

Undersvik 27/3 56

Observationer å fordon

Ma 828. Samma lok som Granbo den 29/3 56.

ACo4 3824. Första vagnen i tåget var ACo4 nr 3814 med boggier mod 42 utan stötdämpare.

Axel 1 i färdriktningen. Höger hjul visade ett flertal urfräsningar av rälsvandringshinder å flänsens innersida. Vänster hjul hade ett kraftigt dubbelt hack i hjulringens ytterkant.

Axel 2. Vänster liknande skador å flänsens innersida. Höger visade mindre slitskador å hjulringens ytterkant.

Axel 3. Vänster. Anslag mot rälsvandringshinder vid ett avstånd mellan hjul och räls huvud av tex 0, 2, 3, 4 cm. På två ställen hade hjulet märken efter glidning mot räls huvudet med höjdläge motsvarande hjulringens läge mot rälsfoten. Dessa märken obetydliga i jämförelse med övriga skador. En myckenhet mindre flänsskador från rälsvandringshinder.

Axel 4 vänster. Motsvarande anslag med avstånd 1, 2, 5 cm. Axeln gav någon misstanke av lösa hjulringar men hade ringarna ej vridit sig. Axeln utan mätfel.

Axlarna 3 och 4 ha först roterat enligt skador å axel 3 och då fått ett flertal (10-tal å axel 3 vänster) inslag av rälsvandringshinder. Därefter har efter bromsnings inträdande de angivna avfräsningarna skett. Någon anliggning mot räls huvudets insida har icke ägt rum, vilket anses klart framgå av att utstående "grader" ej rubbats. Dyliga finnas som sticka ut 3 - 4 mm.

ACo4 2896. Andra vagnen i tåget.

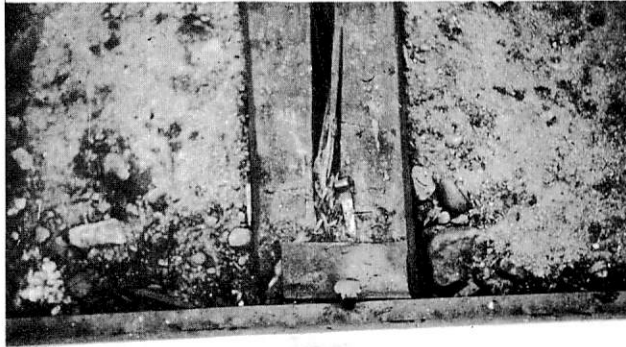
Axel 1 i färdriktningen.

Vänster hjul visar tecken till att ha gått ner från rälsen. Anliggnings-tecken visa att detta skett i färdriktningen. Höger hjul har en skada å flänsen av vilken blyavtryck den 16. 4. 56 sänts Överingenjören, Bantekniska byrån, för undersökning.

Intet i övrigt kan observeras, som kan ha haft inverkan på urspårningen.

Observationer å spåret.

Kmp 346 + 835, väster, 20 mm utvidgning.

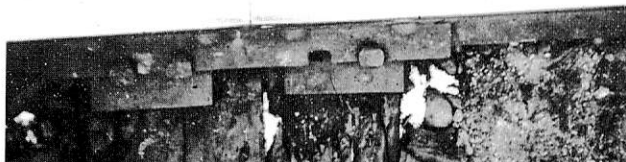
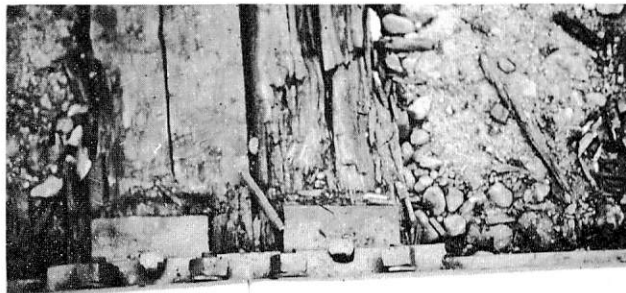


Kmp 346 + 816 väster. Kvarsittande spik 8 cm mellan spikhuvud och platta.

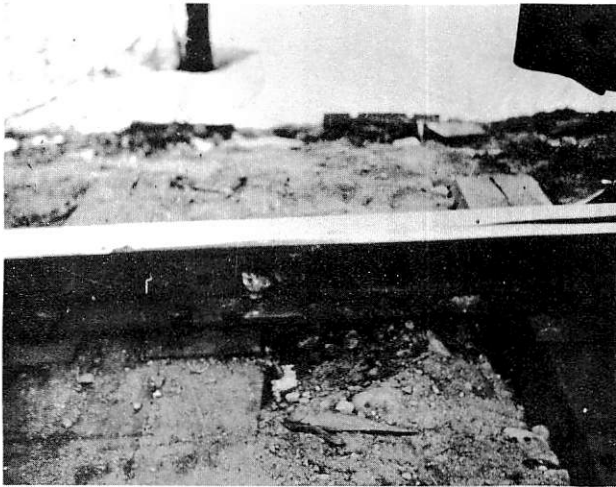


Kmp 346 + 815 öster. 1 skarvjärn samt 3 skarvbultar troligen från denna skarv upplockade den 6/4. Märken å 2 bultskallar visa att de deformerats av hjul i flera omgångar. En del skadade underläggsplattor blanka å undersidan. Härröra troligast från västra rälsen.

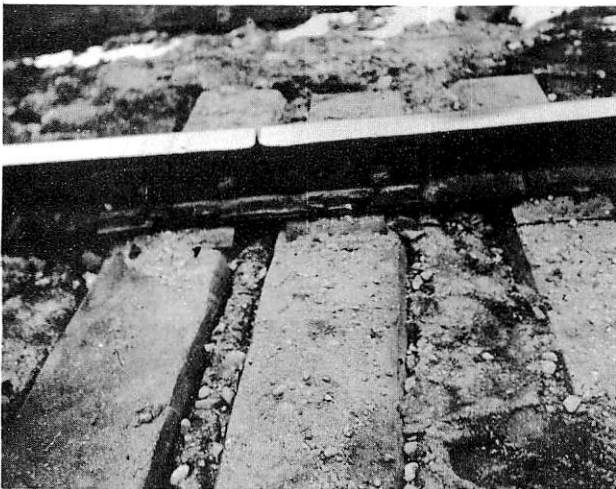
Kmp 346 + 811 öster. Stycke urslaget ur rälsfoten.



Kmp 346 + 794 väster. Förmodligen 4 huvuden avslagna. 3 bultar utan huvud kvarlägo 6/4.



Kmp 346 + 774 öster. 3 skarvbultar kvar med skador efter hjulringar. 1 avslagen i skarvjärnet.

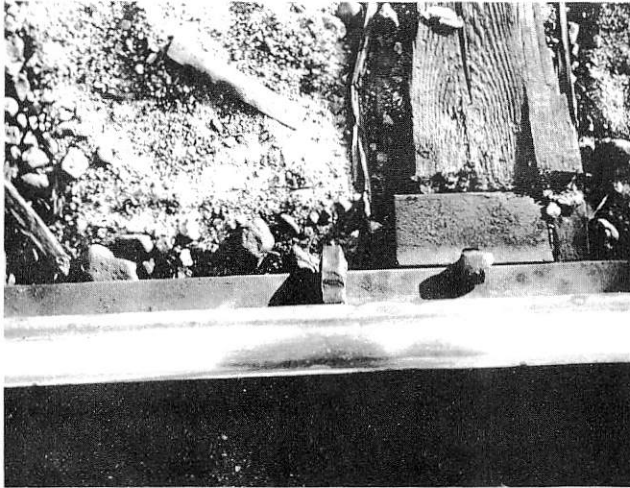


Kmp 346 + 600 öster. Biö uppger att de 2 närmaste å båda sidor om punkten placerade skarvjärnen hade resp första bult i färdriktningen avslagen.

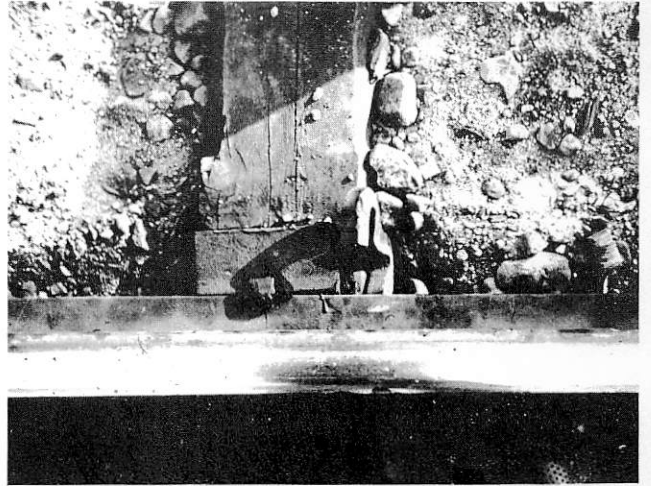
Kmp 346 + 528. Väster. Rälsen utbytt. Provbit uppsamlad från räls med rälsvandringshinder.

Kmp 346 + 491 - 441. Väster (samtliga)

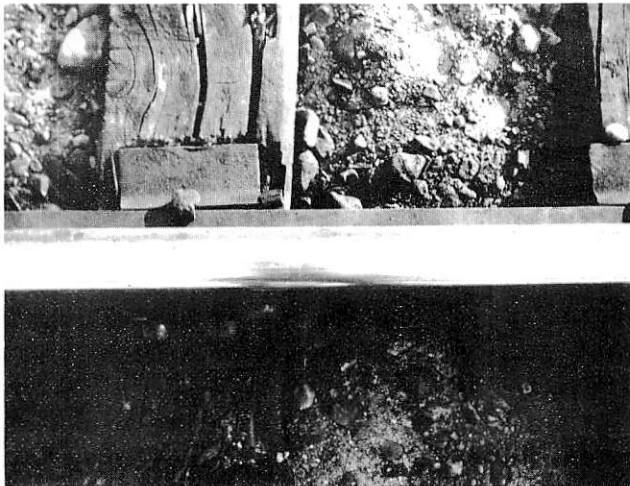
Märke efter hjulfläns



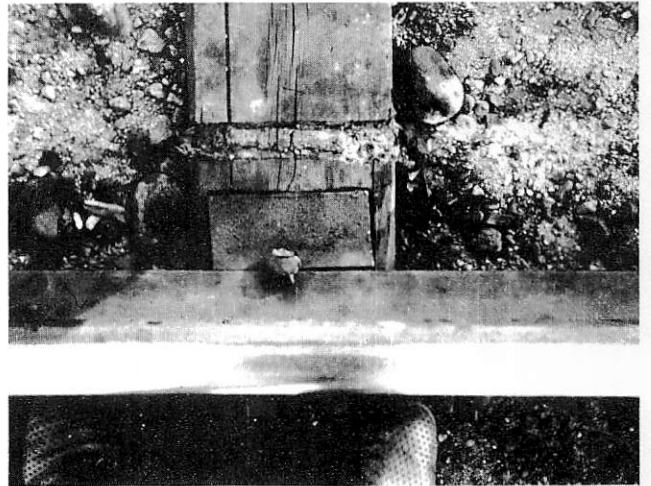
Skada av rälsvandringshinder som lossnat



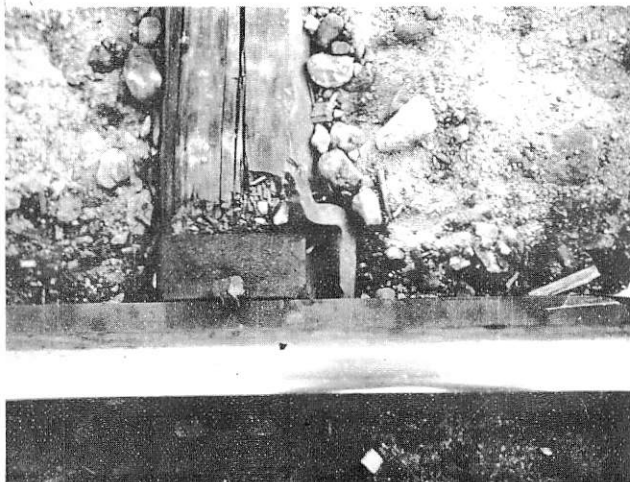
Rälsvandringshinder inslaget från spårets insida



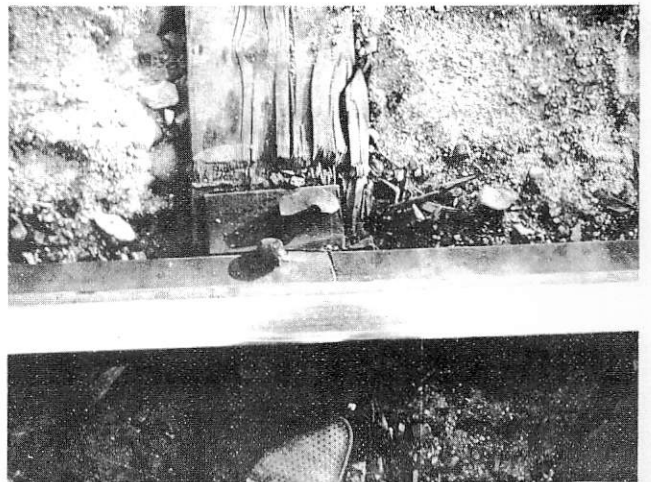
Märke efter hjulfläns



Brustet rälsvandringshinder med skada å rälsfot



Märke av rälsvandringshinder som brustit



Det kan antagas att spåret vid kmp 346 + 815 blivit så breddat genom utslagning av ytterrälsen, att första vagnens axlar gått ned med vänsterhjulen. Vagnens främre boggi har sedan vid kmp 346 + 706 (rälsbrottet) erhållit en stöt mot högra främre hjulet, varvid första boggiens andra axel gått över till vänstra sidan av resp rälsar och sedan fortsatt där till dess lok och vagn stannat. Boggiens främre axel kan enligt Baningenjörens rapport den 3/4 56 antagas ha gått över till vänstra sidan före kmp 346 + 651. Bakre boggien har gått till höger om spåret från rälsbrottet.

Samtliga fotografier från Undersvik äro tagna minst 1 dygn efter olyckan.

STATENS JÄRNVÄGAR
13 MASKINSEKTIONEN
MASKININGENJÖREN
ÖSTERSUND
den 13 nov 1956