

Avskrift

STATENS JÄRNVÄGAR
14 maskinsektionen
Maskiningenjören

Sgr 185

IV De sgr 1852, dnr 61114.

Ånge 10.11.56.

Bilaga
A 24

Distriktschefen

GÄVLE

SE/E

Ang urspårning med tåg 93 27.3.56
vid Djupa mellan Karsjö och Simeå,
km 346+826.

Enligt distriktschefens order har 14 maskinsektionens personal som deltog i röjning med Ånge hjälpvagn 27.3.56 och kran litt A nr 2 6.11.56, hörts i rubricerade ärende. Hjälpvagnsbemanningarna ha försökt ge tillförlitliga svar på följande frågor:

1. Var högra rälssträngen oskadad?
2. Hade rälsen vickat?
3. Hade rälsen förskjutit sig så att den låg under eller utanför vagnarna?
4. Om den förskjutit sig eller vickat, Hur med rälsbefästningen?

De som förhörts ha samtliga framhållit hur svårt det är att minnas detaljer exakt så lång tid efteråt. Med hjälp av bif skiss 14 ms nr 14125 (tecknad ur minnet) lämnas följande sammandrag av insamlade uppgifter:

Svar på fråga 1.

Högra rälssträngen var utpressad från sitt läge men f ö oskadad från vagn nr 11 fram till vagn nr 8. De tre vagnarna 9, 10 och 11 drogs upp på spår med lok och ispåringssskenor typ "Avos". Ispåringssskenorna halkade längs rälsarna i dragriktningen vid två tillfällen. Vagnshjulen pressades då ner mellan rälsarna och förorsakade stötmärken på rälskenornas fot och event märken i rälskenornas liv efter ispåringssskenornas friktionslös.

Högra rälssträngen i området från vagn nr 8 till vagn nr 7 låg under "bröt". Vagnarna 8 och 7 voro delvis stjälpna. Ett par rälskenor - troligen högerskenorna - kopplades och drogs ur bröten med hjälp av lok och ställina.

Ingen kan med säkerhet uppgiva om högerskenan låg utanför vagnarna i området mellan vagn nr 6 och vagn nr 2.

Svar på fråga 2.

Högra rälssträngen från vagn nr 11 till vagn nr 8 hade ej vickat. Vagnshjulen på vagn nr 11 stod på inre rälsfoten av högerskenan,

Svar på fråga 3.

Högra rälsen hade förskjutit sig så att den låg utanför vagnarnas hjul.

Svar på fråga 4.

Det verkade som rälsspikarna glidit i långhål i de uppmjukade sliprarna. Gamla rälsspikarna användes vid onspikning av spåret under vagnarna nr 11 till 9. I övrigt kan hörd personal ej lämna några upplysningar beträffande rälsbefästningen.

Slutligen kan nämnas att 14 maskiningenjören ej utförde någon ingående undersökning om orsaken till urspårningen på grund av att:

Hjälpvagnen från Ånge anlände först vid 10-tiden. Uppröjningsarbetet var redan påbörjat av såväl ma som ba och därigenom de värdefullaste spåren utplånade. Olyckan inträffade på 15 ms hjälpvagnssträcka. Distriktets utredningsmän troligen var i arbete redan någon timme efter olyckan.

Enligt vad man så här efteråt kan bedöma kan urspåringsförloppet ha varit följande:

1. Vagn nr 2 har urspårat med främre boggierna i färdriktningen i närheten av den plats vagn nr 7 senare stannade.
2. När vagn nr 2 spårade ur följde efterföljande vagnarna t o m 7 med och trängde in mot jordslätten.
3. Den häftiga inbromsningen och hoptryckningen av tåget härvid förskjöt högra rälssträngen utåt vid den plats vagnarna 8-11 stannade.

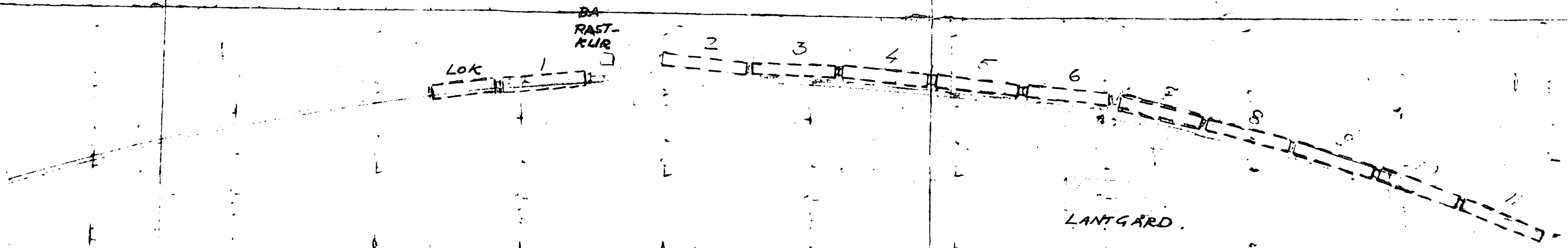
Själva urspåringsplatsen torde därför vara att söka i närheten av den plats vagn nr 6 eller 7 stannade efter urspårningen.

E Warling

Tågets sammansättning och vagnarnas läge efter urspärningen.

Lok	Ma	nr	828	
1. Vagn	ACo 4	-	3814	} Dessa vagnar bärgades med 15 Ms hjälpvagn d. 27.3.1956.
2	-	-	2896	
3	Co 14	-	4010	} Dessa vagnar lyftes på spår d. 5-6.4.1956 med kronor, litt A nr 1 och 2.
4	ACo 4	-	2919	
5	Co 4c	-	3313	
6	BCo 76	-	3962	
7	-	-	4365	} Dessa vagnar bärgades med 14 Ms hjälpvagn d. 27.3.1956
8	Co 8Cs	-	3208	
9	Co 8b	-	3589	
10	BCo 76	-	3501	
11	ACo 5	-	4438	} Ej urspärade vagnar, vilka undan- förts innan 14 ms hjälpvagn an- länt
12	-	-	4430	
13	Fo 4	-	25871	
14	DFo	-	4423	

BV-STUGA



Antal	Det. nr	Fd. nr	Benämning	Ritn. nr	Material	Vikt
			SJ 14 Mskinsel...			
			Skala: 1:1000	14135		
ANG. URSPÄRING 1 TA 9.5				Rit. SE	Upplägga	
DEN 27.3.1956 KL 6.25				Kontr.		
... DUF... KN 346 + 326				Godk. 19		
				Sign.		