

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



SÄKERHETSTJÄNSTEN

ÅR

1956

Statens järnvägars tryckeri

Tomtebodavägen 1957

Förord

Den statistik för år 1956, som härmed läggs fram, innefattar jämväl vissa uppgifter från år 1946 och vissa diagram ända från år 1931. Vid jämförelse mellan de absoluta talen för olika år bör beaktas, att SJ:s banlängd, trafikomfattning m m varit väsentligt större under senare år än tidigare.

Det *totala antalet olyckshändelser*, såväl i absoluta som i relativa tal, var under året det lägsta under de 26 redovisade åren.

Antalet *sammanstötningar vid tågrörelse* var under året detsamma som under år 1955. Man fäster sig här bl a vid vissa fall, då primärorsaken varit fel från tågklarerare (eller tågvägsinspektör), nämligen

- då fordon funnits i eller för nära tågvägen,
- då tåg avsänts innan möteståg kommit in och
- då infartssignalen ej återställts till stopp.

Tågurspårningarna visar en uppåtgående tendens (även om relativtalet för året ligger lägre än genomsnittet för femårsperioderna 1941—1945 och 1946—1950).

Småfordonsolyckorna uppvisar en markant minskning. Antalet kollisioner mellan å ena sidan småfordon och å andra sidan tåg, vagnuttagning eller växlingsrörelse är ett av de lägsta under 1940- och 1950-talen. För första gången under de båda senaste decennierna har ingen järnvägsman dödats vid småfordonsfärd, men antalet skadade är ovanligt stort. Ungefär 40 % av sammanstötningarna hänförde sig till ordinarie tåg i rätt tid. Detta visar tydligt nödvändigheten av att noggrant tillämpa föreskrifterna i cirk A 14/54.

Antalet *väggkorsningsolyckor* (såväl kollisioner som bompåkörningar) var lägre än under år 1955 och ett av de lägsta under 1950-talet. Med hänsyn till biltrafikens kraftiga expansion innebär detta en avsevärd minskning i relativa tal.

Bland mera omfattande olyckor under året kan följande nämnas.

Den 2 januari kolliderade snälltåg 42 på linjen Kungsbacka—Anneberg med persontåg 1461. En resande dödades och 7 skadades.

Sedan drabbades SJ av tre svåra olyckor på tre dagar:

Den 27 mars urspårade snälltåg 93 på linjen Simeå—Karsjö. Inga personer skadades allvarligt, men de materiella skadorna blev stora.

Den 28 mars kolliderade rälsbusståg 1041 med godståg 8524 på linjen Akkavare—Arvidsjaur. Tågen skulle ha mötts på den obehågade platsen Akkavare. 15 resande och 1 järnvägsman dödades. 6 resande och 1 järnvägsman skadades.

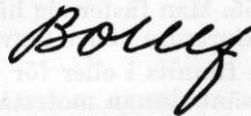
Den 29 mars urspårade snälltåg 93 på stationen Granbo. 2 resande dödades och 9 skadades.

På grund av dessa olyckor blev antalet *dödade resande* under året större än något annat år efter 1918. Däremot var antalet *skadade resande* påfallande lågt.

Antalet *järnvägsmän, som dödats* vid rörelse med rälsgående fordon, var under året det lägsta under de båda senaste decennierna. Även antalet *järnvägsmän, som skadats* i sådant sammanhang, har gått ned kraftigt. Detta återspeglas också i statistiken över olycksfallen i arbete.

Vad som gjorts och f n görs för att öka säkerheten har framgått av flera artiklar i SJ-nytt under året, bl a ledaren i nr 5. Hur många tekniska förbättringar som än görs, måste en stor del av tågsäkerheten vila på människan. Säkerhetsföreskrifterna måste därför följas, även om detta skulle vålla tågförseningar eller personliga olägenheter. Trots principen om dubbel säkerhet måste alla vara på sin vakt mot säkerhetens värsta fiende — slentrianen.

Stockholm i april 1957



(Bo Ulf)

Överinspektör för säkerhetstjänsten

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

Säo § 11

Nedtagning av skyddssektionsmärken

På VIII distriktet har ett antal skyddssektionsmärken framför skyddssektioner, som normalt är spänningsförande, tagits ned. Följande föreskrifter gäller.

I vko eller i den linjebeskrivning, som ingår i tdtboken, del A, anges: »Skyddssektionen vid km är normal spänningsförande och saknar då skyddssektionsmärke. Sådant uppsättes dock, när skyddssektionen göres spänningslös, varom särskild order *icke* erhålles».

Säo § 29 och 33

Stoppsignals placering vid bdisp och A-fordonsfärd

Vid bandisposition eller A-fordonsfärd på bansträckan Kiruna C—Kalixfors, får stoppsignalerna placeras vid den inre infartssignalen (15 v). Växlarna till Tuolluvaara och omformarstationen skall under hela bandispositionstiden vara förreglade i normalläge. I ställverket skall tidströmsstälarna till dessa växlar blockeras med en spärrskylt på sätt trafikinspektören bestämmer.

Liknande undantag gäller vid ytterligare ett antal driftplatser.

Sär § 43: 7

Tomma överföringsvagnars placering

På 5 ts får *tomma* överföringsvagnar placeras antingen mellan lastade överföringsvagnar eller sist i tåget. Antalet tomma överföringsvagnar sist i tåg får dock ej överstiga sex.

Säo § 45 och 55

Daglig inspektion och tågvägsinspektion

Vid Fagersta C behöver stationsföreståndarens dagliga inspektion ej omfatta den del av spårområdet, som ligger utanför de inre infartssignalerna. Detsamma gäller småstensinspektionen och den del av tågvägsinspektionen, som avser kontroll av att upplag e d ej finns för nära tågvägen.

Inspektionen m m av ovannämnda spårområde utförs i stället vid banavdelningens inspektion av banan.

Växlingsledaren ansvarar för att vagnar, som avställs vid Televerket och Syrgasfabriken, förstängs och i betryggande omfattning bromsas.

Motsvarande undantag gäller vid ytterligare ett antal driftplatser.

Säo § 50: 2 och 72: 1

Spårändring

Vid Herrljunga får tåg tagas in på ändrat tågspår — oavsett om detta föranleder ändrad signalbild för infart eller ej — utan föregående ordergivning eller signalering från tåget. Så snart föraren uppmärksammar att spårändring skett, skall han minska tågets hastighet till högst 30 km/tim.

Detta medgivande får dock ej tillämpas vid ändring från oavkortad till avkortad tågväg; ej heller för tåg från Vedum, när spårändring görs från annat tågspår till spår VIII, i vilket fall säo § 52: 3 skall tillämpas.

Säo § 55

Förenklad tågvägsinspektion

Under den tid förreglingen vid Ballingslöv, Eneryda och Liatorp var bruten i samband med bangårdsombyggnad tillämpades nedanstående förenklade förfaringsätt.

Alla växlar i huvudtågvägen låstes för gång till denna, och skyddande spårspärrar låstes i uppfällt läge. Till varje lås fick finnas endast en nyckel, som under den tid stationen var enbemannad, skulle innehas av tågklareraren.

Tågklareraren skulle inspektera tågvägen enligt de bestämmelser, som trafikinspektören utfärdade. Tågvägen skulle dock alltid inspekteras, då stationen skulle bemannas med enbart tågklarerare samt då tågklarerare skulle bytas under den tidsperiod stationen icke hade särskild tågvägsinspektör.

Säo § 59

Klartanmälan förbi bevakad station

Oaktat Bölebyn är bevakad för tåg 8505 får vardagar »klart» för detta tåg anmälas från Piteå till Älvsbyn under förutsättning

att Piteå dessförinnan erhållit »Fri genomfart» från alla mellanliggande stationer och

att hinder för tåg 8505 ej finns på någon del av sträckan Älvsbyn—Piteå.

»Klart 8505 till Piteå» får anmälas efter tågs 2713, i förekommande fall 2719, ankomst till Piteå.

Bölebyn utväxlar med Älvsbyn endast »8505 in i Bölebyn» och med Piteå endast »8505 ut». Vid bevakningens återupptagande i Bölebyn skall föreskrifterna i såo § 96 iakttagas.

Piteå utväxlar med Bölebyn »8505 in i Piteå».

Motsvarande förfaringsätt har medgivits även vid Åre för tåg 2349.

Då-klart, oavsett tidsmellanrummet mellan tågen

Trafikinspektörernas befogenhet att medge avvikelser från tidsbestämningarna för avlåtande av tåganmälan på grund av att tågklarerarens tjänstgöringstid inskränkts enl såo § 44 har utsträckts till att omfatta även beslut om att då-klart får lämnas, oavsett tidsmellanrummet mellan tågen.

Trafikinspektörerna har således befogenhet att medge avvikelse från tidpunkten för utväxling av alla de i såo § 59:2 föreskrivna tåganmälingarna, i de fall tågklarerarens tjänstgöringstid inskränkts enl såo § 44.

Säo § 67: 2

Avgångssignal

Med hänsyn till manövreringen av bommarna vid Svartbyvägen och Bangårdsgatan får vid Boden C vid utfart från spåren 1—8 på personbangården mot Sävast, Boden S, Holmfors och Hundsjö avgångssignal till tåges, oaktat att den utfartssignal, som gäller för tåget, visar stopp.

Säo § 77—79

Ändring av tågs ordningsföljd

Tågklareraren vid Karlstad C får efter överenskommelse med tågklareraren vid Karlstad Ö ändra ordningsföljden — såväl i samma som i motsatt riktning — mellan å ena sidan ett SJ-tåg och å andra sidan ett NKIJ-tåg på bansträckan Karlstad C—Karlstad Ö.

Förlägg- och låtorder utfärdas ej, när verkställighetsorder skall utfärdas av tågklareraren vid Karlstad C. I övrigt skall bestämmelserna i såo § 77 och 78 tillämpas.

Tågklareraren vid Karlstad C skall dessutom ombesörja order till tåg enl såo § 79, när så behövs.

Tillägg A¹ till såo (§ 77: 3)

Delgivning av verkställighetsorder

Vid ändring av möte genom enstaka order på bansträckan Linköping C —Hultsfred får tågklareraren på den nya mötesstationen sända verkställighetsorder förutom till förutvarande mötesstation och mellanliggande stationer även till en av tåget tidigare berörd station.

Säo § 93: 2

Återkallande av hinderanmälan, innan K16-nyckel återlämnats

Ehuru växel till sidospår är oförreglad, har för ett antal ständigt obevakade driftplatser medgivits, att hinderanmälan får återkallas innan K16-nyckel, som utlämnats för vagnuttagnings, återlämnats till endera av gränsstationerna. Följande föreskrifter gäller.

Alla fordon i vagnuttagningsen skall vara införda innanför skyddsväxel på sidospåret. Sedan allt gjorts klart för tågs gång förbi platsen, skall tillsyningsmannen anmäla detta till en av gränsstationerna. Anmälan skall kompletteras med förklaringen »Jag har K16». Hinderanmälan får därefter återkallas. Tillsyningsmannen ansvarar för att K16-nyckeln ej används utan att ny bandisposition anordnats och medgivande från en av gränsstationerna erhållits.

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

Undantagen har medgivits för att minska olägenheterna vid vagnuttagnings för snöröjning på förutvarande § 100-linjer. I detta sammanhang framhålls, att det ur säkerhetssynpunkt är önskvärt, att växelförregling anordnas vid obevakad driftplats, där vagnuttagnings ofta behöver införas.

Säo § 94 och 96

Åtgärder när bevakning i vissa fall upptages eller upphör

För att vagnuttagnings på bansträckan Jokkmokk—Piatis skall kunna utföras mellan tågen 1041 och 1042 får dessa tåg expedieras i Maitum på följande sätt.

Bevakning i Maitum får tagas upp sedan tåg 1041 inkommit dit. Tågklararen, som får anlända till platsen med nämnda tåg, skall genast vidtaga åtgärder enl säo § 96.

Tåg 1042 skall expedieras på huvudtågväg. Åtgärder för fri genomfart får vidtagas, innan tåget avsänts. I samband med anmälan 0 ut, vilken får lämnas före avgången, anmäles »då 1042 inkommit Jokkmokk, fri genomfart i Maitum».

Tågklararen expedierar tåg 1042 i vanlig ordning, varefter tågklararens tjänstgöring får upphöra; tågklararen får medfölja tåg 1042 från Maitum.

»0 in» för tåg 1042 utväxlas mellan Jokkmokk och Varjisträsk.

Liknande förfaringsätt har medgivits även vid Mörrum och Bäckebron.

Fr o m den 3. 6. 1956 och tills säkerhetsanläggningar blivit färdiga vid vissa driftplatser gäller följande.

Ehuru driftplatserna ifråga betecknas som stationer, behöver *huvudsignaler ej finnas*.

Stationerna får vara *obevakade* trots att huvudsignaler saknas. Härvid skall följande gälla.

Spårspärr behöver ej anordnas på sidospår, som ansluter till tågvägen (huvudspåret), om vridbar spärrbom finns på spåret. Växlar i tågvägen (huvudspåret) och skyddsväxlar samt spårspärrar eller spärrbommar behöver ej vara förreglingsbara. De skall dock vara låsta i beroende av ett kontrollås K16 (OK 16).

Tågs sth får vara 40 km/tim, om ej särskilda förhållanden — t ex frånvaro av växelspetslås — motiverar lägre hastighet.

Då driftplats skall fungera som *bevakad station* — antingen tidtabellsenligt eller efter särskild order av tågledaren — skall följande gälla.

När *bevakning för tåg skall upptagas*, skall stoppsignal anordnas med hjälpsignalmedel (vid två driftplatser, där semaformast saknas, får hjälpsignalmedlet i stället sättas upp i härför särskilt anordnad stolpe). Sedan detta gjorts skall upplysning om tågläget inhämtas enl bestämmelserna i säo § 96.

När *tåg skall intagas*, skall bestämmelserna i säo § 52, mom 3, tillämpas.

När *bevakning skall upphöra*, skall bestämmelserna i säo § 94, mom 1—3 tillämpas, varvid i stället för i mom 2 föreskriven åtgärd att ställa huvudsignalerna till kör hjälpsignalmedlen skall tagas bort. Anmälan »Fri genomfart i N» skall kompletteras med förklaringen »Jag har K16», vilket även antecknas i vederbörande tågtidjournaler.

Då ovannämnda driftplatser fungerar som bevakade stationer, skall följande gälla i fråga om *K16-nyckel*.

Om tågklareren är placerad på platsen, utlämnas K16 mot kvitto. Nyckeln skall, när den ej används, förvaras på platsen på ett för obehöriga med lås skyddat ställe. I övriga fall utlämnas K16 mot kvitto till den, som tillfälligt skall tjänstgöra på platsen, och skall återlämnas snarast efter det att bevakningen upphört. Hinderanmälan skall *ej* utväxlas, när nyckel utlämnats enl ovan. Tågklareren skall ansvara för nyckelns handhavande.

Säo § 99: 1

Framförande av vissa lokalgodståg utan särskild tågbefälhavare

På vissa bansträckor får lokalgodståg, som drages av enbemannat lok, framföras utan särskild tågbefälhavare även om tågets axelantal överstiger 14 och i vissa fall även om bansträckans längd är mer än 10 km.

Manövrering av bommar vid vägkorsning

Vid ett fåtal vägkorsningar får rälsbussförare eller tågbefälhavare manövrera bommar. Följande föreskrifter gäller.

Tågpersonalen skall ges order om uppdraget på bl S11. Denna ordergivning kan ersättas av order i tågets tidtabell.

Tåget skall stanna omedelbart framför korsningen och får föras över denna först sedan bommarna avstänger vägtrafiken.

I mörker skall bomsignalerna vara tända.

Kan stoppsignal från bomsignalskärm (-lykta) — helst vägkorsnings-signal — ej iakttagas på bromsavstånd framför berörd vägkorsning, skall tåghastigheten i erforderlig utsträckning nedsättas framför vägkorsningen, varvid hastighetssignalering med hastighetstavlor skall anordnas.

Trafikering av bansträckan Spånga—Lövsta som industrispår

Sedan persontrafiken lagts ned på bansträckan Spånga—Lövsta gäller följande undantag vid växlingsrörelser.

Str 33 § 3. Växlingssätt får framföras på nämnda sträcka utan att växlingspersonal medföljer under förutsättning att loket drager vagnarna.

Såo § 7. Signal från huvudsignalerna A och C vid Hässelby Villastad samt 27 v och 27 h/t vid Spånga skall gälla för växlingsrörelser.

När säkerhetsanordningarna vid vägkorsningarna Smedshagen eller Bergshamnsvägen vid Hässelby Villastad är i olag skall följande gälla.

1. Huvudsignal A eller C visar »kör».
 - a) Bommarna är fällda men rött sken visas ej mot vägen vid endera eller båda korsningarna.
 - b) Bommarna vid endera eller båda korsningarna är ej fällda.

Om förhållande enl 1 a eller b föreligger skall växlingssätt om möjligt stanna framför oskyddad korsning. Har växlingssättet kunnat stanna framför korsningen, skall den bevakas (eventuellt av lokbiträdet), innan växlingssättet förs över. Har växlingssättet ej kunnat stanna framför korsningen, får det fortsätta om intet inträffat, som kräver att det stannar. »Tåg kommer» skall därvid ges upprepade gånger, tills korsningen passerats.

2. Huvudsignal A eller C visar »stopp» eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild. Växlingssättet skall stanna framför huvudsignalen. Därefter får sättet omedelbart föras förbi huvudsignalen utan särskilt medgivande.

Beträffande vägkorsningarna gäller följande.

Vägsäkerhetsanläggningen är ej i olag

Om lokpersonalen med säkerhet iakttaget, att bommarna är fällda och att rött sken visas mot vägen, får växlingssättet föras vidare, dock med sådan försiktighet att det kan stanna, om bommarna skulle lyftas.

Vägsäkerhetsanläggningen är i olag

- a) Bommarna är fällda men rött sken visas ej mot vägen vid endera eller båda korsningarna.
- b) Bommarna vid endera eller båda korsningarna är ej fällda.

Om förhållande enl 2 a eller b föreligger får växlingssätt föras över oskyddad korsning först sedan bevakning ordnats (eventuellt av lokbiträdet).

Lokpersonalen skall snarast anmäla iakttaget fel till tågklararen i Spånga. Denne skall ombesörja, att berörd lokpersonal underrättas (muntligt) om felets beskaffenhet och att bevakning ordnas vid oskyddad korsning.

Om signalerna 27 v och 27 h/t vid Spånga visar »stopp» eller oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild, skall växlingssätt stanna och lokpersonalen inhämta besked av tågklararen i signaltelefon.

Begreppsförklaringar

Vid järnvägsolycka redovisas

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

som *skadad*: person, som
antingen blivit arbetsförmögen 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 använda i efterföljande tabeller

— = intet finns att redovisa

.. = uppgift ej tillgänglig

* = preliminär uppgift

B. Tabeller och diagram

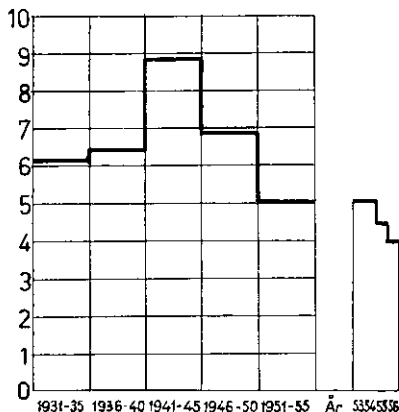
(Förteckning över använda symboler finns på föregående sida)

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

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1953	1954	1955	1956
A. Vid tågrörelse						
1. Sammanstötning (tab 2 a, 2 b)	32,6	26,8	19	26	34	34
2. Urspåring (tab 3)	107,8	99,0	91	106	116	124
3. Kollision med småfordon (tab 4)	23,8	27,6	26	23	25	19
4. Kollision vid vägkorsning (tab 5 a—d)	154,0	163,2	135	177	161	161
5. Eld i tåg (skador öv 1000 kr el personskador)	..	9,2	9	13	13	7
6. Övrigt (mest personliga olycksf)	..	90,8	125	96	83	79
Summa A	..	416,6	405	441	432	424
B. Vid vagnuttagning	..	8,6	9	12	12	5
C. Vid växlingsrörelse (skador över 5000 kr eller personskador)						
1. Sammanstötning	..	16,4	23	17	11	7
2. Urspåring	..	4,4	5	7	2	4
3. Eld i vagn	..	0,4	2	—	—	1
4. Övrigt (mest personliga olycksf)	..	189,8	172	160	121	77
Summa C	..	211,0	202	184	134	89
D. Vid småfordonsfärd (andra än under A 3, B eller C 4)	..	14,4	16	16	14	8
Summa olyckshändelser	758,6	650,6	632	653	592	526
E. Antal dödade personer (tab 6)						
1. Resande	15,0	16,0	15	16	19	31
2. Järnvägsmän	22,8	19,0	18	19	15	13
3. Främmande personer	67,4	91,6	105	103	76	102
Summa E	105,2	126,6	138	138	110	146
F. Antal skadade personer (tab 6)						
1. Resande	58,6	81,0	48	151	61	49
2. Järnvägsmän	320,2	198,6	196	168	113	75
3. Främmande personer	42,2	44,2	38	49	73	35
Summa F	421,0	323,8	282	368	247	159
Summa dödade och skadade personer	526,2	450,4	420	506	357	305

Antal olyckshändelser årligen

Antal Pr 1 milj tågkm



Antal Pr 10 milj vagnaxelkm



Tab 2 a. Sammanstötningar vid tågrörelse

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1953	1954	1955	1956
Sammanstötning mellan						
loktåg ¹ och annat loktåg ¹	8,6	7,0	4	11	9	17
» » rälsbusståg	2,0	1,6	1	2	2	1
» » växlingsrörelse ² , vagn- uttagning eller tågfor- don	15,6	12,0	10	8	13	9
» » stoppbock eller annat fast föremål	2,4	0,6	—	—	1	1
rälsbusståg och annat rälsbusståg ..	1,0	1,2	—	—	2	1
» » växlingsrörelse ² , vagnuttagning eller tågfordon	2,4	4,0	4	5	5	4
» » stoppbock eller an- nat fast föremål ..	0,4	0,4	—	—	2	1
motordressin, som går som tåg, och annat tåg, tågfordon eller fast föremål ..	0,2	—	—	—	—	—
Summa	32,6	26,8	19	26	34	34
Härav med rälsbusståg, antal	5,8	7,2	5	7	11	7
» » » , %	17,8	26,9	26,3	26,9	32,4	20,6
Tågkm för rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	15,9	22,0	21,6	24,0	24,7	24,6
Antal sammanstötningar						
på station	26,2	22,3	17	24	27	23
på linjen	6,4	4,5	2	2	7	11
Dessutom främmande föremål påkört av loktåg .....	..	1,8	—	3	4	1
» rälsbusståg .....	..	2,0	1	—	4	1

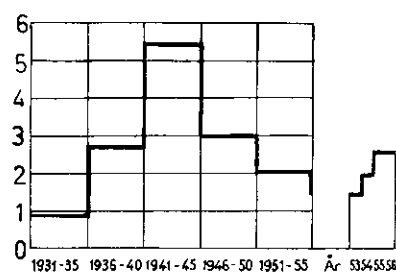
¹ Loktåg = andra tåg än rälsbusståg.

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

Antal sammanstötningar årligen

Pr 10 milj tågkm

Antal



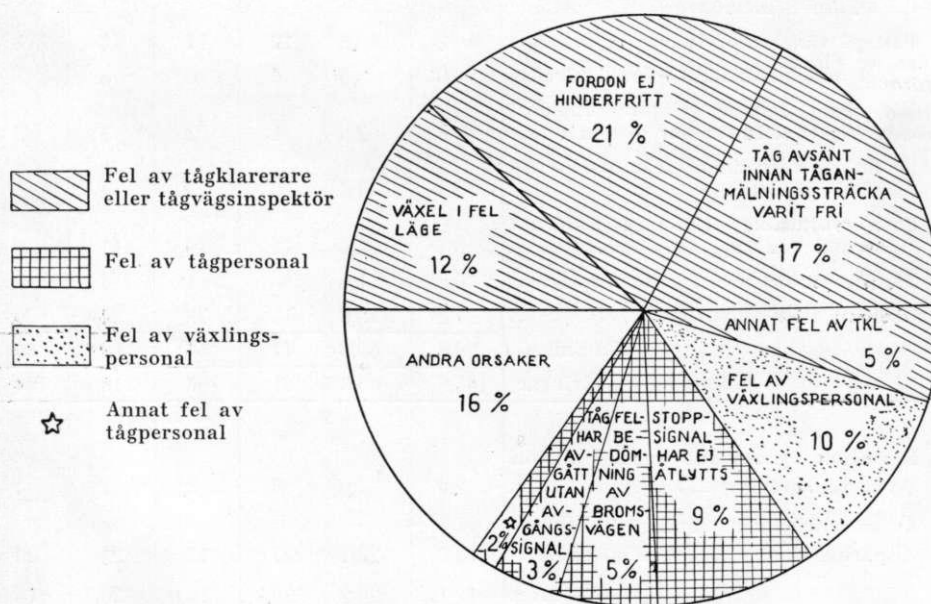
Tab 2 b. Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	årligen						årligen					
	1946 —50	1951 —55	1953	1954	1955	1956	1946 —50	1951 —55	1953	1954	1955	1956
A. Fel av tågvägsinspektör												
Växel i tågväg i fel läge	7,4	5,4	4	7	3	4	10,6	11,2	12	11	3	7
Fordon i eller ej hinderfritt för tågväg	5,6	3,6	1	2	7	10	8,2	4,6	2	3	8	11
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel (spårspärr); fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	—	1,2	1	1	2	1	0,2	1,8	1	1	2	1
Växling i tågvägen	0,2	0,6	1	—	—	—	0,4	1,2	1	2	—	—
Summa A	13,2	10,8	7	10	12	15	19,4	18,8	16	17	13	19
B. Fel av tågklarerare vid tågexpediering												
Felaktig tåganmälan	0,6	0,8	1	1	1	1	7,2	5,8	5	6	7	7
Tåg avsänt innan mötande tåg inkommit	0,4	0,4	1	—	—	1	3,6	2,2	7	1	1	3
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp	0,4	0,2	—	—	—	—	0,8	0,6	—	1	—	—
Växel eljest omlagd framför tåg eller under tågs gång över växeln	0,2	—	—	—	—	—	0,2	0,2	1	—	—	—
Infartssignal ej återställd till stopp ..	1,0	1,0	—	3	—	2	1,4	1,0	—	3	—	2
Felaktig eller utebliven ordergivning ..	0,2	0,4	—	1	1	—	1,0	1,6	—	1	2	—
Felaktig eller utebliven stoppsignalering eller hinderanmälan	0,6	—	—	—	—	—	1,8	—	—	—	—	—
Övrigt	0,4	0,4	—	—	1	—	1,4	1,0	—	2	2	1
Summa B	3,8	3,2	2	5	3	4	17,4	12,4	13	14	12	13
C. Fel av tågpersonal vid tågs framförande												
Bristande uppmärksamhet, så att tåg passerat stoppsignal	1,2	3,0	4	3	4	4	3,8	4,8	9	3	6	5
Felaktigt handhavande av bromsen, felbedömning av bromsvägen	4,2	3,2	1	2	4	2	4,6	4,4	1	3	5	3
Tåg avgått utan avgångssignal	0,8	0,2	—	—	—	1	2,6	1,6	1	1	2	2
Felaktig eller utebliven stoppsignalering för tåg, som stannat på linjen ..	0,6	—	—	—	—	—	0,6	0,4	1	—	—	—
Fel vid tågs intagande på obebakad mötesplats (såo § 100) eller tågplats (sär)	0,2	—	—	—	—	—	0,2	—	—	—	—	—
Tåg avgått från obebakad dpl utan att framförlliggande linje varit fri för tåget (såo § 100 el sär)	0,4	0,2	—	1	—	1	0,4	0,2	—	1	—	1
Summa C	7,4	6,6	5	6	8	8	12,2	11,4	12	8	13	11
D. Fel av växlingsledare, signalgivare eller tillsyningsman vid vagnuttagning												
Växlingsrörelse igångsatt i strid mot såo (sär) § 56	3,8	1,4	2	1	1	1	4,8	2,2	6	1	1	3
Signal har givits utan att kontrollera fasta signaler	0,6	0,8	—	—	—	1	0,6	1,0	—	1	—	1
Fel vid skjutsningsrörelse	0,4	0,2	—	—	1	—	0,4	0,2	—	—	1	—
Bristande förstängning; fordon kommit i rörelse	1,4	0,6	—	1	1	—	2,2	2,4	1	5	3	2
Övrigt	0,6	0,2	—	—	1	—	0,8	0,2	—	—	1	—
Summa D	6,8	3,2	2	2	4	2	8,8	6,0	7	7	6	6

	Sammanstötningar						Sammanstötningar och tillbud därtill					
	årligen						årligen					
	1946 —50	1951 —55	1953	1954	1955	1956	1946 —50	1951 —55	1953	1954	1955	1956
E. Andra orsaker												
Fel på bromsarna el vid bromsprovning	0,6	1,8	2	2	4	2	1,2	3,2	3	4	5	2
Fel på säkerhetsanläggning	0,2	0,2	—	—	1	—	0,8	0,4	—	—	2	—
Fel på rullande materiel	—	0,2	—	—	—	1	0,6	0,2	—	—	—	1
Självavkoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	0,6	0,8	1	1	2	2	0,6	2,0	1	3	6	6
Summa E	1,4	3,0	3	3	7	5	3,2	5,8	4	7	13	9
Summa summarum	32,6	26,8	19	26	34	34	61,0	54,4	52	53	57	58

Sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill år 1956

Procentuell fördelning efter orsaker

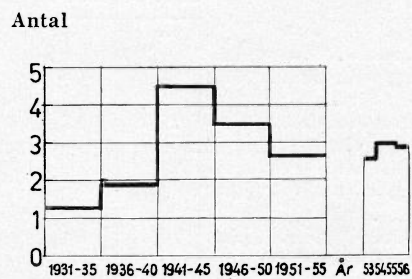


Tab 3. Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill

Orsak	Årligen					
	1946-50	1951-55	1953	1954	1955	1956
<i>A. Fel på rullande materiel</i>						
Axelbrott på grund av varmgång	13,2	9,2	3	6	8	10
» » » » gamla bräckor	7,4	3,2	1	2	2	—
» » » » obekant orsak	10,0	2,2	7	1	1	1
Hjulringsbrott, lös hjulring	2,4	5,4	5	5	5	4
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	5,0	7,2	6	8	10	7
Annat fel	11,4	10,4	6	16	15	20
Summa A	49,4	37,6	28	38	41	42
<i>B. Fel på banan</i>						
Rälsbrott	1,0	1,6	2	3	3	2
Annat fel	4,8	9,0	14	11	10	20
Summa B	5,8	10,6	16	14	13	22
<i>C. Andra orsaker</i>						
Fellagd växel eller spårspärr	10,2	10,6	12	11	13	13
Växel omlagd under fordon i rörelse	4,0	3,6	3	5	3	1
Vid gång genom tidigare uppkörd växel; växeltunga har ej slutit	2,8	2,0	1	3	3	3
Bromssko eller annat främmande föremål påkört	2,4	4,8	5	2	4	5
Lastförskjutning; från tåget nedfallet föremål	5,4	8,6	11	10	11	7
Tåget framfört med för hög hastighet	0,6	1,4	—	1	4	1
Obekant eller annan orsak	27,2	19,8	15	22	24	30
Summa C	52,6	50,8	47	54	62	60
Summa urspåringar	107,8	99,0	91	106	116	124
Dessutom i samband med kollision vid vägkorsning	2,0	4,0	5	3	4	4
Av samtliga ovanstående fall har urspåring skett i rälsbusståg, antal ..	13,0	20,4	27	17	24	23
%	12,1	20,2	29,7	16,0	20,7	18,5
Tågkm i rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	15,9	22,0	21,6	24,0	24,7	24,5

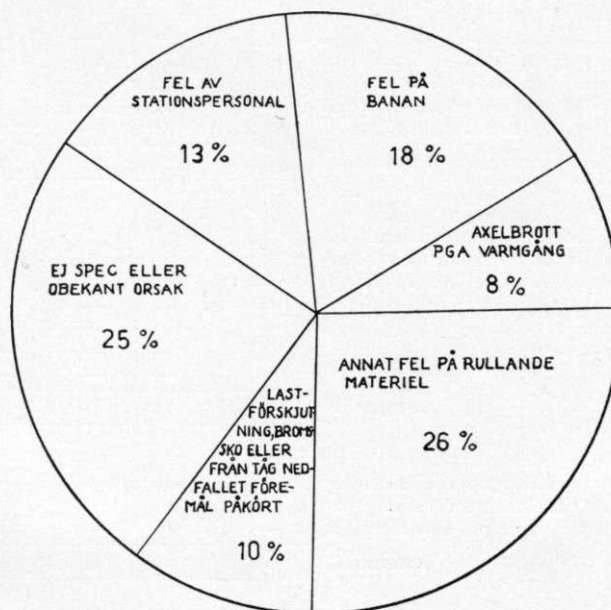
Antal urspårningar vid tåg- och växlingsrörelser årligen

Pr 100 milj vagnaxelkm



Urspårningar vid tågrörelse år 1956

Procentuell fördelning efter orsaker



Tab 4. Olyckshändelser vid färd med småfordon samt orsaker

	Arligen								
	1946-50	1951-55	1953	1954	1955	1956			
Kollision mellan									
A-fordon och tågfordon	1,2	0,8	1	—	1	1			
B-fordon och ordinarie tåg, rätt tid	12,0	15,8	17	13	13	11			
» » » » , försenat							5	7	5
» » extratåg							3	2	4
» » vagnuttagning, växlingsrörelse				3	—	1			
C-fordon och ordinarie tåg, rätt tid	10,6	13,0	12	13	11	8			
» » » » , försenat							6	4	2
» » extratåg							4	4	2
» » vagnuttagning, växlingsrörelse				3	3	4			
två småfordon	—	2,2	5	1	2	1			
småfordon och landsvägsfordon	0,2	6,8	8	8	9	5			
Urspåring .....	..	5,4	3	6	3	2		
Summa	..	44,0	46	41	39	28			
Antal järnvägsmän, som dödats	4,2	4,2	7	1	3	—			
» » » skadats	3,4	8,8	8	9	6	12			
<i>Orsak till kollision med tågfordon eller annat småfordon</i>									
<i>A. Småfordonsförarens fel</i>									
Förfrågan ej gjord om extratåg o d	1,8	3,2	2	5	4	4			
» » » om tågförsening m m	1,0	1,8	—	3	1	1			
Lokalgodstågs avgång 15 min före tdt-tiden har ej beaktats	0,2	—	—	—	—	—			
Tågläget i andra fall ej beaktat	11,2	11,0	13	7	12	8			
Småfordon kvarlämnat på spår	4,6	4,4	7	4	—	4			
Småfordon framfört på station utan tillstånd	—	1,0	—	1	2	—			
Övrigt	1,2	1,0	—	1	1	—			
Summa A	20,0	22,4	22	21	20	17			
<i>B. Tågklararens fel</i>									
Felaktiga eller otillräckliga upplysningar ...	2,0	4,0	7	2	3	2			
Felaktiga eller ej införda anteckningar i underrättelsebok	—	0,4	—	1	—	1			
Begärt kvarhållande av tåg har ej iakttagits ..	—	0,4	—	—	1	—			
Lokps ej ordergiven	—	0,8	1	1	—	—			
Stoppssignalering ej anordnad	0,2	—	—	—	—	—			
Övrigt	0,2	—	—	—	—	1			
Summa B	2,4	5,6	8	4	4	4			
<i>C. Tågpersonals fel</i>									
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna vid backning	—	0,6	—	—	—	—			
Extratåg ej framfört tillräckligt försiktigt ..	0,6	0,8	1	—	1	—			
Tåg har ej stannat i tid eller på avsedd plats	—	0,6	—	1	—	—			
Summa C	0,6	2,0	1	1	1	—			
<i>D. Annat fel</i>									
Utväxlade meddelanden missuppfattade	0,4	1,8	4	1	2	—			
Tåg har backat (även reglementsénligt)	0,4	—	—	—	—	—			
Summa D	0,8	1,8	4	1	2	—			
Summa summarum	23,8	31,8	35	27	27	21			

Tab 5 a. Olyckshändelser vid vägkorsningar år 1956

Befintliga korsningar vid 1956 års slut	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Kollisioner mellan rälsgående fordon och				Summa kollisioner	Bom (grind) eljest påkörd	Antal olycks-händelser		Vid kollisioner	
		väg-bussar	övriga motor-fordon	häst-skjut-sar	fogångare, moped, cykel, sparkstötning			vid dags-ljus	i mör-ker	dödade	ska-dade
A. Vägkorsningar vid huvudspår											
<i>Allmänna vägar</i>											
2141	Bevakade bommar (grindar)	—	16	1	3	20	289	181	128	5	1
919	Automatisk anläggning med både ringklockor o ljussignaler	1	18	—	3	22		19	3	10	3
50	enbart ringklockor	—	1	—	—	1		1	—	—	—
20	enbart ljussignaler	—	3	—	—	3		2	1	3	1
149	Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	—	5	—	1	6		6	—	4	—
75	Annan korsning med kryssmärken	—	—	—	—	—		—	—	—	—
3354	Summa	1	43	1	7	52	289	209	132	22	5
<i>Enskilda vägar</i>											
407	Bevakade bommar (grindar)	—	2	—	—	2	21	18	5	—	—
338	Automatisk anläggning med både ringklockor o ljussignaler	—	6	1	2	9		8	1	2	—
57	enbart ringklockor	—	2	—	1	3		2	1	1	1
4	enbart ljussignaler	—	—	—	—	—		—	—	—	—
66	Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	—	4	—	—	4		3	1	1	—
1215	Annan korsning med kryssmärken	—	21	1	6	28		24	4	10	6
29728	» » utan »	1	49	10	11	71		58	13	16	10
31815	Summa	1	84	12	20	117	21	113	25	30	17
B. Vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår											
<i>Allmänna vägar och med skydds-anordningar försedda enskilda vägar</i>											
108	Bevakade bommar (grindar)	—	—	—	—	—	11	7	4	—	—
8	Automatisk anläggning med både ringklockor o ljussignaler	—	—	—	—	—		—	—	—	—
—	enbart ringklockor	—	—	—	—	—		—	—	—	—
3	enbart ljussignaler	—	—	—	—	—		—	—	—	—
29	Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	—	1	—	—	1		1	—	—	—
734	Annan korsning med kryssmärken	—	4	—	—	4		3	1	1	—
734	» » utan »	—	5	—	1	6		5	1	—	3
1616	Summa	—	10	—	1	11	11	16	6	1	3
36785	Summa summarum	2	137	13	28	180	321	338	163	353	25

¹ Vid 24 anläggningar fälls och höjs bommarna automatiskt.

² Vid 18 korsningar stannar tågen innan vägen passeras och vid 2 korsningar är största tåghastigheten 40 km/tim.

³ Dessutom har 1 person dödats och 4 skadats vid påkörning av bom (grind).

Tab 5 b. Kollisionerna vid vägkorsningar år 1956 fördelade på olika slags skyddsanordningar och olika vägfordon

Vägfordon och fotgängare	Bevakade grindar	Bommar	Både ringklockor och ljussignaler	Enbart ringklockor	Enbart ljussignaler	Enbart kryssmärken	Saknas	Summa kollisioner	Antal personer som därvid	
									dödade	skadade
Personbil	1	12	15	1	1	20	25	75	24	6
Omnibus	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—
Tyngre motorcykel	—	—	2	1	1	1	—	5	4	1
Lättviktsmotorcykel	—	—	1	—	—	—	3	5	1	1
Lastbil	—	5	5	1	1	10	15	37	6	7
Motorredskap	—	—	1	—	—	3	11	15	1	4
Moped	—	—	3	—	—	5	5	13	4	4
Spårvagn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hästskjuts	—	1	1	—	—	1	10	13	3	—
Sparkstötting	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1
Cykel	—	1	2	—	—	1	3	7	5	—
Fotgängare	—	2	—	1	—	1	3	7	5	1
Summa kollisioner	1	21	31	4	3	43	77	180		
Därvid:										
antal dödade	1	4	13	1	2	16	16		53	
antal skadade	—	1	3	1	1	6	13			25

Tab 5 c. Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar år 1956

	Antal
Vägtrafiken har ej varit spärrad av säkerhetsanläggning, när den skulle ha varit det	7
Fordon på järnvägen har förts över korsningen utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits vid:	
tågrörelse	1
vagnuttagning	1
växlingsrörelse	6
småfordonsfärd	5
Felaktighet på säkerhetsanläggning	—
Summa	20
Kollisionen har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av felaktighet på säkerhetsanläggningen	160
Summa summarum	180
Då kollisionen inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	5
Fälld bom (grind) påkörd	321
Väglaget har därvid uppgivits vara halt	41

Tab 5 d. Olyckshändelser vid vägkorsningar åren 1941—1956

År	Antal kollisioner vid korsning								Summa kollisioner	Bom (grind) påkörd (ej kollision med rälsgående fordon)	Vid kollisioner	
	med bevakade bommar (grindar)		med ljus- och/eller ljudsignaler		med kryssmärken		utan skyddsanordning				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	153	125

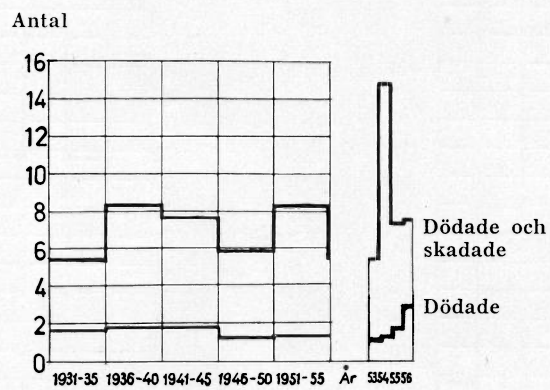
³ Dessutom har 1 person dödats och 4 skadats vid påkörning av bom (grind).

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

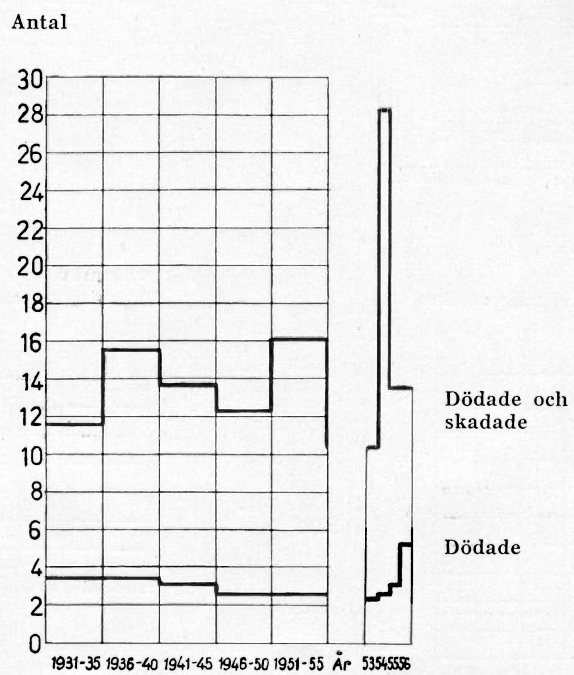
	Antal dödade årligen						Antal skadade årligen				
	1946 —50	1951 —55	1953	1954	1955	1956	1951 —55	1953	1954	1955	1956
A. Resande											
Tågmissöde (sammanstötning, urspåring o d)	2,6	4,2	—	7	—	18	60,0	13	128	47	40
På- eller avstigning av tåg i rörelse på driftplats	3,8	2,4	4	2	4	3	9,4	15	11	6	6
Konstaterat hopp från tåg i rörelse ..	5,6	2,2	5	—	3	2	3,8	7	5	2	1
Fall (eller hopp) från tåg i rörelse ..		4,0	—	5	6	6	3,2	3	5	4	2
Nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—	—	—	—	—	0,4	2	—	—	—
Påkörd av tåg	0,4	2,8	6	2	4	1	1,8	2	—	—	—
Annan orsak	2,6	0,4	—	—	2	1	2,4	6	2	2	—
Summa A	15,0	16,0	15	16	19	31	81,0	48	151	61	49
B. Järnvägsmän											
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspåring o d)	2,6	2,2	2	2	2	2	17,0	15	22	19	9
Småfordonsfärd	4,2	4,2	7	1	3	—	8,8	8	9	6	12
Påkörd under växlingstjänst	2,2	1,6	2	—	1	1	9,8	11	7	5	4
» » snöskottning	1,2	1,4	1	1	—	1	0,6	—	—	—	—
» i andra fall	5,2	4,2	1	7	4	4	5,4	8	3	4	—
På- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	0,4	0,2	—	—	—	—	60,4	85	36	28	12
På- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	0,6	0,6	—	1	1	1	4,4	6	6	—	1
Fordon har utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	—	0,2	1	—	—	—	27,4	25	31	12	8
Fall från fordon i rörelse	0,2	0,2	—	1	—	—	3,0	—	2	1	—
Av- eller tillkoppling av fordon	3,8	1,8	2	2	1	2	39,6	29	26	35	17
Stöt eller klämning mot fast föremål intill spår	1,4	0,6	—	—	1	—	8,0	7	9	2	5
Annan orsak	1,0	1,8	2	4	2	2	14,2	2	17	1	7
Summa B	22,8	19,0	18	19	15	13	198,6	196	168	113	75
C. Främmande personer											
Kollision eller påkörning vid vägkorsning	45,8	54,2	56	54	42	53	33,4	25	41	54	24
Påkörning i andra fall	21,6	37,4	49	49	34	49	10,8	13	8	19	11
Summa C	67,4	91,6	105	103	76	102	44,2	38	49	73	35
Summa summarum	105,2	126,6	138	138	110	146	323,8	282	368	247	159

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

Pr 10 milj resande

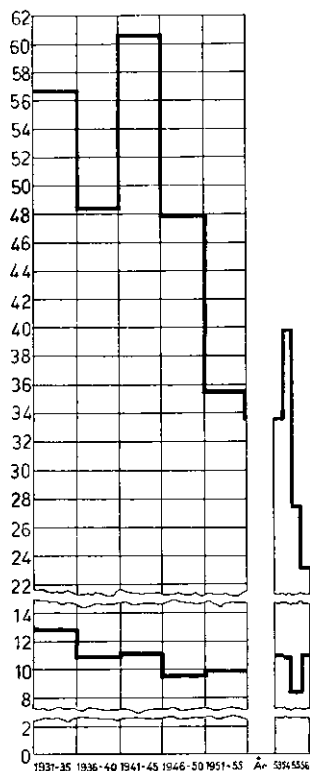


Pr 1 miljard personkm

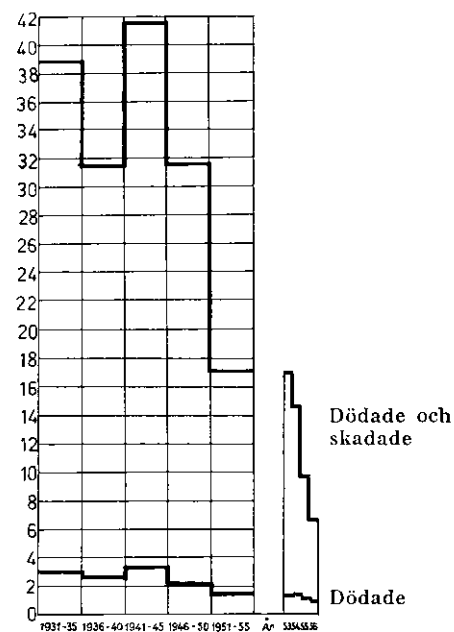


Antal dödade och skadade personer årligen i samband med rälsgående fordon i rörelse

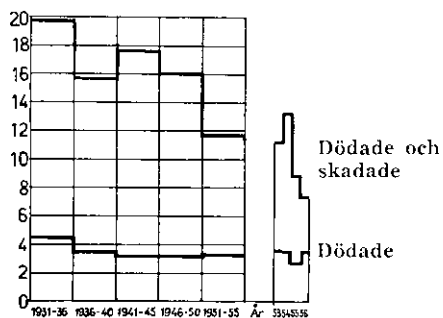
Samtliga
pr 10 milj tågkm
Antal



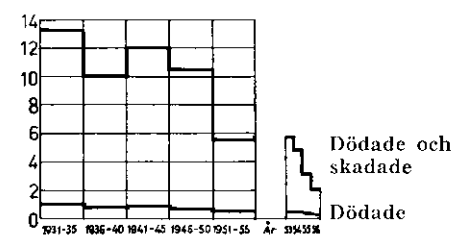
Järnvägsmän
pr 10 milj tågkm
Antal



Samtliga
pr 100 milj vagnaxelkm
Antal



Järnvägsmän
pr 100 milj vagnaxelkm
Antal



Tab 7. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström

	Årligen					
	1946-50	1951-55	1953	1954	1955	1956
A. Antal dödade personer						
Resande	0,2	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	3,8	2,0	2	1	1	4
Främmande personer	2,8	2,6	2	2	3	1
Summa dödade	6,8	4,6	4	3	4	5
B. Antal skadade personer						
Resande	0,4	—	—	—	—	—
Järnvägsmän	15,2	17,4	16	17	17	14
Främmande personer	2,8	5,4	8	3	6	8
Summa skadade	18,4	22,8	24	20	23	22
Summa dödade och skadade	25,2	27,4	28	23	27	27
C. Elektrifierad banlängd, km	5349,8	6109,8	6087	6107	6413	6529
D. Orsaker						
Vid lastning eller lossning av gods	2,0	3,8	3	4	2	2
Vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	5,0	4,8	6	4	5	5
Vid tjänstgöring på lok	4,6	5,0	5	1	4	6
Ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	5,2	4,8	7	2	6	8
Ström från tågvarmepost, tågvarme- eller belysningsledningar i vagn	2,2	3,2	3	6	2	4
Arbete i driftcentral	1,6	1,4	1	1	3	—
Inverkan av ström om högst 500 volt	2,6	2,4	3	2	5	1
Reparations- eller avsyningsarbeten på ellok (ej lokps)	2,0	2,0	—	3	—	1
Summa	25,2	27,4	28	23	27	27

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

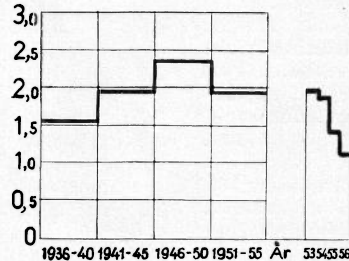
Olycksfall i	Årligen				
	1952	1953	1954	1955	1956
Magasinstjänst	2090	1992	1899	1487	1126
Bantjänst (inklusive transporter)	1675	1763	1694	1370	1238
Växlingstjänst	1534	1324	1227	1045	838
Verkstads- och lokstallstjänst	1044	914	896	741	504
Tågtjänst	537	512	621	487	436
Vagntjänst	379	388	316	240	225
Stationstjänst (utom magasins- och växlingstjänst)	269	249	246	209	166
Städnings- och renhållningstjänst	220	199	211	124	136
Övrigt	167	90	94	94	47
Summa	7915	7431	7204	5797	4716

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

Antal olycksfall i arbete årligen

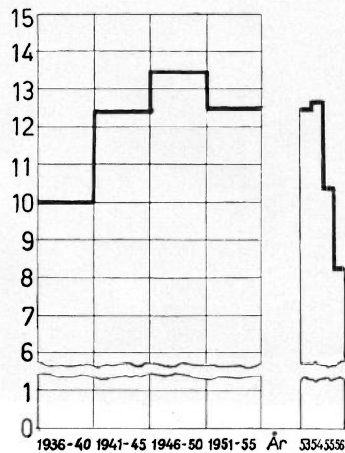
Pr 1 milj vagnaxelkm

Antal



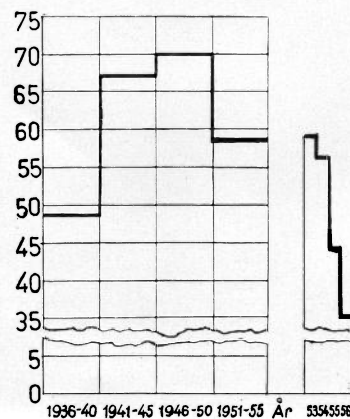
Pr 100 tjänstehavare

Antal



Pr 1 milj tågkm

Antal



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

	Budgetåren				
	1951/52	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56
	tusental kronor				
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal, återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto ej sker, m m (konto 1278)	2253	2368	2370	2766	3281
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto sker (exkl ej avslutade arbeten):					
Bana och byggnader	150	151	228	285	330
Rullande materiel	1624	1586	2170	1194	2143
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras och under året utrange-rats:					
Anskaffningskostnad	382	1326	1025	563	1481
Avgår andel i avsättning till värdeminskningskonto	—305	—969	—790	—376	—1110
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar (konto 7853)	97	88	126	128	133
Summa	4201	4550	5129	4560	6258

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

	Budgetåren				
	1951/52	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56
	tusental kronor				
Säkerhetsanläggningar (konto 4 och 5)	3254	4689	4754	6130	*6270
Säkerhetsanläggningar, som debiteras elektrifieringsanslaget (konto 2)	55	490	75	910	* 650
Vägskyddsanläggningar (utom statsbidrag) ..	1198	2266	2739	4985	*5230
Statsbidrag till vägskyddsanläggningar, erhållna under året	—395	—541	—895	—1352	—2438
Summa	4112	6904	6673	10674	9712

Tab 11. Olyckshändelserna år 1956 fördelade på olika bandelar

Trafiksektion	Bandelar () = på stationen inträffad olyckshändelse har medtagits på annan bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar		Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner, vid vägkorsningar	Antal väg- korsningar	
			vid tågrörelse	Urspå- ringar			med skydds- anordningar	utan skydds- anordningar
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(Krylbo)—Sl—Hy—U—(Ulriksdal)	14	—	5	—	3	89	191
	(Uppsala)—(Enköping)	1	—	—	—	1	20	101
	(Ludvika)—Fgc—Äbg—Rm—Tb— Ep—(Spånga)	4	—	1	1	1	71	380
	(Tillberga)—Kbä—Köping	5	2	—	—	2	51	54
	(Sala)—(Tillberga), (Heby)— (Enköping), (Ramnäs)—(Kol- bäck)	1	—	—	—	—	32	228
	Kärrgruvan—Nbg—(Snt)—(Äng- elsberg), (Norberg)—Klackberg (Köping)—(Krn)—Riddarhyttan (1,093 m)	—	—	—	—	—	19	59
	3 Krylbo—Snt—(Fgc)—Krn—Öb— H—Mot—Fgl—Skn—(Mjölby) ..	1	—	1	—	—	35	70
	4 (Örebro)—(Svartå)	31	1	11	1	4	130	406
	(Älvsjö)—Ses—Jn—Skv—K—På (Hallsberg)	1	—	—	—	—	34	88
	(Södertälje S)—Lg—Åks—Såb— Et—Nybybruk, (Ses)—Se, (Lg) —Mfd, (Åks)—Sgs, (Såb)— (Skv)	7	—	2	—	1	64	155
24 Ulriksdal—Cst—Älvsjö, (Cst)— Spå—Häv	3	—	1	—	2	79	287	
37 Lärbro—Burgsvik (0,891 m)	20	2	4	1	—	133	19	
		5	—	—	—	5	74	29
	I distr normalspår	87	5	24	3	14	722	1968
	smalspår (1,093 m)	1	—	1	—	—	35	70
	smalspår (0,891 m)	5	—	—	—	5	74	29
	Summa I distr	93	5	25	3	19	831	2067
5	(Gårdsjö)—Tvd—Mst—Fhm—Sa —(Vaa)—No—Göteborg Vg, (Tvd)—(Gsp) (0,891 m)	2	—	—	—	2	113	754
	(Mariestad)—(Moholm) (0,891 m) ..	1	—	—	—	1	10	26
	(Forshem)—Lkp—(Häkantorp) ..	—	—	—	—	—	38	124
	(Nossebro)—(Trollhättan) (0,891 m)	—	—	—	—	—	12	95
	(Lidköping)—(Sa)—Axv—(Sköv- de), (Axv)—(Ss) (0,891 m) ..	1	—	—	—	1	33	164
	(Stenstorp)—Svb—Hjo (0,891 m)	—	—	—	—	—	27	76
	Göteborg C—Frändtorp, (Or)— Gtd, (Or)—Lrbg, (G)—Am	8	—	—	—	4	69	37
	6 Charlottenberg—Ar—Kil—Khn— Svå—(Laxå), (Kil)—Fry	11	1	—	—	2	65	267
	Transport II distr	23	1	—	—	10	367	1543

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	23	1	—	—	10	367	1543
6	(Vansbro)—Nhn—Hlt—(Kristinehamn), (Nhn)—Fhn	4	—	—	—	4	32	282
	Torsby—(Kil)	—	—	—	—	—	29	299
8	(Hallsberg)—Lå—Gdö—Mh—Sk—Ss—F—Hr—(Frändtorp)	11	2	3	—	2	106	264
	(Skövde)—Karlsborg	—	—	—	—	—	20	77
	(Falköping C)—Fks—Vf—Jö—(Nässjö)	6	1	—	—	2	60	123
	(Vartofta)—(Tidaholm)	—	—	—	—	—	17	53
9	(Göteborg Tingstad)—Uv—Mkl—Strömstad	7	—	—	—	5	88	456
	Uddevalla H—(Bäf)—Bfo—Bengtfors V (0,891 m)	3	—	1	—	2	44	221
	(Munkedal)—Lysekil	1	—	—	—	1	16	134
	(Almedal)—(Borås)	6	—	2	—	2	30	149
	(Almedal)—Vb—Fab—Söndrum	6	2	1	—	3	115	448
33	(Lärje rbg)—Alh—Thn—Öx—Ml—Ål—(Kil)—Dgö—Herrhult, (Dgö)—Fdv	13	2	1	—	7	110	614
	(Alvhem)—Lilla Edet	—	—	—	—	—	6	70
	(Uddevalla)—(Öx)—Håp—Vaa—(Herrljunga)	3	—	1	1	1	49	159
	(Mellerud)—Bäf—Kornsjö	2	—	—	—	1	17	109
	(Mellerud)—(Bfo)—Åj—Btd—(Arvika), (Beted)—Skillingsfors, (Amål)—(Årjäng)	1	1	—	—	—	72	694
	II distr normalspår	79	9	8	1	34	939	4359
	smalspår (0,891 m)	7	—	1	—	6	239	1336
	Summa II distr	86	9	9	1	40	1178	5695
10	Hässleholm—E—Ö—Lu—Al—M—Ldv—Trelleborg F	26	1	—	2	2	86	172
	Teckomatorp—Kg—(Arlöv)	—	—	—	—	—	31	58
	(Raus)—Bib—(Tp)—(Eslöv), (Bib)—(Landskrona)	2	—	—	—	2	43	80
	(Lund)—(Kg)—Landskrona	2	—	—	—	1	23	88
	Barsebäckshamn—(Kg)—(Ö)—Höa—(Sjöbo)	—	—	—	—	—	20	76
	(Eslöv)—Bjg—Tli—Köp—Rdg—Klp—(Trg)—Vel—Södervärn, (Vel)—Falsterbo	3	—	—	—	2	111	200
	(Lundavägen)—Saf—Dby—Sjo—(Tli)—Gss—Simrishamn	2	—	1	—	1	60	232
	(Börringe)—(Klp)—Smygehamn	—	—	—	—	—	24	39
	(Lundavägen)—Sea—Böe—(Ryds-gård)	—	—	—	—	—	52	99
	(Lund)—(Saf)—(Sea)—(Trelleborg)	—	—	—	—	—	24	84
11	(Mjölby)—N—Sä—Av—Vs—Åh—Hv—(Hässleholm)	22	1	3	—	3	92	269
	(Nässjö)—Ek—Hf—Måa—Bg—Oskarshamn	4	—	—	—	—	56	230
	Transport III distr	61	2	4	2	11	622	1627

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	61	2	4	2	11	622	1627
11	(Eksjö)—Österbymo (0,891 m)	—	—	—	—	—	—	78
12	(Halmstad C)—Vig—Å—Åp—Bm —(Teckomatorp)	—	—	—	—	—	104	169
	(Veinge)—Mrd—(Hässleholm) ..	4	—	1	—	3	27	149
	(Ängelholm)—Ka—Hälsing- borg F/C, (Ram)—Raus	9	1	—	2	2	43	73
	(Hässleholm)—Kl—Käb—(Åp)— Ram—(Hälsingborg C)	3	—	1	—	1	54	120
	(Åstorp)—(Ka)—Mölle	—	—	—	—	—	34	76
	(Kärreberga)—(Mrd)—L—(Vär- namo)	2	—	2	—	—	51	368
	(Klippan)—(Eslöv)	—	—	—	—	—	21	75
	(Billesholm)—(Landskrona)	1	—	—	—	—	19	36
30	(Älmhult)—(Sölvesborg)	—	—	—	—	—	39	170
	(Hässleholm)—Kap—Cr—Åhus, (Åh)—(Cr)	5	1	1	—	1	75	312
	(Eslöv)—Lbo—(Kristianstad), (Lbo)—(Gss)—(Köpingebro), (Hv)—(Kap)	5	1	1	—	2	120	410
	III distr normalspår	90	5	10	4	20	1209	3585
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	—	78
	Summa III distr	90	5	10	4	20	1209	3663
13	Storlien—Östersund—Bf— (Bräcke)	4	—	—	—	1	66	465
	(Östersund)—Js—Uf—(Hoting), (Js)—Hdl, (Uf)—Ssd	4	—	1	—	2	37	348
	(Brunflo)—S—Ors—(Mora)	1	—	—	—	—	59	622
	(Sveg)—Hede	—	—	—	—	—	18	83
14	Ånge—Bä—Långsele	14	2	6	—	3	21	279
	(Långsele)—Sundsvall—Håg— (Hudiksvall)	21	1	2	—	14	163	854
	(Ånge)—(Sundsvall)	1	—	—	—	1	26	330
	(Harmånger)—Bergsjö(0,891 m) ..	1	—	—	—	1	6	89
15	(Ånge)—Ls—Bn—Kls—Ob—Sv— (Krylbo)	24	3	9	1	8	116	518
	(Ljusdal)—(Hudiksvall)	—	—	—	—	—	14	152
	(Bollnäs)—Grn—(Orsa), (Grn)— Dlf	—	—	—	—	—	49	331
	(Kilafors)—(Söderhamn)	3	—	—	—	2	14	87
34	Falun—Rv—Mra—Älvdalen	4	—	3	—	1	55	333
	(Falun)—Blg—Rmh—La—(Herr- hult), (Rmh)—Idkerberget	6	1	3	—	1	60	219
	(Rättvik)—Rbä—(Blg)—(Kryl- bo)	8	—	1	—	5	66	376
	(Falun)—(Rbä)—(Björbo)	—	—	—	—	—	30	183
	(Ludvika)—Böo—Vo—Särna	1	—	1	—	—	50	780
	(Mora)—(Vansbro)	—	—	—	—	—	17	96
35	(Gävle)—Shm—Hudiksvall	8	—	5	—	1	50	435
	Gävle—Os—Öh—(Uppsala), (Os)—Sfs, (Öh)—Dma	9	—	—	—	6	70	294
	Transport IV distr	109	7	31	1	46	987	6874

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	109	7	31	1	46	987	6874
35	(Hagaström)—(Sala)	2	—	1	—	1	37	257
	(Gävle)—Hg—(Sv)—(Falun) ...	2	—	—	—	1	42	85
	(Gävle)—(Ockelbo)	2	—	—	—	1	6	67
	IV distr normalspår	114	7	32	1	48	1066	7194
	smalspår (0,891 m)	1	—	—	—	1	6	89
	Summa IV distr	115	7	32	1	49	1072	7283
19	Vassijaure gr—Gv—(Bdn)—Gst— Luleå, (Gv)—Mbg, (Gv)—Kos, (Gst)—Svartön	15	1	6	1	3	65	178
20	Haparanda gr—Kri—(Boden C).. (Karungi)—Övertorneå	1	—	—	—	—	33	415
	Boden C—Äy—Jrn—(Bastuträsk). (Älvsbyn)—Piteå	8	2	1	—	2	5	219
	(Gällivare)—Arvidsjaur—(Stor- uman)	1	—	—	—	1	39	240
	(Jörn)—(Arvidsjaur)	3	2	—	—	1	30	170
21	Bastuträsk—Hls—Vns—Msl— Fsm—(Långsele)	1	—	1	—	—	59	563
	(Bastuträsk)—Sld—Rönnskär, (Sld)—Bol	1	—	—	—	—	19	78
	(Hällnäs)—Storuman	9	1	4	—	1	66	647
	(Vännäs)—Holmsund	1	—	—	—	1	47	264
	(Mellansel)—Örnsköldsvik	2	—	—	—	1	29	455
	(Storuman)—Hoting	3	—	—	—	3	35	121
	(Hoting)—(Forsmo)	—	—	—	—	—	10	143
	Summa V distr	47	6	12	1	14	485	3985
25	Borås—Gh—Hil—Lme—Het—(V) —(Alvesta), (Hil)—(Axf)	5	—	2	—	1	78	309
	(Falkenberg)—(Ul)—(Axf)—(Lim- mared) (0,891 m)	3	—	—	—	3	43	304
	(Varberg)—(Bs)—(Herrljunga) .. (Gånghester)—(Uh)—(Jönkö- ping)	3	—	—	—	3	71	283
26	(Nässjö)—(Vta)—(Åa)—(Säj)—(Nyb) —(Kalmar C)	—	—	—	—	—	26	220
	Nybro—(Emmaboda)	2	—	—	—	1	82	286
	(Alvesta)—(Vö)—(Em)—(Gba)—(Ck) .. (Sävsjö)—(Vta)—(Gåv)—(Må- lilla) (0,891 m)	1	1	—	—	—	9	62
27	(Växjö)—(Bto)—(Åa)—(Gåv)— (Hultsfred) (0,891 m)	6	—	3	1	1	59	266
	Kalmar C—(Kav)—(Sbh)—(Rud)— (Berga) (0,891 m)	1	—	—	—	1	26	186
	Mönsterås—(Sbh)—(Sko)—(Fa- gerhult) (0,891 m)	5	—	5	—	—	33	332
	(Brittatorp)—(Säj)—(Sko)—(Rud) —(Oskarshamn) (0,891 m) ..	2	—	1	—	1	44	204
	Transport VI distr	31	1	11	1	13	516	2899

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	31	1	11	1	13	516	2899
27	Kalmar V—Lbm—(Torsås), (Lbm)—Prd (0,891 m)	2	—	1	—	1	36	172
	Böda—Ottenby (0,891 m)	2	—	—	—	2	39	516
29	(Växjö)—Kvå—(Bredåkra) (1,067 m)	2	—	2	—	—	28	255
	(Kristianstad)—Sög—Kh—Bdå —Rb—(Gba)—Ckn (1,067 m)	7	—	1	—	4	84	298
	(Karlskrona N)—(Gba)—Torsås, (Tå)—Bgk (1,067 m)	3	—	1	—	2	31	157
	(Halmstad Ö)—(L)—(Vs)—Nod —(Karlshamn), (Norrård)— (Kvarnamåla) (1,067 m)	1	—	1	—	—	81	473
32	(Nässjö)—Vgd—V—Rft—Lrd— Kid—Tou—Halmstad C—(Sönd- rum)	5	—	3	—	2	96	419
	(Falköping C)—Uh—(Lme)— (Landeryd)	—	—	—	—	—	47	382
	(Jönköping H)—(Vaggeryd)	—	—	—	—	—	21	41
	(Hestra)—(Reftele), (Varberg)— Ul—(Kinnared), (Torup)—Hyb	3	—	—	—	3	40	261
	VI distr normalspår	25	1	8	1	11	529	2529
	smalspår (1,067 m)	13	—	5	—	6	224	1183
	smalspår (0,891 m)	18	—	7	—	10	266	2161
	Summa VI distr	56	1	20	1	27	1019	5873
2	(Järna)—Åby—Nr—Kms—Nh— Lp—Mjölby	13	—	—	—	3	133	227
	(Åby)—(Katrineholm)	1	—	1	—	—	8	29
	(Linköping)—Bsä—Vib—(Hultsf- fred), (Bsä)—(Åvg)	4	—	1	—	3	60	270
	(Mjölby)—(Hästhöjden)	—	—	—	—	—	16	75
38	(Kimstad)—(Nh)—Rip—Åvg—Jy —Västervik (0,891 m)	8	1	4	—	3	66	261
	(Jenny)—Spä—(Hultsfred), (Spä)—(Vib) (0,891 m)	3	—	3	—	—	31	170
	(Örebro S)—(På)—(Kms)—Norr- köping Ö, (0,891 m)	4	—	2	—	1	72	266
	(Norrköping Ö)—(Kmy)—Arkö- sund, Kmy—Vvk (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	52	238
	(Ringstorp)—(Lp)—Bng—Kle— Fnå—(Fgl)—Hn—Ödeshög, (Bng)—(Skn), (Kle)—Boe, (Fnå)—(Mot) (0,891 m)	6	—	5	—	1	91	360
	VIII distr normalspår	18	—	2	—	6	217	601
	smalspår (0,891 m) ..	21	1	14	—	5	312	1295
	Summa VIII distr	39	1	16	—	11	529	1896
	Summa hela SJ	526	34	124	11	180	6323	30462
	Härav: normalspår	460	33	96	11	147	5167	24221
	smalspår (1,093 m)	1	—	1	—	—	35	70
	smalspår (1,067 m)	13	—	5	—	6	224	1183
	smalspår (0,891 m)	52	1	22	—	27	897	4988

C. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång år 1956

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
8.1.	Stockholm C	Stationskarls- aspirant	Truckförare klämd vid nedstörtning med truck från plattform 1.	1
6.2.	Uppsala C	Eo stationskarl	Överkörd av tågsätt vid växlingsarbete.	1
15.2.	Norrköping C	Banbiträde	Påkörd vid snöröjning av växlande rälsbuss.	1
28.3.	Linjen Akkavare— Arvidsjaur	Motorvagns- förare	Sammanstötning mellan rälsbusståg och annat tåg.	1
16.4.	Hälsingborg gbg	Eo stationskarl	Klämd mellan buffertar vid koppling av vagnar.	1
17.4.	Daglösen	Eo banbiträde	Föll vid avstigning från lok och överkördes.	1
18.4.	Lokstallet Hagalund	Reparatör	Klämd mellan lokbuffert och skrivpulpet	1
6.6.	Skärblacka	Stationskarl	Överkörd av tågsätt vid växlingsarbete.	1
4.9.	Linjen Ragunda— Bispgården	Banarbetare	Påkörda av ensamt lok vid arbete med tryckluftmaskin.	2
30.9.	Linjen Stordalen— Abisko	Banarbetare	Begravd vid ras under dräneringsarbete.	1
2.10.	Änge	Reparatör	Överkörd under arbete med trasig vagn.	1
15.11.	Hallsberg rbg	Trafikbiträde	Överkörd av tågsätt vid växlingsarbete.	1
11.12.	Habo	Banarbetare	Vid arbete på bangården, påkörd av ett passerande tåg.	1
11.12.	Degerbäcken	Konduktör	Klämd vid sammanstötning mellan snälltåg och lokalgodståg	1
			Summa	15