår	enkelspår	dubbel-spår
Riksgränsen—Luleå (med sidobana till Svappavaara)	471		471	
Vännäs—Ljusdal	421	58	421	58
Bollnäs—Kilafors		17		
Ockelbo—Gävle—Stockholm C	152	66	152	
Gävle—Storvik	37		37	
Krampen—Hallsberg	37	50	37	
Kungsängen—Tomtebodavägen	7	19		
Lindholmen/Åkersberga—Stockholm Ö	34	11	34	
Stockholm C—Göteborg C		455		
Järna—Åby	108		108	
Katrineholm—Malmö C		477		7
Göteborg C—Ängelholm	214	3	209	

Anm. Utöver de uppräknade bansträckorna finns även vissa korta sträckor med automatisk linjblockering.



Under 1968 invigdes fjärrblockeringscentralerna i Hallsberg och Norrköping. Från Norrköping fjärrmanövreras nu bansträckan Järna—Nyköping C—Norrköping C. Bilden visar stationsgränsen vid Norrköping C. (Foto: S. Lantz).

8. Historik över allvarliga olyckshändelser¹⁾

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 stoppsignalering för det tåg, som skulle kvarhållas. 9 personer dödades och 3 skadades allvarligt. Dessutom skadades ett flertal 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 utfartstågväg 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 (Möln- dal N)	Vid Kärra vägkorsning sammanstötte ett tåg med en lastbil, varå flera personer färdades. 9 personer dödades och 2 skadades svårt.

¹⁾ För åren före 1960 upptar sammanställningen endast större olyckor med flera dödade eller många skadade. Från år 1960 har i regel medtagits alla tågurspårningar och tågsammanstötningar, där resande 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.
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 fellagd 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.
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. Tät dimma rådde vid tillfället. 14 personer dödades och 7 skadades.
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.
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 avsånde 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.

Datum	Plats	Händelseförlopp
22.1.1951	Kinstaby—Marma- verken	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.
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.
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 34. 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.
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	Koskivaara	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.
28.3.1956	Akkavare—Arvids- jaur	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 obebakade driftplatsen Akkavare (§ 100 i 1947 års säkerhetsordning tillämpades), men rälsbussföraren på tåg 1041 hade glömt bort mötet.

Datum	Plats	Händelseförlopp
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.
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.
1.6.1963	Näverkärret	Motorvagnståg litt Y nr 603 sammanstötte inne på stationen med stillastående tåg 4354, varvid 2 resande dödades samt motorvagnsföraren och 15 resande skadades. Av de resande, som skadades, avled senare en till följd av skadorna. Orsaken till sammanstötningen var att motorvagnståget gått förbi infartssignalen i stoppställning.
25.11.1963	Boden C—Holmfors	Motorvagnståg litt Y nr 2840 sammanstötte på linjen med fyra lastade malmvagnar, som tidigare ryckts av från malmtåg 101. Motorvagnsföraren dödades och 7 resande skadades.

Datum	Plats	Händelseförlopp
5.9.1964	Alby	I snälltåg 94 urspårade nio vagnar, när tåget passerade genom utfartsväxlarna. 8 resande dödades och 22 skadades. Dessutom skadades 2 järnvägsmän (TR-personal) och 2 personer i ett intilliggande hus. Orsaken till urspåringen var, att tåget hade för hög hastighet i växelkurva.
20.2.1965	Stenstorp—Skövde (Skultorp)	Extra snälltåg 3876 körde vid Skultorps hållplats bakifrån på persontåg 124, som stannat vid hållplatsen för trafikutbyte. Vid sammanstötningen dödades 10 och skadades 37 resande, vilka alla befann sig i tåg 124. Orsaken till sammanstötningen var, att tåg 3876 körde förbi en blocksignal i stoppställning. Anledningen till detta har inte kunnat fastställas.
25.4.1966	Holmsveden—Kilafors	Motorvagnståg litt Y nr 5106 sammanstötte på linjen med en vagnuttagning (lok och revisionsvagn), som efter kontaktledningsarbete på linjen var på väg till Holmsveden. Vid sammanstötningen dödades sex resande, medan tre resande och fyra järnvägsmän skadades. Orsaken till sammanstötningen var, att motorvagnståget genom ett missförstånd avsändes från Holmsveden, innan vagnuttagningen lämnat linjen.
13.1.1967	Örkellunga—Stidsvig	Vid en vägkorsning med halvbommar kolliderade Y-tåg 1702 med en gruslastad lastbil, som av outhärdad anledning körde ut på spåret förbi den fällda halvbommen. I tåget dödades två och skadades fem personer. Även lastbilsföraren omkom.
2.6.1967	Degerön—Karlsby	Godsexpresståg 6093 hade stannat på linjen p g a lokskada. Genom ett förbiseende av tågklareraren i Degerön avsändes efterföljande Y-tåg 3403, trots att det inte var klart för detta tåg. Tåg 3403 körde bakifrån in i tåg 6093, varvid tre personer omkom och fyra skadades.