

STATENS JÄRNVÄGAR

IV Distriktet

Distriktschefen

Sgr 1852

Dnr 6 1114

Anhålls att i svarsskrivelse ovanstående registreringsnummer angives

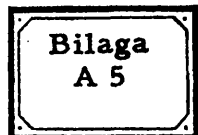
Telefon

Anknytning

Kop Gd, Öib, Öim, Öis, Landsfogden, Gävle, Miö Orre, Dc, Kbiö, Kmiö

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
Drifttjänstbyrån
Ink. 21 APR 1956
Dnr Dnr 61283
Sgr 185

Gävle 20.4.1956



Öib Öim Öis
[Handwritten signature]

INKOMMEN
 KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
 den 21 APR 1956

Kungl Järnvägsstyrelsen
 Drifttjänstbyrån

./.

Distriktschefen får härigenom överlämna två exemplar av protokoll från A-förhör i Bollnäs den 4-6.4.1956 angående urspårningarna vid Djupa och Granbo.

Av protokollet kan - enligt distriktschefens uppfattning - inga säkra slutsatser dragas om orsaken till urspårningarna.

Den hittillsvarande utredningen ger vid handen, att, såvitt kan bedömas, ingen personal vid distriktet gjort sig skyldig till fel eller försummelse i samband med det inträffade. Brist på materiel för att hålla banan i den standard, som hittills krävts, har icke förelegat och materielen har utnyttjats i möjlig omfattning. Det slipersbyte som eftersattes 1952, synes sakna betydelse i sammanhanget. Det torde vara icke bara förstärkning av banöverbyggnaden utan även förbättring av bankroppen, framför allt behovet av ett möjligast frostfritt underlag, som man i främsta rummet torde ha att inrikta sig på för att kunna tillfredsställande avveckla den allt hårdare trafik, för vilken banan varit utsatt under de senaste åren. Isoleringsslyft i grus, dräneringar och slutligen makadamisering är de närmast till hands liggande botemedlen. Som en ytterligare åtgärd anmäler sig även behovet av ett fortgående dubbelspårsbygge, varigenom trafikbelastningen på vardera spåret bleve av mera normal omfattning, och gynnsammare betingelser skapades för spårunderhållsarbetet.

I mycket ha de inhämtade uppgifterna endast betydelse såsom ett underlag för fortsatta, i första hand tekniska undersökningar. I detta hänseende vill distriktschefen framhålla följande synpunkter.

Bilaga

Vad den tekniska undersökningen i första hand torde ha att taga sikte på synes vara sambandet mellan banan och den rullande materielen. En sådan utredning

synes böra inriktas på dels en maskinteknisk undersökning av de krafter från den rullande materielen som påverka spåret och dels en banteknisk undersökning om vilka krafter som erfordras för att åstadkomma olika deformationer i spåret. Vid dessa undersökningar har givetvis olika årstider och väderleksförhållanden samt spåröverbyggnad av olika standard stor betydelse. En särskild uppmärksamhet i denna undersökning anser distriktschefen böra ägnas vissa kombinationer mellan dragkraft och vagnar, bl a kombinationen Ma-lok och vagnar med 1942 års boggie. Vidare anses böra studeras om förekommande vertikala svängningsrörelser hos den rullande materielen under vissa förhållanden kunna medföra risk för urspårning. Slutligen bör givetvis uppmärksammas det antagna orsakssammanhanget mellan eventuell initialåverkan på spåret vid olika hastigheter från ett Da-lok, och verkan av ett därpå följande Ma-lok. På distriktet fortgår utredningen med att om möjligt klarlägga sådant samband genom iakttagelser på banan vid bestämda tidpunkter, då man kunnat konstatera utslag och då denna dragkraft förekommit.

Distriktschefen anser det lämpligt om allt utredningsarbete i sin helhet kunde koncentreras till några få arbetsgrupper, som speciellt toge hand om något eller några detaljproblem.

Distriktschefen får slutligen anhålla, att Styrelsen måtte till undvikande av dubbelarbete lämna uppgift om de prov, som företagas och efter vilka linjer undersökningarna bedrivs i Styrelsen samt sedermera resultatet därav.

H. Palmy

Urspåringen vid Djupa.

Protokoll, fört vid A-förhör
i Bollnäs den 4-6.4.56

Med anledning av att tåg 93 den 27.3.56 urspårat vid Djupa mellan Karsjö och Simeå, km 346+826 i järnvägens längdmätning, hade A-förhör utsatts att hållas med början denna dag.

Kallelse till förhöret hade tillställts den personal, som skulle höras, genom försorg av de tjänsteställen, varunder personalen lydde.

Underrättelse om förhöret hade meddelats generaldirektören och berörda avdelningar i järnvägsstyrelsen.

Från järnvägsstyrelsen hade infunnit sig en expertdelegation, bestående av överingenjören N Gudmundsson, överinspektörerna R Jerneryd och B Ulf, byrådirektörerna S Nyblin och S E Schäder samt maskiningenjören K O Sjöberg såsom ersättare för överinspektören för maskintjänsten K Larson.

Härjante hade på henställen infunnit sig två särskilda sakkunniga, nämligen professorerna K G Wästlund och G K W Boestad, Kungl Tekniska Högskolan (den 4.4.56).

Sedan kallelse utfärdats till förhöret om urspårningen vid Djupa, hade tåg 93 den 29.3.56 urspårat vid ingången till Granbo med svåra personskador och stora materiella förluster som följt.

Med anledning härav beständes, att de båda olyckorna på grund av deras förmodade orsakssamband i möjligaste mån skulle utredas i ett sammanhang. För detta ändamål inkallades ytterligare ett stort antal personer för att lämna upplysningar i saken.

Utredningen uppdelas därför i två avsnitt, det ena i huvudsak berörande Djupa och det andra Granbo.

Inom de olika avsnitten avser utredningen att redovisa uppgifter i bland annat följande avseenden:

Iakttagelser och erfarenheter i fråga om banan före urspårningarna.

Under ett längre tidsskede.
I tiden närmast före urspårningarna.
Vissa iakttagelser och rön även på andra banmästaravdelningar än de nu närmast aktuella.

Iakttagelser i fråga om banan efter urspårningarna.

Iakttagelser och erfarenheter i fråga om loks och vagnars tillstånd och gång före, under och efter urspårningarna.

I övriga avsnitt behandlas bland annat iakttagelser av ögonvittnen vid urspårningarna.

De olika avsnitten ha på grund av svårigheter att disponera undersökningsmaterialet ej kunnat strängt särskiljas.

Till förhöret, som leddes av undertecknad distriktssekreterare i närvaro av, förutom nämnda experter och sakkunniga distriktschefen H Palm,

baningenjörerna B Thoursie och S Holmström, maskiningenjörerna L E Billvall, E Warling (4.4.56), O Kristoffersson och E F Orre, trafikinspektörerna C Gildon och W Berg, elektroingenjörerna H Eije och H Rosell (4-5.4), förste byråsekreteraren E Orvandt, verkstadsöveringenjören D Bergstrand, huvudverkstaden Bollnäs, ingenjören P G Nord, bantekniska byråns spåravdelning, landsfogden S Ankar (4.4), landsfiskalerna A Lindkvist, Arbrå, och R Stenborg-Pettersson, Bollnäs (5-6.4), ombudsmännen E R Cederlund och B Lind, Svenska Järnvägsmannaförbundet, samt lokbiträdet B Westberg såsom representant för lokpersonalen i Bollnäs, inställde sig följande personer, nämligen:

Från banavdelningen

Överbanmästaren A Christiansson, Storvik
Tf överbanmästaren J A Söderström, Arbrå
Banbiträdet T Persson, Rora, Undersvik
Banvakten E H Östlund, Länninge
Banvakten R G Stenberg, Karlslund, Kilafors
Överbanmästaren B O Fors, Bollnäs
Banbiträdet O A Andersson, Högvallen, Karsjö
Överbanmästaren C E Danielsson, Kilafors
Banbiträdet S G H Flink, Sibö
Överbanmästaren K E Forsberg, Söderhamn
Banbiträdet P E Persson, Norrala
Banarbetaren P S Björklund, Granbo
Banbiträdet E O Engström, Vik, Bollnäs

Från maskinavdelningen

Lokföraren I G Sjömark, Ånge
Lokbiträdet E O Näslund, Ånge
Lokföraren Karl Brodin, Bollnäs
Lokbiträdet K Larsson, Bollnäs
Lokföraren P B Ellert, Bollnäs
Lokföraren H S Malmgren, Bollnäs
Tf motorvagnsförare U H Tibbling, Bollnäs
Lokföraren O A Engberg, Bollnäs
Lokföraren S O Högberg, Bollnäs

Från trafikavdelningen

Tågmästaren J A Grelsson, Ånge
Trafikbiträdet C E Eriksson, Ånge
Konduktören B E T Zidén, Ånge
Tf konduktören S H Olsson, Ånge
Trafikbiträdet G A Segerberg, Karsjö
Trafikbiträdet P F Thurstan, Simeå
Kontoristen K T Engström, Granbo
Stationsskrivaren R Carlsson, Bollnäs

Från elektroavdelningen

Förste reparatören N E Eriksson, Ljusdal

För att lämna uppgifter om sina iakttagelser vid Djupa den 27.3.56 hade på begäran snickaren Nils Jonsson, Simeå, infunnit sig.

Sedan de till förhöret kallade erinrats om sin sanningsplikt, hördes de var för sig.

Härvid förekom till anteckning följande:

Till distriktschefen hade före förhöret inkommit följande rapporter och meddelanden.

Från baningenjören i Storvik: En rapport jämte därvid fogade bilagor.

Bil 1 - 5

Av bilagorna fogades fotografierna endast till huvud-exemplaret av protokollet.

Från maskiningenjören i Ånge, följande två förare-rapporter.

Bil 6 - 7

Här skulle även intagas följande under förhöret inkomna rapporter.

Bil 8 - 10

Banbiträdet Persson: Jag är arbetsledare på bansträckan Simeå - Karsjö. Arbetsområdet omfattar egentligen hela banmästaravdelningen, men i vinter har jag varit på denna sträcka. Sträckan mellan Simeå - Karsjö är 12 km. Jag har tjänstgjort här omkring 14 år. Vi har haft normala kilningsarbeten. Dessa återkommer varje år. Vi har haft mycket besvär av utpressningar i år. Det har inte varit så mycket utpressningar tidigare om åren. Om rälsförhöjningen är för låg blir det utpressningar. Kylan har medfört rälsförhöjningar och därav justeringar av spårvidden. Den kalla vintern har medfört uppfrysningar. Det kan tänkas att det är loken, som förorsakar utpressningarna. Man märker utpressningarna på morgonen och då får man åka dit och laga det sedan. Jag kan inte se vilken loktyp, som förorsakar utpressningarna. Uppfrysningarna åstadkommer rälsförhöjningar. Jag har funnit att genom uppfrysningar rälsförhöjningen blivit för låg i vissa kurvor, så att det har måst kilas upp där. År 1940-41 var det mer kil än det är nu. Det var kalla vintrar då som nu. Man kan draga en parallell mellan åren 1940-41 - 1955-56. Vi har haft mycket besvärligt i år. Det har varit flera utpressningar. Det var lite utpressningar förra sommaren också. På sista tiden har det dessutom blivit utpressningar sedan vädret blivit varmare. De utpressningar som gjordes förra sommaren anser jag det kan härledas till två faktorer, antingen loken och i sammanhang därmed den tyngre trafiken och dels att det behövdes lyftning av banan även på rakspår. Spårvidden kontrollerar vi ofta. När man inspekterar sträckan brukar man ha spårmåttet med sig. När man kommer med hjuling under inspektionen så ser man ju på de ställen där det kan förekomma onormala spårutvidgningar i spårbredden. Vi brukar mäta det med spårmått. Det har inte ansetts nödvändigt med hastighetsnedsättningar förut, men är det erforderligt så är det ingen tvokan att vi sätter ned hastigheten. Mätning av spårbredden i kurvan vid Simeå och även av rälsförhöjningen skedde veckan före den 27.3. Rälsförhöjningen och spårvidden låg inom tillfredsställande gränser. Det var kanske en 6 mm på något ställe, men då spikade vi in det. Det var sämre på andra håll. I mitt tycke skulle det inte finnas någonting som skulle kunnat förorsaka urspårningen. Det har varit mycket kil på sträckan mellan km 349 och 350 i år. När vi kilade i den kurvan var det kanske en 17 mm vidd på en del ställen. Det kan hända att det har varit mera längre norrut. Där var sträckvakten. Hela sträckan är besvärlig. Det skjuter upp på ungefär samma ställen år från år. Km 349-350 är mer för att ge ett ex, men det skjuter mest där. Jag har inte pratat med lokpersonalen om deras iakttagelser och önskemål. Slipersutbytet är tillfredsställande. Det finns inget att anmärka på slipern. Sista slipersutbytet skedde 1954. Vi har inte någon svårt skadad slipers på sträckan. Slipersbyte kommer att äga rum till våren. Vi byter

slipers vartannat år på platsen.

I fråga om den organisation av underhållet och underhållsarbetena inom en bevakningssträcka, som f n tillämpas, skulle jag vilja göra följande erinringar:

Jag anser att det är för lite banarbetare och även folk inom banavdelningen med säkerhetstjänst (banvakter). Man måste flytta på folket så mycket och detta försenar underhållet.

Jag anser den gamla ordningen med den korta bevakningssträckan bättre genom att man då själv kunde utföra mer arbete på sträckan.

På särskilda frågor av överingenjör Gudmundsson så uppgav Persson följande:

Ballasten på sträckan är tillfredsställande och några utgrävningar beroende på uppfrysningar har icke behövts göras i kurvan.

De kurvklotsar som i kurvan är insatta på var 4:de och 6:te och ibland var 8:de sliper är insatta i slutet av februari i år. Det hade på platsen iakttagits åtskilliga bestående utpressningar, som rörde sig omkring 5 - 10 mm och som mätts med spårsmått. Kurvan klotsades av mig på sträckvakten Banbitrådet Anderssons initiativ. Spåret har stått bättre efter klotsningen. Den uppmätning med spårsmått som har skett har tillgått så att jag har lagt spårsmåttet över rälen och sedan med tumstock mätt upp spårviddsökningen. Efter klotsningen har ingen ompikning skett av denna kurva. Det har inte förelegat behov för ompikning. Den klotsning, som har skett, kan man numera endast iakttaga i en del av kurvan, men klotsningen omfattade även den del av kurvan som förstördes då urspårningen skedde och där spåret ombyggs. Vi har fått den materiel, som vi ansett oss behöva för underhålllets fullgörande och någon brist har inte förelegat.

Med anledning av viss konstaterad bristfällighet på spåret i trakten av olycksplatsen bestående av ett antal lösa räls-spik eller att räls-spik saknades eller var defekt, vill jag meddela, att orsaken till dessa bristfälligheter hänfört sig till den stränga kylan i vinter som förorsakade en massa bristningar i spiken. När spåret är fullt med snö ser man heller inte hur spiken ser ut. Meningen har varit att sedan spåret blivit helt snöfritt återställa spåret i detta avseende. Tiden har inte heller medgivit en fullständig genomgång av dessa saker. Vi har haft sex man på sträckan i vinter och vi har fått någon man till nu när snön har gått bort.

Temperaturförhållanden.

Persson: Natten mot den 27.3 var det nog en - 8-10°. På morgonen hade solen börjat komma upp. Jag började tjänstgöringen 6.30 och då var det väl en + 4-5°. Det hade alltså varit en temperaturskillnad på en 14-15 grader.

Här intages som bilaga av driftcentralen i Ljusdal gjord sammanställning av väderleksförhållanden vid driftcentralen den 19-29.3.56.

Bil 11

På särskild fråga av distriktschefen Palm ifråga om de utpressningar som skett, framhöll Persson ytterligare, att han icke kunde säga något om deras orsak utav något särskilt slags fordon och framhöll dess-

utom, att utpressningar bara sker successivt någon mm i taget. Persson hade inte den erfarenheten, att ett stort utslag kommit snabbt på ett par timmar.

Överingenjör Gudmundsson preciserade sina iakttagelser ifråga om frånvaron av rälsspik ca 50 meter norr om urspåringsplatsen. Enligt hans uppfattning låg de flesta i innersträngen (km 346+864). Dessa iakttagelser utgjorde en stickprovsundersökning, och på platsen gjordes den iakttagelsen att rälsspikarna i en skarvsliper på innersträngen var utan huvud och satt så löst att de utan vidare kunnat tagas upp. Skarvslipern var inte särskilt bra till sin konsistens.

Professor Wästlund: Mina iakttagelser vid samma tillfälle hänförde sig till de två rälsspikar som saknades. Någon omedelbar fara för trafiksäkerheten under den tiden hastighetsnedsättning gäller finns inte enligt min uppfattning genom den konstaterade bristen.

Gudmundsson instämde här.

Överinspektör Jerneryd tillade att enligt hans erfarenhet medförde de konstaterade defekterna i spikningen ej heller någon fara vid normal hastighet.

Beningenjör Holmström: Rälshöjningen i kurvan är normalt 120 mm och det finns även angivet på slipern genom kurvan. I 600 m radie brukar man ha 110 mm. I detta fall har alltså höjningen ökats med 10 mm. Denna rälshöjning har skett i enlighet med gällande bestämmelser.

Persson: Av de utpressningar, som jag iakttagit på morgonen har jag den uppfattningen, att de har skett relativt kontinuerligt och kan även ha pågått under natten. Det var mulet på morgonen före urspåringen.

Tf överbanmästare Söderström: Min avdelning, nr 408, omfattar sträckan km 331+263 - km 376+264 Arbrå-Ljusdal fram till "Banskillnaden". Sträckan är alltså 45 km lång. Det finns besvärliga punkter på hela sträckan. Värsta punkten är från Simeå till Karsjö. Jag har tjänstgjort som föreståndare på den banmästaravdelning som omfattar bl a denna sträcka sedan den 1.12.1950.

Här intages såsom bilaga en kilningsprofil omfattande bl a km 346+800.

Bil 12

Söderström fortsatte: Av banprofilen framgår att kilningssträckan går över Offerberget och fram till södra växeln i Karsjö. Enligt min uppfattning så har kilningsarbetena varit av ungefär samma omfattning under de sista fem åren. Ifråga om de arbeten, som har utförts på bansträckan Simeå - Karsjö under tidsperioden januari - mars åren 1955-1956 hänvisar jag till en av mig gjord sammanställning.

Sammanställningen intages här som bilaga till protokollet.

Bil 13

Den av mig med nr 2 betecknade bevakningssträckan utgjorde den sträcka på vilken urspåringen skedde och på vilken banbitrådet Andersson är sträckvakt. Av sammanställningen framgår, att kilningsarbetet beräknat i dagsverken varit betydligt större under 1955-1956. Omspikning av utslag har varit betydligt större under mars månad 1 år än under mars månad föregående år där enligt uppställningen ingen omspikning av utslag förekommit. Beträffande de angivna dagsverken under mars månad 1956 så fördelade det sig jämt på de gångna veckorna. Vad

beträffar kilningsarbetena fördelade de sig ungefär lika på de två marsmånaderna. I stort sett tycker jag, att banans tillstånd i år är lika bra inom avdelningen beroende på att mera arbete tillsatts i år än i fjol, men utpressningarna har varit förvånansvärt flera och jag har konfererat med banbiträdena på avdelningen härom och man har frågat sig varför det har varit så här.

Sommaren var ju väldigt varm och solig. Vi har tyckt, att arbetsstyrkan har varit normal. Vi har varit eniga om det. Vi har haft det krångligt i förhållande till vad vi har haft förut. I fjol hade vi mannar utlånade till Ånge, men i år hade vi dessa hemma. Vi har varit nöjda beträffande spårunderhållet. Jag tror, att alla banbiträden kan instämma i detta. I nödfall skaffar vi hjälp på annat håll. Vintersnöförhållandena har inte inverkat på arbetsstyrkan på bannmästaravdelningen. Vi har inte behövt lånat ut mannar till stationerna i någon större utsträckning. Det har varit bekymmersamt med utpressningar även under vintern.

För det första så har jag legat efter banan med vakterna och tittat och jag brukar föra en bok om inspektionen. Jag har haft 11 inspektioner under mars månad. Då talar sträckvakterna om sina problem. De klagar över utpressningar o dyl. Det har sagts, att utslagen brukar röra sig om 30-35 mm. Jag har själv mätt dessa utslag. Vi mäter med spårsmått. Sedan skickar vi dit folk ögonblickligen. Jag har ställbart mått, som flyger ut så jag ser direkt hur stora utslag det är. Jag har själv konstaterat sådana utpressningar upp till 35 mm i enstaka fall. Sträckorna 2 och 4 har befunnits värst. De har de mesta 600-radie kurvorna där och där är den mesta personaluppsättningen. Det har varit besvärligast i "Offerbergskurvan". Den tendens till spårets utvidgning som märkts och som började i höstas har inte märkts under tidigare år. Det har alltid varit mycket uppfrysningar på detta ställe vilket framgår av den lämnade kilningsprofilen. Kilningar föranledda av uppfrysningar har skett på ställen där de förekommit förr om åren och även nu, men det märklige är, att utslag skett även på de platser där kilning nyss var utförd och även på platser där vi varken har kilat eller spikat förut och utan att uppfrysningar har förekommit. Såsom exempel kan jag nämna kurvan vid Simeåbron där jag själv konstaterade en utpressning på 22 mm omkring den 20 mars. Min tanke hur en sådan utpressning uppstått är att vi har en lång lutning från Karsjö mot Simeå och då sker inbromsningen på slutet och då får vi utpressningen. Tåg kommer och bromsar och det blir en utpressning i kurvan på yttersträngen på grund av inbromsningen. Banan har hela tiden varit frusen och is och även snö har legat kvar i spåret. Före den 27 mars var det ju kallt så då hade vi ingen upptining.

Utpressningarna har blivit värre nu. På påskdagen var banvakt Forsberg i Edänge ute på dagen och mätte kurvan invid bron och jag åkte där också och tittade på en del punkter där det är svagast. Forsberg har varit där och arbetat med en par tre man. Han sade, att de hade arbetat så de var slut. De hade spikat om kurvan. Det fanns inget ställe, som hade mer än 5 mm utslag. På natten pressades spåret ut så det hade 22 mm utpressningar. Det skedde på en natt alltså. Vi misstänkte, att det var tåg 65, som förorsakat detta. Detta är ett exempel som jag vill nämna på en hastig utpressning sedan omspikning nyss har skett. Det hände både i denna kurva och i en annan kurva längre norr-ut. Slipern började tina upp i påskhelgen. Det är lättare för utpressningar när sliprarna blir upptinade. Vi har hållit på med urgrävningar varje år. Vi har synat varje kilning och bättrat på dessa och spikat

om. Det har inte varit så att vi omedelbart har måst gräva ut där. I fråga om formen på utslagen så har vi på varje plats ansett oss kunna konstatera att utslaget inte visat sig som en oregelbunden eller tvärt avvikande linje på rälsen utan utslaget har haft formen av en lång mjuk kurvlinje. Det har kunnat lokaliseras icke till skarvarna utan till mitten eller "kvartarna" utav rälerna och vi har frågat oss varför inte i skarvarna. De punktformade utslagen har haft en längd av ca 10 m på båda sidor om maximipunkten. Men det har också förekommit utslag, som har omfattat tre räslängder. Även i de fallen har skarvarna gett med sig mindre i mitten och då har man kunnat se en svag vågrörelse på utvidgningen. De utpressningar, som har omfattat flera räslängder såsom i Edänge-kurvan har varit i 450-m kurvor. Jag har inte för min del konstaterat, att underläggsplattorna under den upptyningsperiod som nu pågår visat tendens att glida mer än under torr väderlek, men den saken har jag inte tänkt särskilt på. Det har inte varit något särskilt anmärkningsvärt beträffande spikbefästningen. Beträffande rälskarvar så har tillståndet varit normalt i fråga om skarvöppningar, -järn och -bultar. Slipersbeståndet har varit fullt normalt. I Djupa-kurvan har det varit bra. Det är varannat års slipersbyte. Det var inget byte förra året. Efter vintern sitter rälsvandningshindren inte så bra för hela banan är is och det är ingen som kan kontrollera dem. De är inte reglerade ännu genom att banan har varit täckt med snö och is. När jag åker på lok så har jag märkt, att på Da-loken måste det bli större stötar. Man känner särskilda slag i kurvor som måste bero på att loket är stelt och det måste i sin tur påverka spåret. Till Da-lokens personal brukar jag säga att Da-loken gör oss gråhåriga i förväg vid banavdelningen. Då svarar de, att de inte har fått en tår kaffe ännu fast de satte på kokaren när de åkte från Ånge. Det går inte att dricka kaffe i de här loken, säger de. Det är lika besvärligt hela sträckan. Det är lite bättre här säger de, men ni skulle känna hur det är norr om Hennan. Lokpersonalen frågar hur banan egentligen ser ut. Då säger vi att det inte är sämre nu än förut. De säger, att Da-loken är hopplösa. Lokpersonalen undrar om de har fel i sina reflexioner och vi undrar om vi har fel i våra. Jag har åkt med Da-lok och då brukar lokpersonalen säga, att där och där hade vi en besvärlig sväng i morse och då går vi dit och tittar och det händer, att det inte finns en utpressning ens. Det finns äldre lokförare, som säger, att ni måste väl ha ett förfärligt arbete på banan sedan vi åkt fram med Da-loken. Lokpersonalen tycker, att Ma-loken är fina.

Holmström: Vi åkte ju här i påsk tillsammans med lokpersonalen över hela sträckan Storvik - Ljusdal och vi resonerade med personalen och det var ett samstämmigt besked från alla när man frågade vad de trodde, nämligen att utpressningarna berott på Da-loken. Tidigare hade de inte gått i så stor omfattning. Även tidigare har vi varit på jakt efter syndarna. Jag ville inte tro från början, att det var loktypen som förstörde banan, men att det måste vara någon lokindivid, som förstör spåren, men vi kunde inte ringa in någon särskild; det är nog hela typen.

Var man än kommer så hör man samma om Da-loken. De, som har varit med i 15 år säger, att de inte har varit med om någon liknande utpressning som denna vinter. När tåg 65 med lok Da 904 på annandagens morgon passerade Edänge med hög hastighet då blev det en utpressning på 20-30 mm på en enda gång. Jag var då ute och synade både på kvällen och efter det att tåg 65 hade passerat. Jag kan intyga, att kurvan före det tåg 65 passerat hade en utpressning på högst 2-3 mm i hela kurvan. Jag kan inte säga om det är en viss typ av Da-loken som förorsakar utpress-

ningar eller om det är alla.

Här intages som bilaga PM rörande linjeinspektion
Långsele - Krylbo den 30.3.56.

Bil 14

*Fel!!
Det är
ingen fara
här endast
nya lok*

Byrådirektör Nyblin: Det är ett stort antal äldre Da-lok, som inte är ombyggda. Ombyggnaden har tyvärr måst uppskjutas, för loken har erfordrats för trafiken. Det har varit katastrofall på grund av sista vintern, därför har det inte kunnat utförts, men nu har ju Generaldirektören gett besked om att loken skall byggas om, så nu hoppas jag att det skall bli gjort. Det är beklagligt att det har blivit försenat och har ställt till en del olyckor. Da-lok med nummer på 900 är nya. De loken skall alltså inte byggas om.

V. J. K.

Maskiningenjör Sjöberg: Det finns 14 stycken ombyggda Da-lok av den gamla serien och 20 stycken icke ombyggda. Sedan finns det 30 stycken lok av den nya serien, som är försedda med rullager och förlängda boggiestjärter och kilplan 1:7. Av dessa senare lok har 15 stycken tilldelats 14 maskinsektionen. För att klara av oljetransporterna har ånglok måst insättas på vissa platser. I Småland inställdes el-lok och i samband därmed har Ånge tilldelats 5 Da-lok av äldre typ, varav 3 icke ombyggda och 2 ombyggda. Detta för att Ånge skulle lämna ifrån sig Du-lok till Göteborg.

I mars 1955 hade 14 maskinsektionen 11 Da-lok. I år har de 15 Da-lok. Men det vore intressant att få veta från vilken bestämd tidpunkt dessa utslag har ökat. Ett Da-lok med 15 tons axeltryck går dåligt. De har en oroligare gång än de med 17 tons axeltryck i ett och samma spår. Man satte in Ma-lok i 93-94 den 6.12.54.

Söderström: Våren 1955 hade vi inga utslag att tala om. Den 10 mars i år åkte jag med tåg 95 från Ljusdal. Tågs 95 lok var ett Da-lok nr 616 och jag hade väldigt mycket rabalder efter banan. Tåget gick från Ljusdal kl 9.40 och var försenat. Jag skrev upp mycket i min bok och dagen efter justerade vi spåret. Jag lämnade banpersonalen mina uppgifter om spåret och bad dem undersöka de platser, som jag ansåg behövde ses till. Jag ringde omedelbart till vakterna, sedan jag hade åkt med loket. Både lokföraren och jag konstaterade, att det låg illa till på en del ställen. Jag åkte med Da-lok nr 910 den 21.3. Jag kände då knölar och utpressningar. Jag är så gott som säker på att det är Da-loken som förorsakat utpressningarna. Den 22.3 åkte jag med tåg 2504 från Arbrå till Karsjö och åter med trampdressin och gjorde undersökningar av spårbredden med spårsmått och vattenpass. På måndagen den 26.3 åkte jag med B-fordon. Då krånglade dressinen så jag fick lov att stanna. Samtidigt tittade jag på spårläget och jag tänkte, att banan låg skapligt vid Djupakurvan. Sedan drog jag av dressinen på en slänt och så gick jag till Karsjö. Morgonen därpå fick jag meddelande om katastrof och då tänkte jag att det var konstigt, att jag inte såg någonting dagen före när jag for där. Jag frågade Persson om han hade sett någonting, men det hade han inte gjort.

Av Söderström gjorda utdrag ur anteckningar bifogas protokollet såsom Bil 15.

Persson: Jag åkte vid 18.00-tiden den 26.3 och då märkte jag ingenting anmärkningsvärt.

Söderström: Ingen från banavdelningen åkte morgonen före olyckan den 27.3 över sträckan vid olycksplatsen. Den sista inspektionen gjordes alltså av Persson den 26.3.

Nyblin: Jag vill lämna den upplysningen, att när det gäller Ma-lok gäller det en treaxlig boggie och i andra fallet, d v s Da-loken, är det ett ramverkslok. När man åker på båda loken får man helt olika intryck av lokens samverkan med banan; vilka olika intryck ej med säkerhet beror på att det ena loket, d v s Ma-loket, har ett bättre samarbete med banan, utan nämnda intryck kan bero på de olika konstruktionsegenskaperna. Skulle man på sistnämnda boggielok kunna åka på boggien skulle man helt säkert få ett annat intryck. Denna skillnad i konstruktionen hos de båda loken måste man ha för ögonen då man på grund av åkning på loket försöker bilda sig en uppfattning om deras åverkan på banan. Beträffande Da-loken tror man, att åverkan är stor därför att loken följer banans ojämnheter på ett helt annat sätt än korgen på ett Ma-lok, som medelst fjädrar vilar på boggierna. Det är inte enbart loket, som går på banan. Vagnarna går ju också och även dessa påverkar spåret. Förra året anmärktes det på att Da-lok på malmbanan slog ut spåret liksom här. Utan att därmed vilja förneka nämnda förhållande vill jag erinra om, att där vi gjort mätningar på spårskjutningar vid passage av olika tåg relativt stora utslag åstadkommits av loken men i alla tågen var det åtminstone en vagn som orsakade minst lika stora och någon gång större rälsutslag än loket. Dess utslag voro icke kvarstående utan fjädrade tillbaka.

Snickare Jonsson: Jag bor i en f d banvaktstuga, som heter Djupa, vid Undersvik. Jag har bott där sedan ungefär 1954. Den 27.3 var jag ute på natten och arbetade på ett lastbilsåkeri. Jag kom hem vid 2-tiden på natten och gick till sängs. Jag har en liten flicka, som var lite bråkig på natten så jag kunde inte somna på en gång. Jag somnade så småningom, men så hörde jag att det gick ett tåg före olyckståget. Sista vagnen i tåget slog lite grand. Det har jag hört förut också. Det måste ha varit ett godståg. Det var troligtvis tåg 4204. De flesta tåg hörs inte alls för man blir van vid dem. Jag somnade in igen, sedan vaknade jag lite yrvaken av ett brak och en dov smäll och rassel. Jag fäste mig inte alls vid det förrän jag fick höra folk, som pratade utanför stugan. Jag hoppade då upp ur sängen och såg folk utanför. Jag såg inte tåget genom fönstret, men sedan sprang jag ut och fick se tåget. På farstubrön mötte jag lokföraren och så sade han, att det visst inte var någon skadad. Han ville låna telefonen. Jag hjälpte honom att ringa upp Simeå station och så fick han prata med Simeå själv. Vår granne hemmansägare Jonas Karlsson stod på sin trappa och såg tåget. Jag har aldrig hört några hårda smällar förut. Jag arbetade på nätterna veckan före urspårningen så jag har sovit på dagarna och har inte stått och iakttagit tågen i kurvan någon gång den senaste tiden. Banpersonalen brukar befinna sig mycket i kurvan och arbeta.

En gång i fjol vår i början av maj månad kom Persson in och väckte mig en natt. Han ville ha hjälp. Han hade fått telefon från Karsjö station att det hade gått ett snälltåg förbi och fått krängning på loket. Karsjö hade ringt till Persson på natten och talat om detta. Persson såg sig inte klara av detta ensam, så han väckte mig. Jag tog ett spett och bröt till rälsen och Persson spikade efter. Persson sade, att om han skulle ha vänt sig till en banarbetare, skulle det ha tagit för lång tid. Han ansåg, att detta var angeläget. Det var så enkelt, så vem som helst kunde klara upp det. Detta hände vid 1/3-3-tiden på natten Persson

har inte sagt någonting till mig om banan. Han är rätt tystlåten. Persson var först en 100 meter längre bort i en kurva och sökte felet, men sedan hittade han det och väckte mig. Det var samma kurva som olyckan hände i nu. Vi spikade in ytterrälen som är närmast min stuga. Jag skulle tro, att det var en två eller tre rälsängder som vi fick spika.

Trafikinspektör Berg: Med anledning av de uppgifter, som Jonsson redan tidigare lämnat om att det skulle ha slagit till i ett tåg som passerat Djupa före tåg 93, har man försökt göra undersökning beträffande såväl tåg 4204 som 4355. Tåg 4204 undersöktes på Ljusdals station och 4355 någonstans på 3 trafiksektionen. Ytterligare undersökningar om de två nämnda tågens sammansättning skall göras.

Söderström: Jag har också trott, att Ma-loken inte var hälsosamma för banan genom att de är så tunga och genom att de på grund av sin tyngd kan hålla uppe farten så bra. Jag har åkt med en del Ma-lok och de går bra. Därför tänkte jag, att man aldrig kan känna hur det känns och genom att man har sett dels Ma-lok och dels de andra godstågsloken har jag tänkt, att det måste vara Ma-loken, som gör skadan på banan. Ma-loken går i tågen 93-94 och 21-22. På morgnarna har vi hittat stora utpressningar och vi vet inte hur många Da-lok som går på nätterna men att Ma går då. Jag har inte kunnat kartlägga några utslag som jag kan säga direkt härrör sig av Ma-loken. Det huvudsakliga arbetet som vi lagt ner veckan den 19-24,3 var på den stora kurvan, som ligger omkring km 349+350. Vi kallar den "Vängskurvan". Det var både kilning och utspikning där. Persson med mannar var någon av dessa dagar i veckan i södra änden på Djupa-kurvan. Men jag vet inte vilken dag. Han var nog där och gjorde ett litet skift. Det var nog vid kontaktledningsstolpe nr 50. Sedan när jag for på Anderssons sträcka fick jag se, att det var mycket allvarligare på Anderssons sida och då skickade jag alla man till kontaktledningsstolpe 108, vilken ungefär rör sig vid km 350+300. Då hade Andersson två man med sig där, som höll på att arbeta. Andersson arbetade då vid km 349+300 med en stor kilning och omspikning och då ansåg jag, att där nere där Persson höll till där går det inte alls illa och efter mitt mått så var det ingen fara så att de behövde stå där och ta småsaker utan att de måste till Anderssons sträcka. Följden blev att Perssons arbetsstyrka flyttades upp till km 350+300, vilken plats syns på den förut nämnda kilningsprofilen. Jag har haft denna sträcka på min avdelning sedan den 1.12.1950. Något liknande har inte förekommit förut. Utpressningar har även förekommit förut, men det har inte varit någonting att tala om.

Maskiningenjör Billvall: Det har tidigare upplysts här att under tiden från 1950 och fram till 1955 inga anmärkningsvärda utslag förekommit på spåret. Jag vill då framhålla, att vi långt före 1955 kört med 102 tons lok på denna sträcka. Vi hade nämligen innan Ma-loken insattes F-lok i tåg 23 och 24 och jag finner det anmärkningsvärt att inga utslag utav den omfattning som överbanmästare Söderström här omtalat förekommit tidigare.

Söderström: På den tiden hade vi det bra. Då hade vi inte annat än det vi var vana vid i fråga om utslag.

Sjöberg: Jag vill upplysa om att när F-loken gick här hade vi ekerbrott på dem, och F-loken förbjöds sedan att gå norr om Krylbo. F-loken gingo åtminstone till i början av 1953. Då gick inga Da-lok på huvudlinjen.

Banbiträdet Andersson: Jag är sträckvakt på sträcka 2 på banmästaravdelningen. Sträckan omfattar km 343+363 - 354+463. Söder om Karsjö har vi en besvärlig punkt i den s k Vängskurvan omkring km 349+350. Vi slutade arbetet i olyckskurvan senast fredagen i veckan före. Jag hade två mannar till mitt förfogande. Jag hade även hjälp av Persson och han hade två mannar med sig. Vi kilade och spikade in. Det var inte mycket spikningar att tala om. Efter det har jag åkt över där flera gånger. Jag hade varit och mätt med spårsmåttet där. Utslaget varierade mellan 10 och 15 mm. Det är inte något stort utslag. Det har varit utslag där tidigare. Det började i fjol sommar. Vi har inga svårigheter med att skaffa materiel. Det har varit mer utslag i år än tidigare. Det började i fjol sommar och sedan har det varit mer och mer. Vi har inte kunna komma till någon annan uppfattning än att det måste vara loken, som förstör banan. Ma- och Da-loken är ju nya sorter. Man drar den slutsatsen att det är de loken, som förstör banan eftersom det har blivit värre. Da-loken har inte varit bra. Ma-loken är nog inte heller så bra, kanske nästan sämre. Ma-loken kom väl i fjol vår och sedan har det ju blivit värre. Jag har inte lagt märke till något utslag, som jag kan hänföra till ett visst tåg. Marken var i det närmaste bar veckan före urspårningen. Slipersbeståndet är väldigt bra. Det är nog bland det bästa. Vi har inte behövt begära någon arbetshjälp. Jag har märkt att sliprarna genom upptiningen börjat bli lösare. Det blir de naturligtvis. Upptiningen börjar så fort snön går bort. Ungefär en vecka före urspårningen började sliprarna att blötas upp. Spikbefästningen blir då sämre. Vi var i Vängskurvan omkring km 349+350 och arbetade. Kurvan vid urspårningen var klotsad och klar. Det var inget annat arbete än bultdragning och sådant, som skulle göras i denna kurva. Inget utbyte av räls-spik skulle göras. Kurvan var fullt klar.

Före klotsningen och spikningen i slutet av februari rörde sig utvidgningen mellan 15-20 mm och då spikade, klotsade och kilade vi samtidigt. Det var rälsförhöjningar där. Först i fjolhöst hade vi fått lägga ner mer arbete på ompikningar. Vi hade mer ompikning i Simeå-kurvan i mars i år än förra året. Jag kan inte komma till någon annan slutsats än att det måste ha varit loken, som pressat ut spåret. Väderleken har inte varit något särskilt besvärlig i år. Jag har inte haft något besvär med snön. Snön vi har att göra med är skottning vid kilningar. Temperaturen vid urspårningen var omkring +10° när jag åkte hemifrån kl 6.30. Det har varit varmt om dagarna och fortfarande kallt om nätterna. De spårvidgningar, som förekom före klotsningen uppgick till en 15-20 mm och efter klotsningen har vi funnit utslag omkring 10-15 mm stora. Skenan pressas ut. Utslagen kan bli i mitten på en skena och det kan bli från mitten till en skarv. Utslagen är av olika längd. De längsta kan bli flera räls-längder. Det kan bli utslag på mellan 5 och 20 meter. I fråga om orsaken till urspårningen kan man tro, att det kunde ha varit ett rälsbrott. Det kan ha varit en gammal spricka där. Den syntes inte så noga, för det var fullt med jord i den. Den har varit omöjlig att upptäcka för det har varit snö där.

Söderström: Jag skulle vilja tro, att det kan ha varit någon vagn, som har gått på tok i tåget, som passerat och pressat ut spåret och om möjligt att det kunnat vara ett rälsbrott. Att det skulle ha varit ett utslag förut kan jag inte förstå. Dagen förut fanns det åtminstone inte något sådant.

Distriktschef Palm: Jag skulle tro, att urspårningen är att söka i en utslagning. Såsom vi såg märken på spåret så tyder det på, att urspårningen hade börjat innan man kommer till rälsbrottet. Man ser, att ett

fordon har gått ur före rälsbrottet.

Andersson: Man kan få den uppfattningen att första vagnen har gått ur och tagit den andra med sig.

Söderström: Vid Edänge-kurvan hade vi ingen utvidgning på kvällen, men på morgonen var det en på 20 mm..

Andersson: Jag har haft tillräckligt med arbetskraft och materiel. Om jag skulle få möblera om organisationen av banbevakningen och banans skötsel så ville jag ha det som det har varit tidigare. Alltså att sträckorna skall vara mindre än nu. Det är svårt när det blir längre sträckor att åka på. Jag vill hellre ha kortare sträcka även om jag skulle mista en eller annan banarbetare.

Söderström: Om vi får ett utslag på 5 meter och som är 10 mm går det tillbaka. Det fjädrar alltid tillbaka om det är så kort.

Palm: Vilket är det största utslaget ni har råkat ut för i mm räknat?

Andersson: Vi har kunnat ha utslag till 30 mm.

Palm: Har ni funnit någon uppfrysning i denna kurva efteråt eller före urspårningen?

Andersson: Nej. Vi har arbetat för att få så bra som möjligt i påskhelgen.

Gudmundsson: Var det snörent på järnvägsbanken när ni justerade spåret den 22.3?

Andersson: Ja.

Gudmundsson: De klotsar, som sitter i spåret på utsidan av rälsen, när är de tillsatta?

Andersson: De är tillsatta tidigare. Den 22.3 justerade vi upp spåret genom kilning.

Gudmundsson: Då åstadkom ni enligt uppgift en spårvidd med en kvarstående utvidgning av 5-10 mm, sedan har ni inte mätt spårvidden på platsen före olyckan?

Andersson: Nej. När vi mätte denna kurva den 22.3 nöjde vi oss med att ha en kvarstående utvidgning av 5-10 mm.

Gudmundsson: När man nu ser spåret här snörent ute på banken så saknas ju en del spikar. I samband med justeringen den 22.3, fullspikade ni då spåret?

Andersson: Ja, det gjorde vi utom där avbruten spik satt kvar i frusna sliprar mittför hål i plattor. När vi håller på att spika på vintern kan de gå av och då finns det inga möjligheter att vi kan få ner dem.

Gudmundsson: När vi var på olycksplatsen i dag saknades det en del spik i spåret, en del saknade huvud och en del hade skruvat upp sig, hur kan det komma sig?

2
.
Söderström: Vi hade måst pumpa upp spåret för att få dit rälen efter urspårningen. Sedan har inte spåret blivit hopspikat där något vidare. Vi pumpade där för att pressa in de nya rälerna.

Gudmundsson: Har ni aldrig märkt någon tendens att utslagen kan förekomma på vilken punkt som helst på rälsen?

Andersson: Jo, det har jag. Anledningen till att vi ej alltid spikat in till normalmättet är följande. Vi har mätt punktbaxen med snören och då har det blivit små utvidgningar kvar och det är de som har avvikit från normalvärdet.

Holmström: Strävan har varit att få jämna pilhöjder på kurvan i ytterrälen. Skulle man på en enstaka punkt spika in till noll och ha närliggande punkt till 10-15 mm så skulle man få en stöt där. Det är bättre att hålla en jämn håge att spika in det på. Det är bättre att ha en jämn utvidgning än att ha skarvhak.

Orre: Kan man inte tänka sig att förbättra innerrälsens läge?

Holmström: Man vill spika så litet som möjligt. Ju mer man spikar ju sämre blir spikfästet. Det är bättre att ta en liten bit än att ta hela kurvan.

Ombudsman Lind: Anser Andersson, att spårförhållandet är sämre nu än före sträckförlängningen?

1 Andersson: Man kan inte påstå att det är sämre.

Lind: Har de kört med provvagn på denna sträcka?

Holmström: Den gick i höstas i augusti månad. Det fanns en del oregelbundenheter i kurvan som senare genom banmästarens försorg har rättats till. I fjol höst gick banmästaren igenom det i detalj och gjorde punktbax genom hela denna kurva. Samtidigt förmodar jag, att rälsförhöjning och spårvidden rättades till.

Lind: Har man under våren haft tidigare inspektion och anser Andersson, att det behövs daglig inspektion här?

1 Andersson: Vi har nästan dagligen inspektion genom kilning. Vi kan inte uppehålla oss på samma ställe utan vi åker ju många gånger hela sträckan för dessa arbeten.

Byrådirektör Schäder: Det togs diagram med Mauzin-vagnen den 2 augusti 1955 och denna kurva hade då en spårviddsökning konstaterad till 10 mm genom hela kurvan. Dessutom var det ett antal punkter med större utslag på 18-21 mm. Dessa utslag var på en relativt kort sträcka. Det höll sig inom 10-20 meter. Det påpekades då vid körningen och som vi hörde av baningenjören så antar jag, att dessa rättades till före vintern. Diagrammet överlämnades omedelbart till bansektionen efter denna körning.

Söderström: Sedan vi fick diagrammet så spikade vi och baxade. Det vi inte hann med före innan det frös då vi kunde utnyttja baxning tog vi genom spikning i november 1955.

Palm: Om ni upptäcker ett utslag på en 27 mm på morgonen vad gör ni då?

Andersson: Vi spikar in det så fort vi börjar arbetet.

Palm: Om ni fått utslag på en tre fyra ställen och ni inte anser er hinna med alla, vad gör ni då?

Andersson: Då sätter vi ner hastigheten. Utpressningar är ju värre än uppfrysningar.

Jag har inte märkt, att underläggsplattorna vid upptiningen under dagen denna tid på året då fuktighet uppstår glider lättare än vid andra tillfällen, men jag har inte heller tänkt på den saken.

Lokförare Ellert: Jag var förare på tåg 4355 den 27.3. Vi åkte från Ånge till Bollnäs. Jag kände inget anmärkningsvärt. Jag fick höra talas om olyckan sedan på dagen. Vi avgick från Ånge klockan 23.35. Tåget drogs av lok litt Dg nr 239. Jag såg ingenting anmärkningsvärt på banan. Det gick normalt hela tiden. När jag fick höra talas om att tåg 93 hade spårat ur, visste jag, att vi var tåget före. När man sitter i ett lok varje dag tänker man inte så mycket. Jag kan inte erinra mig något anmärkningsvärt. Högsta tillåtna hastighet är 60 km/tim för 4355. Jag förstod, att det skulle bli fråga om vårt tåg, så jag tänkte särskilt efter om jag hade känt någonting. Jag har inte kört snälltåg på norrgång. På norrgång åker jag från Bollnäs med tåg 2504. Omdömet om spåret är det, att det har legat dåligt. Jag har inte hört någon säga, att de känt stötar förut där olyckan inträffade. Där tåg 93 gick ur har banan alltid legat bra. Jag har snälltåg på sydgång från Bollnäs men några anmärkningsvärda iakttagelser härvid har jag ej att nämna. Jag är av den uppfattningen, att ett Da-lok i en kurva slår mera än ett annat lok. Detta gäller Da-loken över lag. Det verkar som om en Da-maskin slår mer än en Dg- eller Dk-maskin. Jag vill tro, att loken slår på yttersträngen vid 60 km hastighet.

Lokförare Sjömark: (Förarerapporter bil. 6 och 7). Jag var förare på tåg 93 den 27.3 från Ånge. Loket var ett Ma-lok nr 828. Antal axlar i tåget var 56. Vagnvikten var 611 ton och bromsvikten 588 ton. Tåget avgick från Ånge kl 4.18 och var då 11 minuter försenat. Vi kom till Norrhög 11 min sen ank och 14 min avg, Ramsjö 14 min in och ut. Vi blev stoppade vid södra försignalen i Ramsjö genom nödutlösning på grund av iakttagen tjuvbroms. Det blev spänningslöst omkring 10 min. Det var andra vagnen från slutet det var tjuvbroms i. Det var en Fo4-vagn. Detta är tågchefens uppgift. Det var han, som ordnade detta. Hälsingenybo 28 min in och ut. Järvsö 28 min in och 29½ ut. på grund av nedsättning av hastigheten till 20 km på bangården en liten bit av spår 1. Ramsjö 30 min försening vid ankomsten; infart och ordergivning. Avgång därifrån 33 min sena.

Det var inga krängningar före urspårningen, som jag skulle behöva rapportera. Jag gjorde en bromsning vid kurvan i Undersvik, för det är lutning ända ner till Simeå station. Denna bromsning var just avslutad då krängningen började. Loket gick bra. Jag åker med tåg 93 var 16:de dag. Tåg 93 är det enda tåg, som vi i den turen har på sydgång på Bollnäs. Närmast föregående gång jag åkte var den 24.2.

Först krängde det till en gång så vi trodde, att loket skulle åka ur. Sedan var det bara att handla som vi gjorde. Vi nödbromsade omedelbart. Vi såg kontaktledningarna rasa framför oss och vi trodde, att vi skulle få dem in i förarhytten. Vi visste inte hur det var med vagnarna bakom oss då. Det krängde åt ytterkurvan. Det måste alltså ha varit åt höger. Det stötte till och tillbaka samtidigt som krängningen var. Jag förstod genom bromsningen och genom att kontaktledningen rasade, att tåget delade sig. Det måste ju ha varit något fel på spåret. Jag kände inte någon krängning tidigare som motsvarade denna krängning. Om tåget hade rullat upp till 90 km så skulle jag ha gjort en inbromsning vid Simeå, men nu gjorde det inte det.

Billvall: När ni kom genom kurvan låg loket stabilt i spåret då?

Sjömark: Ja, det gjorde det.

Billvall: Ni tog driftbromsningen och avslutade densamma. Var tåget helt loss i det ögonblicket ni kände rycket?

Sjömark: Ja, jag hade just lossat det då. Det tittade jag efter på manometern.

Billvall: Hade Ni då fortfarande känslan av att loket låg stabilt genom hela kurvan?

Sjömark: Ja.

Billvall: Har ni någon minnesbild av hur krängningen var beskaffad, var det ett hårt tvärkast eller ett doppande tvärkast?

Sjömark: Jag har för mig att det doppade till lite grand.

Billvall: Var den återgående rörelsen så kraftig att den krängde till i stolen i vilken Ni satt?

Sjömark: Ja, det var den. Det var stigning från Karsjö och sedan är det horisontellt en bit och sedan lutar det utför. Så fort jag kom upp i 90 km hastighet så gjorde jag en bromsning genom att det rullade så bra neröver. Hastigheten före kurvan var 90 km. Det måste ha varit en bit ovanför Undersvik. Vid vägporten var det loss så det gjordes ingen driftbromsning där. Genom att det blev tjuvbroms i Ramsjö hade vi uppsikt på alla vagnar bakåt. När urspårningen skedde tittade vi ut på varsina håll. Det gick så fort. Man tittade ut och sedan var det bara att vidtaga åtgärder. Jag blev inte chockskadad. Efteråt är det klart att man kände sig upprörd. Biträdet sprang och skyddssignalerade och jag sprang till bnvaktsstugan och ringde. Jag tänkte på kontaktledningarna som rasat ned och var rädd att någon resande skulle bränna sig. Jag var inte säker på att det var spänningslöst. Jag ringde på rikstelefon till Simeå. Det var tågchefhavaren, som gjorde hinderanmälan. Det var bara för kontaktledningens skull som jag ringde, inte för någonting annat.

Palm: Hade ni under färden tidigare på något sätt uppmärksammat någon vagn, som betedde sig underligt med undantag av tjuvbromsen?

Sjömark: Nej, det kunde jag inte upptäcka, ändå fick vi ha skärpt uppsikt efter tjuvbromsen i Ramsjö.

Palm: Märkte ni under körningen på något annat ställe innan ni spårade ur om det var något speciellt dåligt läge på banan?

Sjömark: Nej, inte större än att jag kunde hålla normal hastighet.

Palm: Märkte ni ingenting särskilt att det var någon utpressning av rälsen när ni gick in i denna kurva?

Sjömark: Nej.

Palm: Hur var väderleken vid tillfället?

Sjömark: När vi gick från Ånge var temperaturen +2°, men hur det var på olycksplatsen, vet jag inte.

Palm: När olyckan hade skett och telefonsamtalet var utväxlat och skyddssignalering var gjord lämnade ni väl loket och gick och tittade utefter tåget? Gjorde ni några iakttagelser på banan om det var någonting anmärkningsvärt?

Sjömark: Det är klart att man gick och tittade, men jag kunde inte hitta någonting.

Palm: Vad tror ni att detta har kunnat bero på?

Sjömark: Jag trodde, att det möjligen kunde vara ett rälsbrott. Vi lämnade loket båda. Jag hann trycka ner strömvtagaren när jag såg kontaktledningen börja rasa. Först stannade jag vid en vagn och frågade hur det var med de resande och sedan frågade jag tågbefälhavaren hur det var i tåget och efter vad han visste så var det ingen svårare skadad. Sedan gick jag tillbaka till loket och skrev en S 15 och efter det gick jag och tittade efter tåget om det var några som behövde hjälpas. Sedan var jag intresserad att gå och titta om det var något fel på spåret så jag gick dit där tåget hade sparat ur. Jag gick till km 346+826. Sedan gick jag tillbaka och synade loket. Jag kröp under dät och tittade om jag skulle se någon anledning till olyckan där. Olyckan inträffade kl 9.30. Ett hjälplok drog in oss till Bollnäs. Vi gick som bandisp från Simeå till Bollnäs. Vi inkom till Bollnäs kl 11.49. Loket skulle tagas in i stall, men vi skulle åka pass så vi fick lämna det på vändskivan. Jag har skrivit in de fel, som fanns på loket. Det var bl.a. fel på ledningstrycket, regleraren. Jag skrev att loket skulle synas och så var övre signalen i bakre änden trasig och höger sidofönster.

Maskiningenjör Kristoffersson: Loket synades på olycksplatsen innan det avgick och sedan gjordes ytterligare en undersökning den 31.3 i lokstallet av reparatörer och mig själv och där kunde vi inte finna några felaktigheter.

Kristoffersson överlämnade därefter två förarrapporter avseende Ma-lok nr 828, den ena underskriven av lokförare Stenberg, som förde tåg 22 från Krylbo - Bollnäs den 28.3 och den andra av lokförare Palm, som förde tåget från Bollnäs till Ånge.

Bil 16-17.

Lokförare Engberg: Förde tåg 2503 Bollnäs - Krylbo den 27.3. Ma-lok 828. Loket gick utan anmärkning.

Här intages som bilaga följande kopia av tjänstetelegram från maskin-ingenjören Orre. Bil 18.

Sjöberg: Överinspektör Larson har meddelat mig att lok Ma 828 undärsöktes i Vännäs mellan den 27 och 29.3. Vattnet uppmättes och tappades ur sidostöden och ny olja påfylldes. Loket var då utan anmärkning.

Sjömark: Jag har inte talat med mina kolleger om att detta ställe skulle ha varit besvärligt, men man är rädd för frostknölar. Efter den 27.3 har jag inte haft något tåg söder om Ånge.

Palm: Finns det något annat ställe inom området, som är farligt?

Sjömark: Är det något farligt på sträckan så rapporterar man ju det. Det är ingenstans jag nu tycker behöver rapporteras så länge jag kan framföra tåget enligt tidtabellen. Om det behövs, rapporterar jag till banmästarna. Jag brukar även säga till stationerna.

Gudmundsson: Lokförare Sjömark antydde, att när ni gick bakåt och tittade så misstänkte ni möjligen att rälsbrott kunde ha varit orsaken. Om ett rälsbrott skulle ha varit orsaken, skulle ni då inte ha hört något just när hjulet gick över rälsbrottsplatsen, för då bör det ha varit ett rälsbrott av sådan karaktär att det skulle ha blivit skada på rälsen. Hörde ni något särskilt just när loket gick över?

Sjömark: Nej, det gjorde jag inte.

Gudmundsson: Kan det tänkas, att vagnen efter loket skulle ha krängt och påverkat lokets gång?

Sjömark: Då kan man väl knappast ha hållit på att ramla ur stolen.

Orre: När ni passerade Ramsjö skedde en nödutlösning. Var befann sig tåget på bangården när det blev nödutlösning?

Sjömark: Loket stod vid södra infartssignalen. Tåget hade passerat tågklararen.

Orre: Stannade ni med loket i närheten av försignalen?

Sjömark: Vi stannade före försignalen i söder.

Orre: Vilken hastighet hade ni över bangården i Ramsjö?

Sjömark: Vi hade 90 km.

Orre: Ni stoppades också vid infartstågvägen i Norrhög?

Sjömark: Ja.

Orre: Har loket slängt under turen i övrigt?

Sjömark: Nej, det har gått mjukt. Det har inte vaggat i sidled.

Billvall: Har ni under er tidigare tjänstgöring någonsin med Ma-lok varit med om en sådan kraftig krängning som denna?

Sjömark: Nej.

Billvall: När ni berättade om själva händelseförloppet, sade ni, att ni kände den kraftiga stöten. Kom det någon bromsverkan som en "sugning" från tåget tydande på att vagnar gått ur spår eller började ni nödbromsa ögonblickligen?

Sjömark: Jag nödbromsade på en gång för vi kände, att vi skulle åka ur med loket.

Lokbiträdet Näslund: Jag var biträde på tåg 93 den 27/3. Jag åker denna tur var tolfte dag. Vi åkte från Ånge kl 4.18. Vi blev stoppade i Ramsjö, för vi hade tjuvbroms. Vi fick nödutlösning där. Vi hade tjuvbroms i näst sista vagnen. Jag synade inte vagnen utan jag gick till telefonen, som finns vid infarten och kontaktade tågklarararen för att få spänning på kontaktledningen igen och under tiden skulle föraren syna tjuvbromsen. Jag fick inget svar när jag ringde, utan tågklarararen kom och då fick jag reda på, att det var tjuvbroms i näst sista vagnen och jag sade åt honom att sätta på spänningen på ledningen och det gjorde han. När jag kom tillbaka till loket hade tågbefälhavaren fixat tjuvbromsen. Han sade, att det var en lindrig tjuvbroms och sedan fortsatte vi. Vi fick stanna för order i Karsjö. Vi fick kvarhållningsorder där. Sedan fick vi avgång från Karsjö. Jag lade inte märke till att det gick något dåligt innan urspårningen. Vid vägporten i Simeå var hastigheten ungefär 80-90 km. Jag satt ju på höger sida så jag såg inte hastighetsmätaren, men jag antar att den var på 80-90 km. När vi gick in i kurvan blev det en häftig ryck i loket. Det krängde liksom till åt höger. Jag sade åt föraren, att jag trodde, att vi skulle åka av spåret och jag hann knappt säga det förrän ledningarna började ramla ner. Sedan hoppade loket och krängde. Strax ovanför Undersvik hållplats gjordes en driftbromsning. Jag är inte riktigt säker på om bromsarna var loss när vi gick in i kurvan, men vid urspårningen var de loss. Det blev häftiga ryckar i loket efter krängningen. Jag vågade inte sticka ut huvudet genom fönstret och titta bakåt, för kontaktledningen åkte ner på sidan om loket. Den slog sönder siktfönstret. Jag fick den uppfattningen, att det var någon ojämnhet i spåret. Det brukar förekomma liknande krängningar, fast inte så kraftiga när loket går i kurvor. Det liksom stöter till. Jag satt på stolen hela tiden. När kontaktledningen rasade ner, förstod jag, att det var en vagn, som hade gått på någon stolpe. Jag tittade bakåt sedan vi stannat och jag såg, att vagnen bakom var ur spår. Jag såg inte, att föraren tog bromsen, men jag har den uppfattningen eftersom vi stannade så fort. Vi avgav ingen signal. Jag kan inte säga var inbromsningen gjordes. Jag rapporterade till föraren att främsta vagnen var ur spår. Sedan var jag i framänden och hämtade knalldosor, flaggan och telefonen och gick framåt och skyddssignalerade. Föraren gick bakåt. Jag hade inte kontakt med tågbefälhavaren, men föraren skulle kontakta honom och tala om att jag skulle skyddssignalera framåt. Jag gick 900 meter längre bort och lade ut knalldosorna. När jag kom tillbaka var föraren vid loket. Han talade om, att det inte var några skadade. Jag såg inte när föraren fällde strömavtagaren. Därefter gick jag in i första vagnen och hjälpte några damer att komma ut med reseffekter. Det var inga skadade där.

Palm: Gjorde ni någon reflektion över hur olyckan har kunnat inträffa?

Näslund: Genom krängningen så fick jag den uppfattningen, att det hade kunnat varit någon knöl på banan.

Palm: Kände ni inte någon stöt som om ni hade gått genom något allvarligare rälsbrott?

Näslund: Nej.

Palm: Var ni sedan bort och tittade och fick någon uppfattning om vad som hade orsakat det hela?

Näslund: Jag var bortöver och tittade, men jag fick ingen uppfattning om vad som hade förorsakat urspårningen.

Gudmundsson: Var den första stöten avsevärt mycket kraftigare än vad ni är van att känna?

Näslund: Ja, den var kraftigare. Jag satt på stolen när stöten kom, men jag hade ingen känsla av att åka av stolen. Man sitter i allmänhet och håller i sig när man åker snälltåg för det brukar gunga i kurvorna.

Gudmundsson: Var det ett långt tidsmoment mellan stöten och rycket efter stöten, eller kom det slag i slag?

Näslund: Det var kanske någon sekund sedan jag hade känt krängningen som det började rycka så jag var inte på det klara med på en gång att det hade sparat ur.

Gudmundsson: Har ni någon känsla av att rörelsen har varit i bakänden och att framänden har varit en mera sekundär stöt?

Näslund: Jag fick inte den uppfattningen, men det kan hända, att det kan ha varit så.

Maskiningenjör Warling: När man åker över en frostknöl känner man ju en krängning i sidled. Var det så eller var det en sidostöt?

Näslund: Det var nog en sidoknyck, men det kändes uppåt också. Jag har den uppfattningen, att loket lyftes uppåt och genom att det var i en kurva så är det alldeles naturligt att det vickade åt sidan också.

Orre: Var stannade tåget i Ramsjö?

Näslund: Sista vagnen stannade ungefär 300 meter utanför fasta signalen.

Orre: Varför stannade ni i Norrhög?

Näslund: Det var ett tåg, som låg före. Vi åkte nog en liten bit förbi Norrhög station innan vi stannade.

Orre: Ni talade om lok, som brukar kränga i kurvor. Är det någon annan loktyp ni jämför med då?

Näslund: Jag åker endast med tåg 93. Det är det enda snälltåg på biträdesgruppen. När man åker på godståg, märker man inte krängningarna så väl. Jag har inga andra snälltåg att jämföra med.

Orre: Sitter ni och håller i er när ni åker i tåg 93?

Näslund: Ja, särskilt i kurvor.

Orre: Kommer ni i åg om ni böjde er inåt i kurvan vid Simeå?

Näslund: Jag skulle tro det. Krängningen kommer ju utåt och då sitter man i allmänhet och lutar sig inåt.

Jag har tjänstgjort i loktjänst i 8 år, varav 3 eller 4 år i Ånge. Jag åker inte på Stockholm.

Palm: Vilken loktyp anser ni betar sig sämst i spåret i fråga om gången?

Näslund: Da-loken. Ma-loken har mycket bättre gång.

Palm: På vad sätt anser ni, att Da-loken uppträder sämst i spåret?

Näslund: De stöter i kurvorna.

Palm: Vad beror detta på?

Näslund: De är stela på något vis.

Gudmundsson (sedan lokförare Sjömark ånyo tillkallats): Vad hände när stöten kom i spåret? Först fick ni stöten, fortsatte tåget sedan jämnt framåt eller kände ni någonting efter sista stöten?

Sjömark: Nej, jag kände ingenting efteråt.

Gudmundsson: Bitrådet på loket tyckte, att han kände ryckar efteråt.

Sjömark: Nu åker vi ur, sade bitrådet och jag handlade på en gång. Jag kan inte erinra mig några ryckar efteråt.

Tågmästare Grelsson: Tågbefälhavare på tåg 93 tisdagen den 27/3.

Tåget avgick från Ånge 11 minuter sent kl 4.18. Vi fick uppehåll på vägen söder om Ramsjö. 150 m söder om infartssignalen för tjuvbroms. Lokbitrådet och jag gick bakåt där för att titta på vagnen som tjuvbromsats. Det var en Fo, den näst sista i tåget. Tjuvbromsen var inte alls farlig. Det var lite övertryck så att jag lossade ventilerna och undersökte. Tåget fortsatte och jag sade till att sovvagnskonduktören skulle uppehålla sig i vagnen och se till om det upprepades, så skulle vi stänga utav bromsen på den, men det gick bra hela vägen sedan. I Norrhög hade vi tågmöte och det var ingenting särskilt. Sedan stannade vi inte förrän i Karsjö för order. Vi skulle möta 2516 i Lottefors. Alla vagnar gick lika, det märks alltid slingringar, men det var inget särskilt. Jag vet inte var man skall draga någon gräns. Så illa som vagnarna går nu så är det hopplöst. Det är hopplöst att gå igenom tåget överhuvudtaget, vilken tid på dygnet som helst. Om jag reser till Vännäs eller om jag åker till Stockholm, det spelar ingen roll, för vagnarna går illa. Skulle vi ta upp alla klagomål från resandes sida ja, då skulle inte vår fritid räcka till att skriva anmärkningar. Jag vet fall där resandena har gått ur sovvagnarna och sagt "Snälla tåg-

mästaren får vi gå och sätta oss i en sittvagn för att vi kan inte ligga för att då riskerar vi att ramla ur". Vi för in i vagnanmärkningsboken så fort det är något särskilt, om vagnarna slingrar eller om det är något skrik eller gnäll. Jag förde inte in någonting den här gången. Det har varit en naturlig sak den här årstiden att vagnarna går illa, att det slingrar och slår och smäller. Jag har inte framfört dessa saker till någon av maskinavdelningens personal.

Det var uppehåll för möte i Karsjö. Sovvagnskonduktören hade nyss varit och väckt resande som skulle av i Bollnäs. Jag kvitterade order i Karsjö. Vi gick 32 minuter sen från Karsjö. När vi då visat klart för avgång kom sovvagnskonduktören och skulle gå igenom sovlistorna. Då sade jag till min kollega "Vi torde knappast komma fram till Stockholm i rätt tid idag som det börjar nu". Jag hade inte just hunnit mer än säga det så sade jag "Nu är det bäst du håller i dig för nu bär det iväg på sidan". Då var vi i tjänstekupén i vagn 739. Co8cs. Den 8:e vagnen. Jag kände att tåget svajade till i sidled. Jag drog genast den slutsatsen att det bar av banan. Jag tänkte att det är ingen idé att jag går upp och drar i nödbromsen för att då kanske man ramlar ut genom fönstret för att jag visste inte åt vilket håll det skulle bära iväg utan jag satt och höll i mig i stället. Det svajade till höger. Jag hörde hur det skrapade i. Jag hoppade ur och sprang efter tåget. Jag sade till de resande att de inte fick gå ut på grund av kontaktledningarna som låg i ett virrvarr. Sedan skötte jag om att skyddssignalering kom till stånd. Vi hade passåkande personal i tåget. Den ena av dem fick skyddssignalera bakåt och den andra framåt. De hämtade knalldosor i Fo:an. När jag såg att allting var klart gick jag upp till banvaktsstugan och larmade Simeå per telefon. Karsjö fick jag inte tag på därför att telefonstationen var stängd. Sedan ringde jag tågledaren och talade om förhållandet. Jag gick så tillbaka och började dirigera urlastningen av de resande. Vi fick besked att 2516 som fanns i Lottefors skulle gå upp till olycksplatsen, men detta ändrades. Vi fick meddelande att det skulle bli landsvägsbussar. Jag stoppade en timmerkörare och bad honom köra bagage. De resande ger jag en särskild eloge, ingen panik inte ett ord. Den skadade damen befann sig i vagn 705, ACo4, hon var fotskadad, vi fick tag på en bår och hjälpte henne ur och tog sedan en taxi. Underinspektoren kom och tog hand om ledningen. Det var samma tåg som kom upp till Simeå och som skulle gå till Stockholm. Utväxling skedde med buss från olycksplatsen till Simeå station. Där fick vi nya order och fick ta upp det nya tåget i Simeå. Det nya tåget utgjordes av en 1 F5, 5 C3o och 1 BCo. Vi gick från Simeå 35 minuter försenat till Bollnäs. Från Lottefors gick vi 39 minuter försenat. När jag sedan kom till Bollnäs, så undrade jag om jag skulle ha samma vagnar för att jag visste ju inte hur det skulle bli för att det här var ju bara ett uppsamlingståg från olycksplatsen men erhöll besked av stationsinspektoren att det skulle bli samma tåg för att det fanns inte vagnar. I stället för F5 fick vi en DFo10. Vi gick från Bollnäs 22 minuter sena i tågs 95 tidtabell. Sedan passerade vi den nya urspåringsplatsen och då började merdrömmen. Jag gick igenom tåget första gången då vi gick ifrån Bollnäs. Sedan jag gjort det skulle jag sätta mig och göra några anteckningar, det fanns ingen möjlighet att göra några anteckningar alls. Den första känningen var nog omkring Granbo, men det var hela linjen från Bollnäs och till Kilafors. Det står i tidningen att jag var rädd och jag var verkligen rädd. Jag har varit med länge i tågtjänst men jag har aldrig känt en sådan rädsla. Jag tänkte nödbromsa tåget en gång, men jag tänkte att vi med Guds hjälp kanske klarar oss till Kilafors. Resandena satt och blåhöll sig i C3-vagnarna. Det var några resande,

som sade "Snälla tågmästaren, skall detta hålla på länge"? "Nej, det skall det inte", sade jag. "När vi kommer till Kilafors så skall jag ordna så att vi kommer fram med livet i behåll", sade jag. Även vagnsyningen är ju absolut bristfällig. Det finns ingen vagnsyning någonstans annat än i Vännäs. En morgon när jag kom med tåg 22 så var hjulringarna loss på en sovvagn, dagen före hade 2 sovvagnar lösa hjulringar. Vad beror detta på? Är vagnarna dåliga? Det måste brista någonstans. Hjulringarna kan ju ha lossnat på linjen lika bra som i Vännäs.

Det nyrustade tåget gick med normal hastighet. 90 km. När vi kom till Kilafors ringde jag till tågledaren och sade att "ska jag fortsätta med tåget då vill jag ha hastigheten nedsatt till 75 km i timmen". Jag ansåg att tåget skulle gå ur om det var för hög hastighet. Tågklararen tog sedan hand om samtalet. Jag ropade på tågklararen på Kilafors så att det var han som ringde upp tågledaren åt mig. Vädret var på morgonen dimmigt, men längre fram på dagen blev det bra. Dessa slingringar som jag kände hänför jag till banans tillstånd. Det måste vara linjens fel att vagnarna slingrar. Det finns inget tåg, som går riktigt, utan alla hoppar och far hur som helst. Jag har inte talat med lokpersonalen något särskilt om detta tidigare. Den 2/4 anmärkte jag i Mellansel att vid gången över Skorpeds bangård gick vagnarna ungefär som i sjögång.

När vi kom söder om Krylbo märktes det ingenting, trots att vi där hade fått full hastighet igen. Alla vagnar gick lika.

Palm: Vad tillskriver ni orsaken till att vagnarna gick så dåligt här på V och IV distriktet. Det är banan har ni sagt. Beror det på underlåtenhetssynder från de som handhar banan?

Grelsson: Banan i sin helhet lämnar mycket i övrigt att önska. Det skulle vara tätare med inspektioner efter linjen än vad det är nu.

Palm: Kan det inte bero på att vi har här en enkelspårig linje som är oerhört belastad?

Grelsson: Det kan det ju bero på. En annan är ju lekman på det området. Det finns inte tid till det. Banunderhållet är inte tillfyllt. Linjen ligger illa.

Palm: Från vilken tidpunkt anser ni att linjen har börjat ligga illa?

Grelsson: Det har varit dom 3 sista åren. Jag anser att det är särskilt dåligt i år. Det har ökat.

Palm: Vid ett tillfälle lär det ha sagts att en resande skulle ha vänt sig till tågmästaren och klagat på gången speciellt på en vagn. Är det med sanningen överensstämmande?

Grelsson: Det gällde inte detta tåget.

Gudmundsson: Var det även i höstas dålig gång på vagnarna?

Grelsson: Nej, banan ligger ju på ett helt annat sätt på höstarna. Det är endast denna tiden på året.

Gudmundsson: Var samtliga sovvagnsresande kvar i sina bäddar?

Grelsson: Nej, många hade redan stigit upp.

Landsfiskal Nordkvist: Var det inget särskilt fel på andra vagnen?

Grelsson: Nej, det var det absolut inte.

Cederlund anförde, att Grelssons uppgifter delvis måste ses mot bakgrunden av att Grelsson ej var sig lik efter de sinnesrörelser, för vilka han varit utsatt.

Billvall: Jag skulle vilja anförda i anslutning till vad tågmästare Grelsson framhållit att alla vagnar gick lika uselt och dåligt att jag beträffande det tåg, som urspårade i Simeå, gjort en undersökning här med ledning av normalplanerna och gällande omlopp, och under förutsättning att det inte har blivit någon omkastning - vilket jag inte har anledning att tro - så färdades jag i Nordpilen på nordgång med avgång från Gävle lördagen den 24.3 till Riksgränsen och hade därvid anledning att gå igenom samtliga de vagnar i Nordpilen, som normalplansenligt går norrut från Boden till Narvik och vänder där och om det inte varit någon omkastning skulle vara just de vagnar, som sedermera ingick i motsvarande del i Nordpilen, som urspårade i Simeå. Då måste jag säga det, att både den vagn jag själv färdades i och av de vagnar jag gick igenom hade ingen någon påtagligt dålig gång. Att de kanske självfallet inte gick lika bra alla på sträckan upp till Bollnäs och norr mot Ljusdal det ligger i sakens natur både med hänsyn till vagnarnas underhåll och hur länge de har löpt efter senaste revision. Men mot tågmästare Grelssons uppgift att alla vagnar gick under all kritik vill jag anmäla avvikande mening, i vart fall beträffande de vagnar, som tillhör Narviksdelen, och jag tycker, att det finns anledning att mot bakgrunden av detta ta vad tågmästare Grelsson anført med en viss reservation.

Palm: Jag kan nämna, att i tåg 93 den 27.3 åkte även distriktschefen Carlstedt med familj från Luleå och han lär väl vara kapabel att kunna göra något utlåtande om tågets gång tidigare före olyckstillfället.

Trafikbiträdet Eriksson: Sovvagnskonduktör i tåg 93 den 27/3. Jag tyckte inte att tåget gick illa. Vi gick emot varandra i tåget tågmästaren och jag. Jag tog bakkdelen och han tog framdelen och sedan efter det så kontrollerade jag värmen och vattnet i sovvagnarna i främre delen. Jag hade alldeles just kommit från sovvagnarna och väckt Bollnäs-resande som skulle av här just när olyckan hände och jag kunde inte finna att det var något fel på några vagnar med dålig gång o s v. Det framställdes inga anmärkningar från de resande. Grelsson nämnde inte till mig något om att det gick illa. Vi hade uppehåll för tjuvbroms i Ramsjö och ett uppehåll i Norrhög och för möte i Karsjö. Sedan började jag att väcka för Bollnäs. Vi hade alldeles just kommit in i tjänstekupén då olyckan hände. Då sade tågmästare Grelsson "Håll i dig nu, för nu går det ur". Han verkade inte särskilt nervös under resan. Efteråt var han nog inte sig riktigt själv. Jag tror inte han kommit riktigt i balans ännu.

Jag åkte sedan med det nyustrustade tåget från Bollnäs. Det bestod av 1 BCo, 5 C3 och någon DFO 10. Vid avgången här från Bollnäs så slängde det redan från början. De resande tyckte att vagnarna slängde, men dom verkade inte uppskrämda. Grelsson sade, att han skulle begära hastighetsnedsättning, men jag hörde inte när han begärde det. Det blev nedsättning till 80 km och då blev gången betydligt lugnare. Efter Krylbo gick det väldigt bra.

Stationsskrivare Carlsson: Jag var tågledare den 27.3. Jag började min tjänstgöring kl 9.00. Vid detta tillfälle blev det inget antecknat i journalen. Jag hade ett samtal med Kilafors efter olyckan den 27.3 om hastighetsnedsättning på det nyutrustade tåg, som gick i tågs 95 tidtabellsläge. Jag kan inte relatera samtalet ordagrant. Det var så mycket annat vid tillfället. Jag talade med tågmästare Grelsson. Han befann sig i Kilafors och sade, att han vägrade att åka om de inte fick nedsatt hastighet för det slängde och hackade så hemskt. Jag talade med honom en 30 sekunder. Tåg 95 stod i Kilafors 4 minuter. Jag vände mig då till byråassistent Claesson, som var transportledare. Han sade, att det räcker väl om vi sätter ned hastigheten till 80 km. Grelsson sade, att han ville åka med 75 km. Jag tyckte också, att en nedsättning var lämplig med hänsyn till vagnarnas beskaffenhet och att de resande borde vara en hel del uppskakade efter vad som hade hänt. Att linjen var så dålig var det inte lätt för mig att vota. När jag ringde till Kilafors bad jag att få tala med tågklarareraren där och sade till honom, att han skulle skriva ut en order om nedsättning av hastigheten till 80 km och delge tågpersonalen. Ordern avsåg Kilafors-Krylbo. Det var gjort på 4 minuter. Det var aldrig frågan om att de skulle köra ytterligare tåg med nedsatt hastighet.

Under förhöret hade till förhørsledaren inkommit följande PM Bil 19.

Sedan nämnda PM föredragits lämnades av de närvarande följande upplysningar.

Berg: Av de i PM beskrivna personerna kan ingen vara jag själv. De gjorda beskrivningarna passar inte in på mig. Det är riktigt, att flera högre järnvägsbefäl varit närvarande på platsen. Jag hörde ett samtal på platsen där det uppgavs, att någon eller några resande i andra vagnen från loket hade uppgett, att vagnen gått illa under natten. När jag hörde detta stod jag inte långt från telefonposten. Det var i närheten av banvaktsstugan. Jag talade inte med någon. Järnvägstjänstemännen hade blåkläder på sig och tillhörde antagligen hjälpvagnsmanskapet. Jag frågade vid ett senare tillfälle tågmästaren om han hade märkt något särskilt på den andra vagnen från loket, men det hade han inte. Han sade, att det inte var några, som hade framfört några klagomål till honom.

Kristoffersson: Jag kom samtidigt med Berg och jag har själv inte yttrat detta om vagnen och inte hört någon annan tala om det heller. Det avser inte mig, åldern 55 år alltför smickrande. Efteråt sade Berg någonting om att någon sagt, att vagn nr 2 från loket hade gått illa och då bestämde jag att den vagnen inte fick åka från Bollnäs utan att ha synats där.

Palm: Är det över huvud taget så att i detta tåg 93 någon vagn ingår i omlopp på Ånge. Här skulle alltså förutsättas, att denna vagn skulle gått från Bollnäs till Ånge och satts in där i Ånge. Vi sätter väl inte in några vagnar i Ånge?

Berg: Nej, det gör vi inte.

Billvall: Vagn ACo4 nr 2896 går i kurs i tågs 94 omlopp Stockholm-Boden och 2805 Boden-Luleå och åter i 2822 Luleå-Boden och tåg 93 Boden-Stockholm. Den är alltså icke föremål för urkoppling eller växling vare sig i Ånge eller Bollnäs, och Nordpilen ändrar för övrigt icke sammansättning i Bollnäs eller Ånge. En förutsättning för

det samtal, som här skulle ha förts skulle i så fall ha varit, att vagnen inkopplats i Bollnäs eller i Ånge, vilket beträffande tåg 93 skulle ha skett mitt i natten och i så fall knappast lämpligt ur den synpunkten att det var en sovvagn. Det måste alltså föreligga fel på något vis.

Palm: Jag har inte gjort eller hört något uttalande om några vagnar i Undersvik. Jag hade vid detta tillfälle trenchcoat och grön hatt och har inte fällt något sådant yttrande eller deltagit i något samtal där något sådant yttrande har fällts.

Sedan uppgiftslämnaren Erik Eriksson på föranstaltande av landsfiskal Nordkvist infunnit sig, förekom följande:

Nordkvist: Herr Eriksson var ju upp på olycksplatsen på morgonen med mopeden och ni hörde på en del samtal av järnvägstjänstemän rörande anledningen till olyckan. Vad var det ni hörde?

Erik Eriksson: Det var en tjänsteman, som stod där och så kom det en annan lite senare och så frågade den ene den andre vad han trodde anledningen var. Ja, det är antagligen den här vagnen, som har orsakat det, svarade den förste. Då sade nykomlingen: "Vad är det för vagn då" och så gick han och tittade på numret. "Jaså är det den där vagnen," sade han, "den har vi fått anmärkning på förut". "Resande vågar ju inte åka med den där vagnen", sade han. Då sade den förstnämnde: "Vi hade in den för översyn i Bollnäs" - nu kan jag inte säga dagen, för det kommer jag inte ihåg, det var i alla fall någon dag före olyckan - "men vi lät den gå med i tåget upp till Ånge". Sedan uppfattade jag inte riktigt vad de sade, men att det var frågan om någon översyn där också, det hörde jag ju. Det var en sovvagn. Jag kan inte säga vilken tid detta samtal utspann sig, men det var inte med detsamma på morgonen. Jag var så intresserad av att se hur de skulle få denna vagn, så jag stannade kvar där hela dagen.

Nordkvist: Känner ni igen de tjänstemän, som hade detta samtal, som gick till den där andra vagnen. Är det någon av de närvarande?
fram

Eriksson utpekade i anledning av frågan maskiningenjör Kristoffersson och trafikinspektör Berg, men förklarade sig inte kunna bestämt säga om samtalet förts mellan dessa.

Kristoffersson: Vilken färg hade jag på överrocken?

Eriksson: Det var en mörk överrock. Jag minns faktiskt inte, men jag kan ta reda på vem det var. En sak kommer jag ihåg att ni hade tygbottiner.

Kristoffersson: Ja, det hade jag. Det är troligt, att jag nämnde någonting om någon vagn i något sammanhang, men beträffande resande har jag inget nämnt och inte heller att vagnen varit på verkstaden.

Eriksson: Jag kan garantera, att någon sade, att den hade varit in till Bollnäs på översyn.

Kristoffersson: Det har jag aldrig sagt, men däremot att vi skall ta in den i Bollnäs för översyn.

Walldén: Brukar några sovvagnar tagas in i Bollnäs för översyn?

Kristoffersson: Det brukar vi inte. Det är en godsvagnsverkstad vi har.

Eriksson: Jag kan inte säga, att ni sagt att den varit inne på verkstaden, men att den sågs över i Bollnäs, för de hade fått anmärkning på denna vagn här, men den fick gå med i tågsättet till Ånge. Just dessa ord hörde jag.

Berg: Maskiningenjör Kristoffersson och jag kom till olycksplatsen samma tid. Jag har inget minne av att vi har diskuterat några vagnfrågor, för maskiningenjören gav sig på röjningsarbetet med detsamma och jag hade andra saker att göra.

Eriksson: Det kan hända, att jag har tagit fel på personer just vid detta tillfälle. Genom att jag kanske såg er så ofta så jag fick det för mig att det var ni.

Kristoffersson: Jag kan inte erinra mig om att jag har talat med någon annan. Vi hade fullt upp med annat att göra. Den första tanken var ju: "Hur har urspårningen börjat" och vagnen, som stod närmast loket stod ganska nära spåret. Vagn nr. 2 hade slitit sig loss och var ungefär 150 meter därifrån och låg mycket långt åt sidan, så jag drog den slutsatsen, att den hade urspåret förut och sedan slitit kopplet. Beträffande reparation av vagnar har jag inte att göra med. Vi har vagnpersonal, som synar vagnarna, och de rapporterar inte till mig om det inte är något alldeles särskilt. Dessa vagnar har jag inte hört talas om förut. Jag har hört med huvudverkstadsföreståndaren och vagnen har icke varit inne på huvudverkstaden tiden efter den 20 mars och till månadens slut.

Berg: Kan det tänkas, att det var någon av den personal i Bollnäs, som har med vagnsyn av snälltågen att göra, som var på olycksplatsen och kände igen denna vagn?

Kristoffersson: Jag kan höra med hjälpvagnsmanskapet, om någon av dem har sagt detta.

Följande revisionsdata hade på särskild begäran införskaffats genom huvudverkstaden i Bollnäs. Bil 20

Ur insamlade vagnanmärkningsböcker från tåg 93 den 27.3.56 har följande utdrag gjorts beträffande sådana införda anteckningar som kunna tänkas ha samband med det inträffade. Bil 21

Innan protokollet färdigställets, hade till distriktschefen Palm även inkommit följande brev. Bil 22

Innan tågklararerna vid Karsjö och Simeå den 27.3 inkallades, föredrogs följande skrivelse den 4.4.56 från stationsinspektören Ånge till trafikinspektören i Bollnäs: Bil 23

I protokollet intages här i grafisk framställning uppgift om tåggläget den 27.3. Bil 24

Trafikbiträdet Segerberg: Jag var tågklarerare i Karsjö den 27.3. Min tjänstgöring började klockan 6.00. Trafikbiträdet Sundell hade tjänstgjort på natten. När jag kom ner till stationen var tåg 4204 på ingående och det skulle möta tåg 93.

Jag tänkte inte på tågets sammansättning. Det kan hända, att det var tankvagnar med, men det tänker man inte på. Tåg 4204 hade fått framgång i Simeå för att gå till Karsjö och möta tåg 93. Jag har inte lämnat någon skriftlig rapport i den här saken. Jag har bara antecknat i tågtidsjournalen att tåg 93 gick från Lörstrand kl 6.10. Tåg 93 skulle orderges i Karsjö, och de hade inte fått någon S9, för de stannar inte någonstans före. De skulle intagas enligt Säo § 74 mom 3. De gick 6.10 från Lörstrand och var i Karsjö 6.16. De hade tre order på S9 och de fick även en S9 på att möta 8322 i Arbrå och 2516 i Lottefors. För att det skulle gå fortare så hoppade jag på loket och sade till föraren att de skulle rulla lite sakta med tåget, för tågbefälhavaren var längst bak. Jag såg tågbefälhavare Grelsson sticka ut huvudet baktill så jag gick bakåt och mötte honom. Grelsson sade ingenting till mig om något tåg att det hade gått dåligt. Han kvitterade ordena och sedan visade jag avgång åt dem. Sedan jag expedierat tåg 93, gav jag avgång åt 4204 och sedan gick jag in och anmälde "tåg in" för 93 och ut för 4204. Sedan ringde jag Simeå och sade "tåg in" för 4204 och "tåg ut" för tåg 93. Sedan ringde jag till tågledaren och rapporterade tågen och talade om vilken tid de hade gått. Sedan ringde jag Arbrå och talade om att tåg 93 hade fått kvarhållningsorder att möta 8322 i Arbrå och så Lottefors att 93 hade kvitterat order att möta 2516 i Lottefors.

Palm: Har till Er framförts vid något tillfälle under detta år från någon lokförare att spåret ligger illa på den där sträckan?

Segerberg: Nej, jag har inte hört någonting om att spåret har legat illa.

När jag hade ringt till Lottefors och sagt till om att 93 hade fått order, så slocknade lyset, men det tänkte man inte så mycket på, för det är många gånger de bryter från driftcentralen när de sektionerar om. Då ringde driftcentralen när klockan var en 25-26 minuter över 6 och sade, att jag skulle lägga Z2 i läge från i Karsjö. Jag sprang ut och gjorde det och rapporterade att det var gjort, och sedan ringde jag till Simeå, för jag funderade var tåg 93 var någonstans. Det var dags för dem att vara inne, för de gick 6.19 från Karsjö. Då fick jag inget svar där. Sedan ringde Simeå och sade, att 93 hade spåret ur. Det var en jordbrukare, som heter Karlsson, som hade ringt ner och talat om det. Därefter ringde driftcentralen och sade, att jag skulle lägga Z2 i läge till i Karsjö. Det är väl ingen idé sade jag, för tåg 93 har spåret ur i Undersvik och de har väl rivit ner ledningarna. Det var bra, att vi fick reda på det, sade driftcentralen, för vi visste inte vad det var för fel.

Jag har tjänstgjort här sedan 1.1.54. Q12-vagnarna, som är med tågen, slänger och slår. Jag kan inte säga, om det är boggiévagnarna som slår mest.

Överinspektören för säkerhetstjänsten Ulf: Är det ofta det går Q12-vagnar med i tågen?

Segerberg: Ja, de går rätt ofta. Dem ser man varje dag.

Ulf: Hur är de kopplade i tågen, är de kopplade en och en eller tillsammans?

Segeberg: Det kan jag inte direkt svara på. Sammansättningen på tågen lägger man aldrig på minnet. Jag har aldrig sett dessa vagnar gå sist. Det är nog sällan.

Trafikbiträdet Thurstam: Jag var tågklarare i Simeå den 27.3. Jag började tjänstgöringen kl 6.00. Det första tåg, som skulle passera Simeå, var tåg 93. Tåg 4204 fick stanna i Simeå för framgångsorder för 93 till Karsjö. Då tjänstgjorde trafikbiträdet John Hedin. Vi fiok ut för tåg 93 från Karsjö kl 6.19 och jag hade klart Vallsta och gick ut och ställde på kör och sedan gick jag in igen. Jag hörde då tåget kom på tågankomstsignalen ovanför Undersviks anhalt. Efter en liten stund gick jag ut och väntade att tåget skulle komma, då var det mörkt i ställverket när jag kom ut. Jag väntade en stund ute, för jag tänkte, att det brukar ju hända att det blir brutet och sedan kommer tillbaks. Det stod också en resande där ute, och han sade, att han hade hört tåget när det var uppe i berget, men sedan hade det blivit tvärtyst. Jag kände oro, men samtidigt hörde jag att det började ringa inne på expeditionen. Jag sprang in och svarade. Det var hemmansägare Jonas Karlsson, som ringde och sade, att snälltåget hade spårat ur mitt för där han bor. Det ligger på sidan här, sade han. Då förstod jag vad anledningen var till att det var mörkt ute i ställverket. Då ringde jag upp tågledaren och stationsmästaren. Stationsmästaren kom ner också. Jag ringde också till Karsjö. Det blev hinderanmälan utväxlad. Vi visste ingenting hur det var med tåget. Vi väntade på att få något meddelande. Ungefär kl 6.30 ringde lokföraren från banvaktsstugan, som ligger där i närheten och talade om att de hade spårat ur, att vagnarna låg på sidan och att kontaktledningen var nedriven. Men han visste ingenting annars hur det var. Jag skall ut och försöka få tag i tågbefälhavaren, sade han, så återkommer jag. Jag visste inte hur jag skulle göra med ambulanser, för jag visste inte hur det låg till. Ungefär kl 6.40 så kom tågbefälhavaren och han talade om, att vi skulle ordna med hinderanmälan. Det är redan klart, sade jag. Tågledaren i Bollnäs hade kallat på hjälptåg, så det var också ordnat. Jag lämnade meddelande till tågledaren, banmästaren och driftcentralen, men då hade jag talat med Karsjö och då hade de redan ordnat med driftcentralen för de hade ringt dit när de såg att det börts och ville ha tillslaget. Från min sida blev inte polismyndigheterna larmad. Det står i planen vi har på stationen, att man skall larma polisen. I planen står telefonnumret till polisen i Simeå, men även landsfiskalens telefonnummer i Arbrå. Hemmansägare Karlsson sade när han ringde, att tåget spårat ur mitt för där han bor. Jag vet ju var han bor och hur banan ser ut där så jag tänkte, att det hade ju passerat den farliga passagen vid vägporten och banken. Sedan var det mycket med tågklareringen att göra. Inställelse och utväxling av tåg och så blev det ju extra tåg. Någon lokpersonal har inte framfört till stationen, att spåret inte skulle ligga bra där. Att spårläget blir sämre och sämre återkommer väl varje vår. Växlarna här ligger bra, men längre in på bangården är det ett bösvarligt ställe. Där brukar de vara och kila. Man ser ju tydligt när tågen kommer, att det går ojämnt.

Palm: Resenärerna fördes ju senare till Simeå för vidare befordran. Hörde ni på något sätt resenärerna uttala någonting om tågets gång dessförinnan?

Thurstam: Nej, det var ovanligt tyst av folket. Nu hade vi tre C-vagnar, som stod där, vilka hade varit med hjälptåget från Bollnäs och i dem fick de resande ta plats tills extratåget från Bollnäs kom upp. Resenärerna tog plats där och det var ovanligt tyst och lugnt. Det var bara en, som kom in och ville skicka ett telegram och ett iilsamtal. Det var inga resenärer, som klagade något särskilt då. Tankvagnarna, som brukar gå i godstågen, går ovanligt hårt. Det är förstas olika om de är tomma eller lastade också. Det är boggiövagnar. Det blir en viss jazzning på dessa vagnar. Det blir en viss kantig gång.

Palm: Ni sade, att ni hade ett ställe på Simeå bangård där spåret inte ligger bra och som de brukar rätta till. Ni har naturligtvis sett tåg 93 passera där många gånger. Har ni känslan av att tågs 93 vagnar eller någon bestämd vagn i detta tåg beter sig särskilt illa vid passagen?

Thurstam: Nej, det har jag inte.

Förste reparatör Eriksson: Efter ankomsten till Djupa utförde jag behövliga fränskiljarmanövrer och jordade kontaktledningen. Av ledningsavdelningens personal började två man undanröjning i södra änden, varjämte man började resa kontaktledningsstolpar på motsatt sida av spåret än de nedrivna.

Ifråga om iakttagelser från lok, som för min del vanligen sker i tåg 411 med Da-lok, har jag konstaterat, att loket beter sig stelt i kurvorna. Jag har ej märkt att strömvagnarna släppt kontaktledningen på grund av ojämnt spårläge. Lokpersonalen har ej sagt mig något om Da-loken.

Ingenjör Nord: Efter urspårningen vid Djupa har gjorts vissa uppmätningar som delvis äro redovisade i de till baningenjör Holmströms rapport fogade bilagorna. Protokoll över övriga uppmätningar kommer att överlämnas till bantekniska byrån. Uppmätningen mellan Simeå och Karsjö är till större delen redan färdig och kommer att överlämnas i diagramform (inre pilhöjdsättning mot 10 mm corda, yttersträngen). Uppmätning gjordes av krökningar, spårvidden och rälsförhöjningen. Dessutom gjordes fyra uppmätningar av rälsprofilen med tanke på slitningsgraden, vilka återgives i ett särskilt protokoll.

Motsvarande mätningar göras vid Granbo.

Urspårningen vid Granbo.

Här intagas som bilagor följande:

Baningenjörens i Storvik rapport angående urspårning	<u>Bil. 25.</u>
Vid rapporten fogad situationsplan	<u>Bil. 26.</u>
Ritning 7255 upptagande bl a slipersläge	<u>Bil. 27.</u>
I rapporten omnämnda 11 st fotografier. (Fogas endast till huvudexemplaret av protokollet)	<u>Bil. 28.</u>
Flygfoto över Granbo den 29.3.56. (Bifogas sex exemplar av protokollet)	<u>Bil. 29.</u>
Vissa av distriktschefen Palm tagna fotografier. (Bifogas endast två exemplar av protokollet)	<u>Bil. 29 A.</u>
Rapport från stationsföreståndare	<u>Bil. 30.</u>
Rapport från trafikinspektören i Bollnäs	<u>Bil. 31.</u>
Tågrapport	<u>Bil. 32.</u>
Förarerrapport	<u>Bil. 33.</u>
Förarerrapport	<u>Bil. 34.</u>
Förarerrapport	<u>Bil. 34 A.</u>
Driftstörnings- och skaderapport	<u>Bil. 35.</u>
Grafisk framställning av tågläget den 29.3.56	<u>Bil. 36.</u>

Bansträcknings Östlund: Jag bor i Länninge sedan den 26.1.53 och är arbetsledare på sträckan km 300+800-310+500 med 2 banarbetare och får en man till nu i tjällossningen. Största bekymret på sträckan var neråt Norrfly. Ena dagen var vi där och spikade och även dagen efter. På ett ställe på innersträngen kilade vi, det var under 5 mm. Detta gäller Norrfly. I Granbo en vecka före olyckan var det inga särskilda utslag i Granbokurvan. Det förekom kilningar i fjol och det var lite tidigare på året än nu. Det är svårt att förklara utslagen, det beror mycket på årstiden. Sådana här arbeten få vi företaga denna tid på året. I år har vi flera utslag än tidigare. Jag tror att det är något lok som fördärvar spåret. Jag kan inte direkt påvisa något särskilt lok. Det är svårt att komma ihåg, man lägger inte märke till loktyperna, det är mest spåret man lägger an på.

De sista två åren har det varit värst med utslag. Det började nog förra året någon gång med de mesta utslagen. Det är inte bara i Norrfly, men i Norrfly har vi haft de största. 25-30 mm kan det ha varit där. Vid ingången till Granbo i olyckskurvan märkte jag utslag på morgonen den 29.3 när jag åkte. Det var högst 15 mm. Tidigare har jag inte just på det stället märkt utslag, men jag tror att det var något där i fjol.

Det kan gå ett tåg och sen kan ju ett annat komma, och då kan det vara ett utslag. Detta kan inträffa även på dagen. Jag kan inte yttra mig om vilka lok det kan vara som åstadkommer utslagen. Min sträcka kanske är i drygaste laget. Sträckan är 10 km. Det är kanske lite nätt om folk. Min kollega Stenberg har varit mycket ensam, eftersom jag varit på plogning och spårrensning i vinter. Några särskilda anmärkningar mot sträckan har jag inte. Jag skall få en man till nu denna årstid, och det är jag belåten med. Det har inte brustit något i fråga om materielltillgången, och vi har fått det vi behövt.

Dagen före olyckan var vi i kurvan söder om bangården. Där hade vi mera utslag än vid olycksplatsen. Utslagningen söder om Granbo var ungefär 20 mm. Vi började med utslagningen söder om Granbo först, eftersom den var större och vi hade våra arbetsgrejor där. Vi ansåg att det inte var någon fara med utslagningen norr om, så vi koncentrerade hela arbetskraften på utslagningen i söder, men det var meningen att sedan vi var klara med utslagningen i söder skulle vi flytta våra arbetsgrejor till norr. Men det hann vi aldrig.

Utslag vid infarten till Granbo norrifrån brukar annars ej förekomma i nämnvärd utsträckning. Utslagningen i norr på olycksmorgonen upptäckte jag genom att se på ytterflänsen på lillhjulet på dressinen. Jag mätte inte med spårmått. Jag vet ju precis hur dressinen går. Utslagningen var bara på yttersträngen. Den var mycket jämn och jag bedömde den till 15 mm. Den var ungefär 4-5 meter lång.

Den 28.3. åkte jag över på morgonen och på kvällen. Utslaget måste ha uppkommit under natten, kanske någon mm på eftermiddagen den 28.3. Det måste vara mer än 15 mm för att detskall vara någon fara. Vi bedömer efter utseendet på utslagen. Om det är jämnt och fint eller inte.

På ytterligare frågor meddelade Östlund följande:

Spårutvidgningen, som jag upptäckte, var några meter norr om vägövergången, omkring 3-4 meter. Själva vägövergången var fin som den skulle vara. I denna har inte gjorts några arbeten i vinter annat än urskrapning av snö och is. Det är en skuggig plats. Vi tittade på spikarna vid utslaget, och med dem var det ingen fara. De hade rört sig på grund av utslaget men inte annars och de var inte rostiga. Det var full vinter däruppe i den kurvan och det var rätt kallt den morgonen. Om vi bedömt utslagen både norr och söder om Granbo som farliga hade vi stoppsignalerat, vi har ju flaggor och knalldosor på vår hjuling, sedan hade vi anmält till befälet så att vi fått hjälp.

Vi har aldrig behövt sätta ner hastigheten på grund av utpressningar någon gång men däremot på grund av ett rälsbrott. Slipersen i kurvan blev utbytt i fjol sömmar. Det är vartannat års byte. Slipersbeståndet är gott, höst och vår kan det ju bli lite mörkt av regnet. Det kan hända att de ser murkna ut en del men att det inte var någon fara, med dem. I år ha vi ej genom banmästaren hört att lokpersonalen klagat på banan, men däremot i fjol rapporterades klagomål från lokpersonalen. I fjol hade vi en rätt besvärslig kilning i olyckskurvan, men i år har det varit bättre och det beror möjligen på att det blivit dränerat på sidan där.

Klagomålen var tidigare i fjol medan spåret var fruset. Detta gäller kilningarna. Vi mäter bredden med spårsmått när det är något misstänkt. I höstas t e x spikade vi om alla kurvor och mätte efter ompikningen. Stenberg är inspekterande vakt. I Norrfly hjälpte Stenberg också till och vi var fyra man där. Jag resonerade inte med någon om arbetena i Granbo och hade inte överbanmästaren inkopplad på något av arbetena. Vi flyttade upp till Granbo på onsdagen den 28. Då var vi 3 man däruppe. Stenberg hade inga mannar. Jag träffade banarbetarna vid rastkuren som vi har vid övergången där. Den ligger vid vägövergången. Jag diskuterade med dem vad jag iakttagit så dom visste att vi skulle flytta dit. Banarbetare Björklund bor alldeles bredvid olycksplatsövergången. Han påpekade inte att han sett något. När vi spikat kurvan i Norrfly fattades det väl ungefär 4-5 mm till normalmått.

Banbiträde Stenberg: Jag är sträckvakt på sträckan km 300+800 - 310-500. I år är det kilningar på ställen där det aldrig varit något förut. Jag tycker att det blir för dåligt underhåll på hösten och det är då det skall vara underhåll. Dels kan det vara sliprarna, dels att man får spåret i rätt läge innan det

fryser. Det finns inget folk. Jag gjorde upprepade påstötningar i höstas till överbanmästaren, och fick det svar att "det skall Engström göra". Man har liksom inte varit betrodd. Engström har varit arbetsledare även på den här sträckan med sammanslagna lag. I somras gick Engström nämligen med alla arbeten och han hade folket och utförde lyft. Engström är annars banbiträde nere i Vik med sträcka närmast Bollnäs. Jag gjorde upprepade påstötningar i höstas men då skulle dom ut på bangården i Bollnäs och lyfta den först och sedan hade det frysit ihop. Jag skulle velat haft ett särskilt arbetslag för min sträcka för att på hösten göra arbeten på spåret så att det låg bra till vintern. Spik har inte funnits i vinter. Vi har fått använda gammal spik. Annan materiel som vi velat ha har vi fått. Vi har sagt till i banavdelningens förråd, vanligen hos banarbetare Hallgren. "Det finns ingen spik", har vi fått till svar.

Tidigare i vinter har vi haft det besvärligaste stället vid km 304, d v s vid Norrfly, där det har krånglat hela vintern. Jag bor i Karlslund norr om Kilafors, så jag har nära till platsen i Norrfly. Besvärligheterna på platsen har bestått i utslag. Det har varit både kilningar och ompikningar. Utslagen har blivit för att det ligger snett för det mesta.

Jag har två man i laget. Jag har ansett att två man är för litet och jag har sagt till för att hinna med det arbete som skall göras. Banan är inte bra, det är synd att säga. Det skulle vara urgrävningar för att få ett bättre spåräge. Det är grusballast på hela min sträcka. Det ligger bra i gruset när det är fryset. Jag vill att det skall makadamiseras.

På platsen i Norrfly tog vi det som för ögonblicket var nödvändigt. Jag kan inte säga när vi var färdiga i Norrfly. Granbo är också besvärlig både söder och norr om. På bangården har jag aldrig varit med om kilningar, det förekommer kilningar vid växlarna men inte annars. Måndagen den 26 åkte jag hela vägen. Jag åkte med hjuling och såg på spiken, det var högst 10 mm utvidgning i norra kurvan då. Det var ingen större skillnad på återvägen. Jag märkte inte mer än att det var en utvidgning dom höll på med i södra änden. Efter det jag åkt inspektion var jag upp till Granbo och gick igenom hela kurvorna. Jag drog bult i växlarna och satte på nya fjäderbrickor.

Östlund sade ingenting om utvidgningarna, jag var på det klara med att dom skulle fortsätta i norra änden efter det dom varit i södra änden. Den 28 var vi däruppe allesammans, jag talade inte något särskilt med Östlund om utslagen i norra änden. I södra änden var det ompikning. Spikarna tog bra, slipersen var frusen. Dom skulle göra färdigt i Norrfly, sedan södra änden i Granbo och därefter norra änden. Efter dessa arbeten skulle vi fortsätta ovanför Sibirien-stugan som vi kallar den. Den ligger drygt 1 km norr om Granbo. Där var rälsförhöjning på ett rakspår. Vi hade inget särskilt bekymmer för banan utan detta var de arbeten som

skulle göras. Vi visste ju att påsktrafiken skulle börja, men vi fick ju en extra man på torsdagen den 29 för att vi skulle hinna med dom här arbetena. Han var redan i arbete när Nordpilen kom. Det var banarbetare Malm från Granbo. Han hade arbetat med förlängning av en trumma, men det arbetet fick han lämna för att hjälpa till med arbetena i Granbo. Det var inga svårigheter att få honom till Granbo som hjälp, då jag anförde att vi måste ha klart dessa arbeten före påsk. Inspektionerna blevo så gott som dagligen dessa dagar.

Vi har inte haft någon hastighetsnedsättning på den här sträckan i vinter, men i fjol hade vi en nedsättning vid km 302+800, söder om Norrfly. Anledningen var då ett utslag, som blivit på en natt.

Överinspektör Ulf: Vad anser herr Stenberg om sådana här utslag, är det så att det ^{kan} vara några mm och sedan ökar det någon mm varje dag.

Stenberg: Det kan bli någon mm, men sedan kan det ligga i veckor men sedan efter ett tåg kan det vara utslaget många mm.

Ulf: När anser ni att ett utslag är farligt?

Stenberg: Det beror på hur det ligger till, det är inte bara storleken utan det är typen. Det kan vara ett litet utslag som är farligt om det ligger illa i spårsläge. Om det ligger jämnt får det ju ligga på 10 mm. Vi har inte fått några direktiv från överbanmästaren hur vi skall förfara, utan vi bedömer själva.

Ulf: Om ni upptäcker ett mycket kraftigt utslag som ni anser är farligt för trafiksäkerheten, vad gör ni då?

Stenberg: Det blir hastighetsnedsättning om det anses farligt. Vi ringer banmästarexpeditionen och varskor stationen. Jag får säga till Östlund, åka efter honom. Kan inte Östlund komma, går vi till överbanmästaren. Utslagen tar vi först alla gånger. Skulle Östlund vara upptagen så att vi inte kan avhjälpa utslagen på en gång, då får vi tillgripa hastighetsnedsättning. Vi får själva bedöma i vilken ordning vi skall taga arbetena. Överbanmästaren åker ju också sträckan och då kan han ringa och säga att där och där gick det sämst och då får man försöka att leta sig dit.

Distriktschef Palm: Fanns det något utslag i olyckskurvan den 26?

Stenberg: Det var ett litet utslag där då på en 5-6 mm. Det bedömde vi inte vara något oroande.

Palm: Hur märker ni ett utslag när ni åker?

Stenberg: För det mesta brukar man titta på spiken, då syns det på en gång. Om vi märker något särskilt mäter vi noggrannare med spåråttat.

Palm: Ni har inte hört på andra vägar att det fanns något större utslag här den 28 på kvällen?

Stenberg: Nej det har jag inte.

Palm: Ni hade velat rusta upp banan på hösten för att få ett gott spåråttat. De insatser ni hade gjort var de mindre, beroende på att ni hade för litet med folk?

Stenberg: Ja, de var mindre. Banan hade inte försämrats genom ökad belastning.

Palm: Är utslagen i år större än vad de var 1954?

Stenberg: Ja, det är de.

Palm: Är de i år flera än vad de var motsvarande tid 1955.

Stenberg: Ja.

Palm: Vad anser ni orsaken till de ökande utslagen?

Stenberg: Brist på underhåll på spåret. Banan har en sämre standard nu än förra året.

Palm: Bedömer ni inte att det kan bero på tex dragkraften.

Stenberg: Nej.

Palm: Hur mycket folk hade ni 1955 på våren?

Stenberg: Då hade vi tre mannar och nu har vi en och två. Nu för tillfället är dom två.

Palm: Er kollega Östlund anser att de ökade utslagens antal beror på loken.

Stenberg: Det är ju klart att dom hjälper till.

Palm: Beträffande materielen så säger ni att ni inte fått den spik ni behövde. Östlund påstod att det inte felats i den materiell han velat ha.

Stenberg: Nu är det så att jag varit ensam så gott som hela vintern på sträckan och haft både arbetslag och inspektion. Östlund har varit med om spårrensning och plogning. Jag anser att det blir för långa sträckor, man hinner inte. Det är endast spiken som vi inte fått i tillräcklig omfattning.

Ulf: Hur mäter och konstaterar ni utslagen?

Stenberg: Vi har spårmaten med alltid. Om vi tycker att vi inte behöver använda spårmaten, då tittar vi på spiken om den står snett, vi tittar ju också på rälsen. Man märker på lillhjuliet på dressinen om det är något särskilt också, men det beror på vilken dressin man har, jag anser inte den metoden så säker.

Ombudsman Cederlund: Det kan inte hjälpas att jag under gårdagen hade en känsla av att man från banavdelningssidan kanske inte lämnat de uppgifter man skulle tro att de hade gjort. Man svarade inte på frågorna så som man trodde de skulle göra. Dom hade sagt vid tidigare tillfällen, dels till förbundet dels vad som framgår av en rapport som jag fått i dag från vår representant för lokpersonalen vid olyckan vid Granbo den 29 nämligen Westberg som sitter här. Han har ju själv yttrat om att han var med baningenjören under långfredagen på en inspektionsfärd och dom hade ju då tillfälle att tala med en del banpersonal efter vägen och dom här för Westberg uttryckt att banan var dålig dom ansåg att sträckorna var för långa och att tillgången på hjälp för arbetets utförande var otillfredsställande. Det tycks vara så att Stenberg har sin bestående uppfattning och den tillkännager han också. När Stenberg här var inne på frågan om det bristande underhållet under höstarna så är det självklart, och det tror jag också att banteknikerna skall kunna vitsorda, att om det blir ett dåligt spårålag när spåret fryser fast på hösten så återverkar det givetvis också på underhållsarbetet under vintern. Det är detta Stenberg velat framhålla. Den hjälp som är erforderlig på hösten innan spåret fryser fast, det är den som han inte fått. Det kanske är det som varit en av orsakerna till att det varit svårigheter under den här vintern. Jag skulle vilja att man gjorde några stickprovsundersökningar om just frågan som Stenberg varit inne på, främst med hänsyn tagen till att jag inte tror att man har den uppfattningen som givits tillkänna här av den banpersonal som är hörd tidigare.

Stenberg: Sommaren 1954 hade vi alltid två man till hjälp. Sedan blev det fyra till lagen. På sommaren 1955 gjorde Engström en posteringslyft. Då var vi 6 man.

Palm meddelade att under dagen ytterligare ett antal förståndare för bannmästaravdelningar samt sträckvakter tillkallats för att lämna uppgifter i av Cederlund angivna avseenden.

Överingenjör Gudmundsson: Våren 1955 hade ni hjälp av tre man. Våren 1956 en eller två, nu två. Är det nu två med den mannen som ni fick på begäran den 28?

Stenberg: Nu är dom fyra.

Gudmundsson: Utslaget var större söder om Granbo. Har ni någon uppfattning om proportionerna där?

Stenberg: Det är min egen uppfattning att det var 5-6 mm vid

urspåringskurvan och 15-20 mm söder om Granbo.

Gudmundsson: Ni nämnde att ni inte har några kilningar och besvärligheter på huvudspåren på bangårdarna och att ni inte behövt göra några arbeten på dessa platser. Kan man därav tyda att ni håller en något lägre standard på bangårdarna?

Stenberg: Nej, det gör vi inte. Det är ingen lägre standard på bangårdarna än linjen i övrigt.

Gudmundsson: På våren 1955 hade ni en hastighetsnedsättning. Hur fick ni kännedom om det utslaget?

Stenberg: Via lokpersonal till överbanmästaren och sedan till mig. Då vidtog vi åtgärder omedelbart på natten.

Gudmundsson: Har lokförarna sedermera under det här året rapporterat ställen där into spåret legat bra?

Stenberg: Några sådana rapporter har inte kommit till min kännedom.

Överinspektören för bantjänsten Jerneryd: Anser ni att väderleken på höstarna har någon betydelse för det arbete man behöver lägga ner på spåret?

Stenberg: Ja, det har den.

Jerneryd: Var det någon skillnad på väderleken hösten 1954 och hösten 1955 med tanke närmast på nederbörden?

Stenberg: Jo, det var det, hösten 1954 var det ett gräsligt regnande.

Jerneryd: Varför jag ställde den här frågan var om det myckna regnandet hösten 1954 kan ha varit anledningen till att man behövde lägga ner mer arbete på spåret den hösten än hösten 1955.

Stenberg: Ja, 1954, men hösten 1955 var det ju också regn så att det låg och plaskade. Jag anser dock inte att hösten 1955 var lika regnig. Lika mycket arbeten har det inte behövts 1955, men det skulle ju tagas upp det som var.

Jerneryd: Sommarjusteringen om jag inte missuppfattar er hade varit av samma omfattning och hade givit samma spårstandard sommaren 1954 och 1955.

Stenberg: Ja.

Jerneryd: Den 27.3 arbetade Stenberg på bangården i Granbo med dragnig av bult och byte av fjäderringar. Pågick det arbetet i alla växlarna?

Ansåg ni att detta arbete var nödvändigt med hänsyn till säkerheten, att det gjordes då?

Stenberg: Ja, det får inte fattas någonting i en växel.

Jerneryd: Om ni hade väntat med detta arbete till efter påsk, hade det varit möjligt?

Stenberg: Det är svårt att säga, man förebygger ju så fort man ser något.

Jerneryd: Om ni hade gjort de båda tågspårsväxlarna färdiga och lämnat dom fyra sidospårsväxlarna före påsken, hade det varit tillfyllest?

Stenberg: Det är ju tågspår ända in på 3:an.

Jerneryd: Är hastigheten densamma på sidotågvägen som på huvudtågvägen?

Stenberg: Nej.

Jerneryd: Varför jag gör dessa frågor är närmast det om Stenberg bedömt spårarbetet ute på banan så angeläget att ni behövt göra det. Hade ni då kunnat lämna arbetet med växlarna?

Stenberg: Ja, det hade jag kunnat göra. Det var inget oroande med spåret den 27.3.

Jerneryd: Banarbetare Malm, som arbetade med en trumförlängning, var han ensam sysselsatt med det arbetet?

Stenberg: Nej, dom var fyra man. Inte förrän den 28 bedömde jag situationen så att en av dessa banarbetare som höll på med trumförlängningen behövdes för att förstärka arbetslaget för att justera spåret.

Palm: Om ni skulle få organisera er bevakningssträcka som ni ville. Hur stor skulle den vara och vilken arbetskraft?

Stenberg: Då ville jag ha tillbaka gamla sträckan på $4\frac{1}{2}$ km med två eller tre man, d v s lika många mannar som jag nu har på en mil.

Palm: Hade ni två eller tre man på den tiden ni hade $4\frac{1}{2}$ km?

Stenberg: Vi var två för det mesta. Jag vill rekommendera att gå ihop två sådana sträckor med en ordentlig justeringslyft på sommaren. Det är skillnad i svårighet att hålla växlarna i Granbo i skick. Det beror på att det är fel vinkel på korsningarna. Efter radien på kurvorna är det fel vinkel på korsningarna. Dom skulle kastas om.

Schäder: Hur är det med spårslaget mellan norra växeln och vägövergången?

Stenberg: Inga utslag eller omspikningar där.

Schäder: Enligt diagram som togs i höstas var det rätt stor spårvidd där.

Stenberg: Vi spikade enligt diagrammet, hela vägen.

Lokförare Westberg: 1952. Vilken uppfattning har Stenberg från banan nu och då?

Stenberg: Innan det blev långa sträckor hann man ju med det man skulle göra, men som det är nu så hinner man ju inte.

Westberg: Är det vanligt att ni är ute och arbetar under helgerna?

Stenberg: Om det är något särskilt, men inte annars.

Westberg: Sedan skulle jag vilja veta vilken uppfattning man har angående lokförarrapporterna. Om en lokförare lämnar en rapport på ett ställe är det nog för att föranleda en åtgärd? Den frågan går till baningenjör Holmström.

Holmström: Jag får vara tacksam för de rapporter man får ifrån lokpersonalen. Jag kan inte erinra mig att det är många gånger det förekommit att det står på lokförarrapporterna att det är dåligt spårsläge.

Stenberg: Jag har varit inspekterande sträckvakt sedan april eller maj i fjol, dessförinnan var jag arbetsledare på samma sträcka sedan 1948. Det är det arbetet som Östlund har nu.

Jag kom till olyckan $\frac{1}{2}$ min efter urspårningen. Enligt min uppfattning inträffade urspårningen söder om vägen som korsar banan i norra änden av bangården.

Palm: Hur kan Stenberg förklara de mycket tydliga märken som finns omedelbart norr om vägen?

Stenberg: Vagnarna efter, utav slängen så har dom hoppat ur. Urspårningen har skett söder om vägövergången. Jag pratade med lokföraren på 23:an, och den gick efter klockan 7 på morgonen och det kändes ingenting där sade han.

Palm: Jag skulle vilja veta vad ni grundar det på att urspårningen måste ha ägt rum söder om vägövergången.

Stenberg: Att det slagit ut på något vis. Det kan det göra efter en godsvagn.

Palm: Är spåret sämre söder än norr om vägövergången?

Stenberg: Ballasten är sämre mellan växeln och vägen.

Palm: Har ni märkt något utslag i spåret där förut?

Stenberg: Nej, men norr om vet jag att det var ett utslag på morgonen på 15 mm ungefär. Utslaget var ungefär 12 m långt.

Överbanmästare Fors: Föreståndare för banmästaravdelningen 407 Kilafors-Lottefors sedan 1950. Den nu aktuella sträckan har hela tiden ingått i min avdelning. Det är ju så att denna årstiden så förändras ju spåret dag från dag. Jag åkte strax före olyckan eller tisdagen den 27, och det var ett hopplock av vagnar för det nyutrustade tåget efter urspårningen vid Djupa. Jag åkte på loket till Kilafors. Jag antecknar alltid de bristfälligheter jag känner när jag åker på lok. På den resan så kände jag en liten knyck vid kontaktledningsstolpe 121 mellan Länninge och Granbo. Det var den första, den var inte så hård, det vara mera en jämn knyck. Det var på Engströms sträcka. Sedan kände jag en släng ungefär vid vägövergången norr om Granbo. Ytterligare så gjorde jag en anteckning om kurvan söder om Granbo mellan stolparna 105-95, men jag var mycket osäker på att det var något fel mellan 105-100. Däremot en mycket ojämn gång mellan kontaktledningsstolparna 100-95. Sen kände jag inte något anmärkningsvärt vidare fram till Kilafors. När jag kom tillbaka till Bollnäs, kunde jag inte få tag på någon bevakningsgubbe, vi hade ingen på hela linjen. Banarbetarna hade vi samtliga uppe i Djupa. Då talade jag med min banmästare Eriksson att han skulle ringa dem och säga till att de skulle titta på de här ställena. Det första jag gjorde på onsdagsmorgon så frågade jag banmästaren om han fått tag på dom här banvakterna och det hade han så att de hade fått besked. Det gällde både banbiträdet Engström och Stenberg. Båda ställena nämndes. Det är lite svårt att i 95 km hastighet direkt ange vilket ställe det är. Det var en bit utanför norra växeln i Granbo. Samtidigt kan jag nämna att banbiträde Engström stod vid växeln den dagen. Jag nämnde detta till banmästare Eriksson, "nu stod Engström vid växeln" sade jag "men glöm inte att tala med honom om detta i alla fall". Jag har sedan talat med Engström och han påstår att det var något skarvfel då, någon bult eller sådant som han lagat. På dagen så resonerade jag och min näraste man hur vi skulle fördela arbetsstyrkan och inspektioner. Vi visste ju att vi hade fyra helgdagar och ville ju då ha spåret så bra som möjligt. Vi kom sams om att han skulle åka till Granbo och då hade vi där två man placerade vid Böle banvaktsstuga, km 308+800, de höllo på med dikningsarbeten.

Palm: Kan man säga att det skett någon förändring beträffande banan under dom senare åren. Om ni tycker att det blivit besvärligare på banan?

Fors: Det kan jag absolut inte tycka. Vi har gjort vissa förbättringar, inte så stora visserligen. Tågtätheten mellan Bollnäs-Kilafors är ju stor. Att vidtaga urgrävningar på vissa platser, det är ju väldigt svårt. I stället så har jag med baningenjörens tillåtelse begärt anslag för att i stället dika ut vattnet ur de besvärligaste ställena. Vi gjorde upp en 5-års plan över dikningsställena som vi nu har tagit en del utav, så genom det har det ju blivit förbättrat i stället för försämrat. Grusballasten har ju inte bytts ut men den har förstärkts på de ställen det varit svagt. Jag kan absolut inte påstå att det blivit sämre. Ballasten är ju enligt min uppfattning förstås förliten på sina ställen. Det vore önskvärt att få den bytt, men vi väntar ju å andra sidan på makadamisering och då vore det ju oekonomiskt med ett utbyte av grusballast.

Palm: Har överbanmästare Fors något minne utav hur mycket folk ni hade till förfogande år 1951. Har det skett någon större förändring från 1951 till nu?

Fors: Förminskningen från 1950 och till nu på banarbetare skall röra sig omkring 16 man.

Palm: Är personalstyrkan för liten nu eller har den visat sig vara tillräcklig?

Fors: Enligt mitt förmenande har den visat sig vara tillräcklig. Det visar ju också om vi går tillbaka till mina arbetsjournaler att jag har ju i ganska stor utsträckning kunnat låna ut banarbetare till trafikavdelningen till snöröjning under vintern. Under sommaren kan det uppstå tillfällen som man kanske skulle önska sig några fler arbetare. Jag har faktiskt inte gjort några framställningar till baningenjören om att få mera folk. Vi har rätt så många "7-åringar" vid denna avdelning och rätt mycket konvalescenter som inte är fullgoda.

Palm: Har detta allvarligt påverkat banunderhållet på er avdelning?

Fors: Det kan jag inte påstå, i så fall har jag slagit larm. Jag tycker att banunderhållet på min avdelning var i höstas synnerligen gott. Den uppfattningen hade jag. Jag fick ett erkännande av baningenjör Holmström i höst över att jag hade ett gott spårläge.

Palm: 1952 skedde en allmän nedskärning av sliperstilldelningen, beroende på leveransförhållanden o s v. Har det år 1954 och 1955 varit svårt att få sliprar till utbyte?

Fors: Nej det har det inte. Jag kan nämna att vi byter vartannat år vissa sträckor. Förra sommaren bytte vi mellan Granbo och Bollnäs, 10 km, 1.866 sliprar. Det anser jag var tillfyllest.

Palm: Har det någonsin hänt att ni fått för lite tilldelning av rälsspik och skarvjärn?

Fors: Nej, det har det inte. Visst kan det ha varit nått någon gång men inte så nått att vi måst underlåta att spika.

Palm: Har ni märkt någon ökad tendens till uppfrysningar i spåret, under de senare åren?

Fors: Denna vinter har varit särskilt svår, och det beror väl på den starka kylan. Den har gjort att tjälen trängt djupare ner i marken. Vid Norrfly anhalt har vi en kurva strax hitanför och den har varit besvärlig. Det har varit mycket uppfrysningar där. Då vidtog vi djupdikning med instickare på var 10:e meter. Det gjordes 1954. På vintern då 54-55 hade vi ingen kil i denna kurvan. Så mycket hade denna djupdikning gjort. I vinter däremot har vi haft rätt så mycket kil, och det beror på att tjälen trängt djupare.

Palm: Har ni märkt någon ökad tendens av utslagning i rälsen under de senare åren?

Fors: Utslag har vi haft. Jag dömer Da-loken. De är dom svåraste enligt min uppfattning. Gången på Ma-loken är inte så svår.

Palm: Har ni märkt någon ökad tendens i år mot förra året?

Fors: Nej, det har jag inte märkt.

Gudmundsson: När ni hade urspårningen här, hade ni spik då?

Fors: Vi anskaffade spik från Kilafors-avdelningen. Vi vill ju inte ligga på ovanligt stora lager, det är ju inte ekonomiskt försvarbart. Har det varit nått någon gång så har det klarats av på ett eller annat sätt. Jag tycker inte att det är befogat att säga att vi inte fick spik. Om det har varit brist på någon annan materiel någon gång så har det berott på eftersläpning av leveranser. Det har inte berott på brist vid SJ.

Det är Östlund som gör inspektionerna och Stenberg är arbetsledare. Just nu vid detta tillfälle hade dom kastat om arbetsuppgifterna. Östlund är banvakt och Stenberg är banbiträde.

Sträckvakten har ju direktiv förut att han skall sköta sin sträcka. Arbetsledaren skall sköta arbetena inom sträckan. Sträckvakten gör sin inspektion, upptäcker han någon bristfällighet, så åligger det honom att göra arbetsledaren uppmärksam på det. Så är gången. Den inspekterande vakten skall även ha verktyg med sig så att han kan klara av en mindre sak. Om det inträffar något oregelmässigt skall dom rapportera det uppåt. Det är rätt ofta dom sätter sig i förbindelse med

mig. Den närmaste tiden har ingen begärt någon hjälp. Jag har däremot själv hört mig för. Spårläget har enligt min uppfattning varit gott. På onsdagen åkte jag till Lottefors. Vi håller på att gå igenom spåret där med en avloppsledning, så vi har haft spåret upphängt där. I Lottefors träffade jag den vakt som hade bevakningen för det arbetet som gick under bangården, och då frågade jag honom hur spåret var åt det hållet. Han bodde i en banvaktsstuga norr om stationen. Då sade han "det är inte så gott här". Jag skickade upp en arbetsledare hit på torsdag morgon med två man för att klara upp de arbeten som då var på sträckan söder om Granbo. Så att jag störde inte den övre vakten utan han fick hålla på med sina gubbar där mellan Arbrå och Lottefors.

Stenberg och Östlund har inte rapporterat något till mig under den här tiden och inte begärt något. Folk fanns det. Jag hade ju sex man vid trumman och två man vid Böle banvaktsstuga. I början på veckan var Östlund och hans mannar i Norrfly och arbetade med kilningsarbeten i den kurvan. Jag gav order om att dom skulle undersöka spåret, dels gav jag Engström order genom banmästare Eriksson att undersöka spåret vid kontaktledningsstolpe 121, och Östlund skulle delges order att undersöka spåret en bit utanför norra växeln i Granbo samt i kurvan söder om Granbo där jag hade känt mindre felaktigheter vid stolpe 105-95, några fler felaktigheter kände jag inte på tisdagen.

När vi kom till Kilafors med 95:an kom tågmästaren där, han var mycket högröstad, springande fram mot stationen och ropade ganska högt "Var har vi tågklarararen, de här vagnarna slänger så förbannat, vi måste sätta ner tåghastigheten!" Varken jag eller föraren ansåg att spåret låg illa fränsett just dessa tre punkter, som jag ansåg lite anmärkningsvärda. Jag har inte fått en enda påringning i vinter från lokförarhåll. Det kan hända att banmästare Eriksson fått det och inte nämnt något till mig. Jag är tacksam för påringningar från lokförarhåll.

Jag har 40 banarbetare på min avdelning. Av dessa är fem snickare, en murare, två målare, en eldare, en rörmokare, en förråds-vakt, en truckförare och en man utlånad till huvudverkstaden, en man till annexförrådet och trafikavdelningen har haft en man. Under vintern har jag varit tacksam att få låna ut folk. Vi har ju inte så mycket arbete i gång då.

Veckan före urspårningen hade Engström en man, så då ringde jag och frågade hur han hade det. "Överbanmästaren skall inte vara orolig för min sträcka" svarade han. Det har inte varit nödvändigt med mera folk. Nu kommer den tid då det blir omslag i väderleken och då får vi sätta in mera folk. Daglig inspektion hälsade vi med glad tillfredsställelse. Om det blir två inspektioner uppstår frågan, var skall vi taga folk ifrån. En inspektion tar rätt lång tid.

Överbanmästare C E Danielsson, Kilafors: Vi har inte haft några svårigheter med materialtillgången. Det är endast sliprarna det var lite dåligt med i fjol, för att det gick åt rätt så mycket genom bytena för makadamiseringen. Det var en tillfällig brist. Det var någon gång i oktober månad i fjol. Det var ungefär en km som vi inte kunde byta slipers på. Det har inte varit någon brist på rälsspik och sådant. Bollnäs har lånat spik två gånger i vinter, dels vid urspårningen i Granbo då skickade vi upp 12 säckar och en gång tidigare i vinter 4 eller 5 säckar om 200 spik vardera.

Palm: Standarden på banan vad er avdelning beträffar? Ni har en makadamiserad sträcka och en grusballaststräcka. Vilka erfarenheter har ni av dessa båda sträckor?

Danielsson: Den makadamiserade sträckan har jag liten praktik av ännu därigenom att det blev så sent i höstas att det frös innan vi fick färdigt. Men spåret kommer att bli betydligt mycket bättre sedan banan blir makadamiserad.

Palm: Er uppfattning om utslagen?

Danielsson: Det är beroende på väderlekarna, i år, dels var det en torr höst det förorsakade att spåret fryser upp mera ojämnt än om det är en regnig höst då blir det mera jämnt. Som det har varit i vinter så kom snön för tidigt så att spåret i mitten har frusit upp, på sidorna är det ofruset och spåret ligger och väger. Jag är av den uppfattningen att Da-loken är sådan dragkraft att de går illa åt spåret. De stöter. Vi har haft utslag upp till 15-20 mm. Över en natt har utslagen visat sig ibland. Det har inträffat att vi gjort utspikning på förmiddagen och på eftermiddagen har det blivit utpressning igen på 4-5 mm. Vi har märkt utslag även på den makadamiserade sträckan, men den blev ju inte helt färdig innan det frös i höstas.

Palm: Kan Ma-loken ha någon medverkan i att utslagen har blivit så många flera i år?

Danielsson: Det skulle kunna vara en möjlighet därigenom att Ma-loken är så mycket tyngre. Man kan tänka sig att Da-loken kommer och gör ett litet utslag och sedan kommer Ma-loken och förvärrar detta. Ma-loken har en mjukare gång.

Gudmundsson: Har ni märkt på den makadamiserade sträckan att ni fått mindre uppfrysningar på den?

Danielsson: Ja, det har vi för rakspåret mellan km 294+295 där är det mindre uppfrysningar i vinter än det varit tidigare.

Gudmundsson: På den kilometer där ni inte gjort något slipersbyte har ni haft några svårigheter att hålla spåret där?

Danielsson: Ja, där har vi också kil, men någon svårighet har det inte varit.

Palm: Anser överbanmästaren att den nuvarande organisationen av i fråga om sträckvaktsindelningen o d inom er avdelning är lämplig eller bör den ändras på något sätt?

Danielsson: Den är för lång för sträckvakterna.

Palm: Anser ni någonting angeläget att nu vidtaga med banan för att få den i ett sådant trafikdugligt skick så att vi på nytt igen kan köra med våra fulla hastigheter här.

Danielsson: Vi håller på med att ställa banan i ordning. Önskemålet är naturligtvis makadamisering hela sträckan.

Cederlund: Anser överbanmästaren att personaltilldelningen som finns är tillfyllest?

Danielsson: Ja, det är den. Jag har 41 man och får jag behålla folket så räcker det.

Banbiträde Flink: Jag har sträckan från strax norr om Kilafors bangård och ner till km 288. Längden är 12,8 km. Vi har makadamballast drygt 4 km.

Vissa tag har det varit dåligt att få skarvjärn. Det har dock inte tagit så lång tid innan vi fått dem. En vecka ungefär. Rälsspiken har det inte varit någon svårighet att få.

Banan är sämre i år beträffande spårvidden. Det är den sämsta vinter jag varit med. Det började vid trettondagstiden någon gång och sedan har det fortsatt detta år.

Palm: Vad tror ni beror på att utslagen uppträtt så mycket oftare i år än eljest?

Flink: Det är svårt att säga. På den delen som blev makadamiserad i somras, fick vi inte den massa som vi skulle ha, vi fick för litet från makadamleverantören. Vi gick fram med lyften då och då fyllde vi inte på så mycket som behövdes undan för undan, utan vi räknade med att det skulle bli bättre längre fram så att vi skulle fylla efter då, men det höll sig lika hela tiden så att det blev lite nätt med makadamen då. Kurvorna blev inte mätt och utsatt som dom bör heller, utan baxades efter ögonmått. På den grusade sträckan är det en kurva i södra gränsen som det varit lite grand på, men inte så svår. Det är en 900-radiekurva nere i Sibbo, den har varit väldigt besvärlig. Jag vet inte vad den ökade tendensen kan bero på, men slipersen är nog inte så kraftig, den skall bytas till våren. Spiken går ut och lägger sig under plattorna och böjs

Jag tror inte vintern har någon särskild betydelse, men det har ju skjutit konstigt i år.

Jag har funderat på att loken kanske har sin inverkan. Det kom en serie nya Da-lok med nummer över 900. Sedan dom började att gå så blev det sämre. Ma-loken kan jag inte yttra mig om.

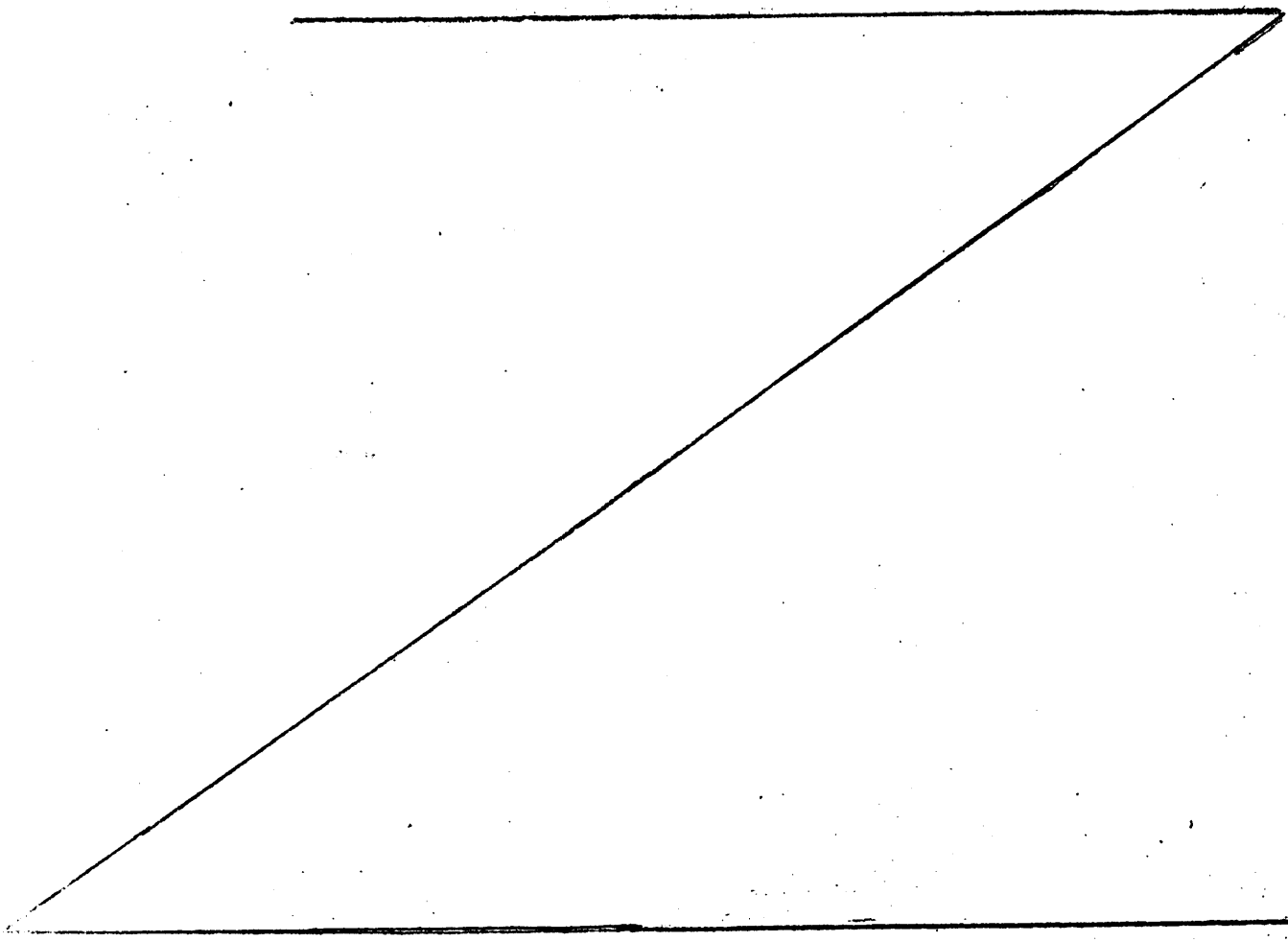
Palm: Har vintern och snöförhållandena hindrat er att på vanligt sätt sköta om banan?

Flink: Under snöperioderna som varit har jag varit så gott som ensam på sträckan vissa tider. Jag tycker att min sträcka är för lång. Jag har under vintertiden först då huvudlinjen, sedan vid Sibo lastplats har jag tre växlar i huvudtågväg och så Lilltjärna hållplats och så har jag 12 fasta vägövergångar.

Arbetskraften varierar mycket. Efter nyår har det varit en banvakt med tre man och sedan har jag haft två man själv. Arbetskraften har icke varit tillräcklig, åtminstone inte nu på slutet.

Palm: Om ni själv skulle få bestämma längden på er sträcka, hur lång skulle ni vilja ha den då?

Flink: Det är svårt att säga, det beror ju dels på väderleken och dels på den hjälp man har.



Överbanmästare K E Forsberg, Söderhamn: Jag har märkt ökad tendens till skadegörelse på banan sedan elektrifieringen infördes. Den materiel, som vi har i spåret, d v s 1899 års räler, har visat sig hålla under ångdriften, men så fort det övergått till elektrisk drift så har det börjat att klicka. Vi har ju strävat efter att få in underläggsplattor, såvida det inte har kunnat bli rälsbyte. Där jag är nu, när det öppnades för elektrisk drift Gävle-Kilafors såg vi just att det blev sämre att få spåret att hålla ihop. Då fick vi underläggsplattor som vi lade in i de skarpaste kurvorna. Skarpare radie än 600 var det först, sedan ökade det upp till 900, sen har det hållit rätt bra därnere på den avdelning som jag hade då, d v s innan avdelningsändringarna 1953, för då fick jag släppa ifrån mig Kilafors-linjen och fick på OKB mellan Axmarsbruk och Lindefallet. Där var det ju samma historia och vi började på att tänka på de här Da-loken. Vi åkte på dem och vi tyckte att de verkade väldigt stela och gick stötigt i kurvorna. På de ställen där spåret har perfekt läge, d v s det ligger alldeles som det skall vara, där märks sällan några utpressningar, men blir det en minsta ojämnhet då är det mycket svårt att få det att hålla. I kurvor och i övrigt där spåret inte ligger så bra är tendensen till utslagning betydligt större. I regel tar dom reda på utslagningarna med detsamma, det kan vara 6-8-10 mm, men det kan också vara upp till 20 mm på sina ställen. En utslagning kan ske på mycket kort tid. Sträckvakterna har fått utslag bara på ett dygn, inte så stora. Jag gjorde en inspektion och hittade på ett utslag mellan Trönödal och Lindefallet omkring km 221. Jag fick tag på sträckvakten och sade till honom att det är en utpressning där i kilningen på 221. "Ja, jag har sett den, så jag är på väg dit nu, jag spikade förresten in ett utslag där i går också", sade han. Så att då var det bara ett dygn emellan. Vi har inga svårigheter med materieltilldelningen. Sliparna har det heller inte varit några svårigheter med.

Detta är en särskilt besvärlig årstid. Vintern har varit synnerligen besvärlig med snö och uppfrysningar, så att personalen som är därnere dom har aldrig sett något liknande. Nu visar det sig att tjälén har gått ner mitt i spåret, det är inte så mycket tjälat på sidorna om själva banan, och kommer man ner i dikena så är det ofruset genom de mängder snö som kom ner, men i själva spåret som hålls rent från snö där har tjälén gått ner. Nu börjar det att släppa uppe under rälererna, jag har provat genom att jag har kört ner ett spett där. Så åker man på lok och känner att det ligger illa och så säger man till sträckvakten. Då kan man inte se någonting, beroende på att sedan tåget har gått så fjädrar det upp sedan, den liksom hänger, slipern. Hela spåret rider på en puckel utav tjälén. Sedan börjar även tjälén på mitten att släppa, det blir så att slipern lossar och när det släpper då åker hela spåret. Är det en sådan där snedsläng och loket får en kastning där, när man kommer sedan så är det ju en sådan där utbuktning och den baxar man ju tillbaka men det ligger och glider på den där tjälén så det är svårt att få det att bli kvar.

Gudmundsson: Jag vädjar till maskiningenjörerna här att man intensifierar rapportgivningen från lokmännens sida till banavdelningens personal, så att dessa kan sätta ned hastigheten om detta skulle behövas.

Banbiträde Persson, Norrala: Sträckan Söderhamn V-Trönödals station. Spåret betar sig sämre nu sedan det blev elektrifierat. Enligt min personliga uppfattning är det loktyperna, dom är stela och går sämre i spåret än vad ångloken gjorde. Det är särskilt Da-loken. Vi har ofta utslagningar nu. På långfredagen utförde jag två inspektioner, en på förmiddagen och en på eftermiddagen och då var spåret i full ordning, men på påskaftonen när jag var ute och inspekterade fick jag begära hjälp, för att då hade jag utslag på två olika ställen, dom var väl på 15-20 mm ungefär. Jag mätte dem med spårått. På ett dygn hade dessa således uppkommit. Det är mycket stor utslagningsfrekvens på banan mot vad fallet har varit förr. Vi har inte haft Da-lok förrän nu i vinter. Under ånglokstiden förekom det visserligen utslag, men inte så mycket som nu. Sträckan är 13 km. Jag har varit på elektrifierad linje förut, Bräcke-Östersund i 10 år då Da-loken inte fanns. Utpressningar och utslag på den tiden var ju nästan obefintliga.

Orre: Vid den tiden på spåret Bräcke-Östersund. Var spåret klotsat då eller var det underläggsplattor?

Persson: Det var underläggsplattor där.

Banbiträde Engström: Jag tjänstgör som arbetsledare på sträckan Röste-Länninge. Det har varit dåligt med tillgången på rälsspik. När vi har rekvirerat så har det inte funnits på förrådet. Vi kan ha fått vänta någon dag. Det har aldrig någon gång varit uppenbar fara förknippad med att vi inte har fått rälsspiken. Ingen annan materiel har fattats.

Banan har varit ganska besvärlig på eftervintern. Vi har haft uppfrysningar och utslagningar. Det är inte gott att veta något om utslagningarnas tillkomst om det är något lok som gör det eller om det är vintern i sin helhet. Det är mera utslag i år än vad det brukat vara. Jag har inte träffat på några särskilt stora utslag, omkring 15 mm det största. Jag kan inte uttala mig om något visst lok som skulle förstöra banan. Det gjordes en omfattande spårjustering på sommaren 1955.

Banarbetare P S Björklund, Granbo: Jag är med i ett lag som arbetar på den här sträckan. Det är Östlund och Stenberg som har basat. Jag bor alldeles där olyckan hände. Vi har varit i kurvan i vinter och spikat. Vi hade en spårjustering hela vägen där. Det kom bra i ordning efter den justeringen. Spåret hade legat lite ojämnt där. Veckan innan olyckan var vi söderut och arbetade. Jag var med nere i Norrfly. Sedan flyttade vi upp till Granbo i södra ändan. På onsdag morgon fick vi order av Stenberg, då hade överbanmästaren ringt. Östlund var med i Norrfly. Det låg illa i södra änden sade dom och det såg vi ju själva. Det var både utslag och ojämnt i förhöjningen. I södra änden mätte vi med spårått. Vi skulle försöka att hinna till norra änden före helgen också. Vi hade lite ompikning kvar i söder på torsdag morgon, sedan skulle vi flytta upp till norra änden. Jag hade frukost just när olyckan hände, jag satt vid fönstret så jag hörde smällen och såg hur vagnarna flög i luften. Jag hade sett, att

det var ett utslag i norra änden omedelbart norr om vägövergången för att det hade ju varit någon dag eller ett par. Jag kan inte säga att jag bedömde utslagningen som farlig. Jag tyckte inte att den såg allvarlig ut, den var ju inte så lång och så låg den ju inte på någon kil. Vi sade ju inget särskilt om det, men vi var ju på det klara med att vi skulle upp till södra änden i Granbo och sedan fortsätta hela sträckan. Det var ett sådant arbete som ingick i den vanliga rutinen. Just i vägövergången och alldeles söder om den tror jag inte att det skulle vara mycket spårviddsökning. När man kommer och åker på en hjuling så syns det och hörs det på hjulingen också. Utslaget var väl av 5 meters längd ungefär.

Överbanmästare Christiansson: I egenskap av överbanmästare på baningenjörsexpeditionen i Storvik brukar jag åka Ljusdal-Storvik och Storvik-Krylbo och tillbaka. Jag brukar åka med tåg 92 till Ljusdal och med 91 tillbaka. I vinter har det varit oroligare spårsläge än tidigare. Vintertid vid årsskiftet brukar uppfrysningarna komma. Då brukar det börja bli oroligt, sedan är det ju vanligt med dessa tjälknölar ända tills tjälen har gått ur jorden, men i år har det faktiskt varit sämre och det är nog dessa utpressningar, ävenså vintern som varit orsaken. Vi hade torrt i fjol höst, och det har gjort att vi haft andra knölar i år och på andra ställen. Jag vill också trycka på att det är Da-loken, en del, inte alla, som är med i spelet. Uppfrysningarna har föranlett ändrat spårsläge i både höjd- och sidled. Ballasten har inte varit uppfrosen jämnt i år som förut när det blev vått på hösten utan den har varit relativt ofrusen. Kommer det då en tjälknöl från djupet så rubbar den spåret på ett annat sätt. När den lilla tjäle som finns i ballasten börjar gå ur nu så ligger den där toppen ifrån djupet och sticker upp så att vi får ett labilt läge. Det vill gärna skjuta i sidled beroende på att själva bankroppen varit frusen. Det är ballasten som inte varit frusen. När man hittar vanliga tjälknölar kan man justera dem medelst kilningar. Nu när det börjar att släppa lite så ser man inte det. Spåret kan hänga alltså på en tjäle i mitten. Det känns inte när man åker på en hjuling, men åker man på ett lok så känner man det. Jag skulle tro att vi har tjälen i botten kvar ganska lång tid framåt.

En del av Da-loken är inte bra, de vill helst ut i periferin. Dagen före olyckshändelsen åkte jag med 91, men då gick det alldeles utmärkt bra, det var ett bra Da-lok. Både föraren och jag var förvånade över att det gick så bra. Loket hette 904 den 28/3. Jag brukar föra anteckningar när jag åker och så ringa ut till banmästarna sedan. Jag har talat med en banmästare som berättade att vid ett tillfälle så hade han spikat om en utpressning men inte kunnat få den helt klar, det var 2-3 kubbår kvar och sedan ett tåg hade gått över så var det ute igen hela sträckan. Det är flera som sagt att det blivit förändring efter ett tåg.

Den 28/3 när jag åkte med 91 så gick det så fint hela vägen att jag inte gjorde några anteckningar. Vid Granbo kändes det ingenting. I norra kurvan går det i regel bra, det är den södra kurvan som brukar vara sämre nere mot semaforen i södra änden men denna gången var båda kurvorna bra. I Djupa var det en liten släng i övre änden på kurvan, men det kändes ingenting i den änden som urspårningen var.

Ma-loken har jag i stort sett fått det intrycket av att de går bra. När jag åkte med dem så tyckte jag att överdelen gav sig iväg utåt. Längre sträcka än vad som motsvarade spårfelet. Jag fick det in-

trycket att svängningarna inte berörde spåret, inga flänsstötter. Jag tyckte att dessa lok verkade bra.

Holmström: I vilken ände åkte ni i då ni åkte i Da 904?

Christiansson: Vi åkte i A-änden.

Holmström: Jag har en upplysning från banmästare Holm i Ockelbo. Han har den bestämda uppfattningen att A-änden går mycket bättre först än B-änden i Da-loken.

Kristoffersson: När F-loken gick här så visade det sig att dom var olika. En del lok högg i yttersträngen på kurvorna ganska mycket, andra däremot gick ganska bra. Da-loken är ju sådana som har kort stjärtboggie som hugger på yttersträngarna. Ma-lok har jag inte träffat på något som har gått direkt illa. Vad M-lok beträffar så påverkar de yttersträngen i skarpa kurvor, men de hugger icke på strängen. Da-lok har jag påträffat sådana som icke påverkar spåret. Man kan inte skylla så mycket på loket, man borde göra en undersökning eller prov och på det viset skulle man kunna få fram hur spåret påverkas.

Christiansson: När jag åker i olika riktningar går det bättre i ena riktningen än i den andra vid olika tillfällen. Det är kanske beroende av just om det är A- eller B-änden som kommer. Det går faktiskt sämre i aktre änden.

Nyblin: Det är alldeles riktigt att det är en viss skillnad mellan A- och B-änden och det finns en grund för den. Det har visat sig vid kontroll som vi gjort i en viss skala. Den åverkan som de olika hjulen gör på skenorna och bilden ser annorlunda ut om A-änden går först än om B-änden går först. Men skillnaden skall inte vara stor.

Christiansson: De nya kreosotimpregnerade sliprar som vi får är så mjuka jämfört med andra icke impregnerade. Om det blir bättre om dom ligger några år vet jag inte; faktum är att de äro så mjuka att spiken böjer sig. Det vi spikat utan plattor här uppe i Granbo (efter olyckan) det slog ut ganska snabbt, på ett dygn hade det gått ut nästan en tum. Sedan är trät så smort av det feta så att spiken glider lätt också. Det är min uppfattning.

Cederlund: Vad har överbanmästaren för uppfattning om dels de långa sträckorna och de därav följande svårigheterna att kunna hinna med arbetena och dels huruvida överbanmästaren anser att underhållet är tillfyllest?

Christiansson: Det har blivit sämre när det blev längre sträckor, men det kanske har en mer psykologisk sida. Jag åkte sträckan Krylbo - Ånge på trampdressin i fjol sommar. Jag kom till diskussion med olika. Bl.a. en man sade det att "jag hinner inte så lång sträcka" och då sade jag det att han bör hinna någonting åtminstone även om sträckan är lång, det måste ju också bero på ett visst intresse. Då säger han detta "det är klart, här går jag på skogen ensam och har mina långa sträckor, liten kontakt med befälet blir det, banmästaren åker tåget någon gång, jag ser han vinkar förbi, baningenjören åker 20 mil på sidan med bil. Vad farao skall en annan få för ett intresse"! Det är brist på kontakt mellan å ena sidan linjen och å andra sidan baningenjörsexpeditionen. Jag skulle nog utgöra kontakten, men jag är ute alldeles för lite. Det

är en psykologisk sida här, som jag tror har en större betydelse nästan än de långa sträckorna. - Å andra sidan så vore det ju bättre om de hade kortare sträckor för att då hinner de ju överblicka dem på ett helt annat sätt, för att även om de har hjälp så blir det ju inte detsamma om de skall åka en sträcka på 12 km, och är det då en vakt borta på sträckan intill så skall de ju åka 24 km. Jag tror nog att det är lyckligare med kortare sträckor om det nu går för den tekniska utvecklingen. Men jag vill trycka mycket hårt på kontakten så att banarbetarna och sträckvakterna känner att dom är människor. Det har framkommit när jag resonerat med dem. Det var en banarbetare på Rättviksavdelningen någonstans. "Jag går ensam här och drar min bult, man kommer på olika tankar ibland", sade han. "Jag skulle vara mycket glad om den som kommer och åker hade tid att stanna och prata med oss någon gång", sade han vidare. Jag har själv tänkt att jag någon gång skulle trampa dressin eller gå just för att få kontakt. Det tror jag har en ganska stor betydelse som inte har beaktats tillräckligt.

Sedan angående att sköta spåret. Vintertid har vi nog folk så tt det räcker. Vi har ju också råd att låna bort till trafik- och maskinavdelningarna. Om vi går ut på spåret nu och tittar är vi knappast nöjda med underhållet. Skall vi hålla efter spåret som vi borde göra är det inte tillräckligt med folk på spåret.

Tf

Motorvagnsförare Tibbling: Jag förde rälsbusståg 2546 från Söderhamn till Bollnäs den 28.3. Tåget utgjordes av en Yb a6 nr 966. Ordinarie avgångstiden från Kilafors är kl 23.17. Vi var 34 minuter sena vid ankomsten till Bollnäs. Spåret ligger bra från Kilafors. Vid Granbo stod infartssignalen till stopp och jag blev intagen på tre korta signaler och rött sken. Spåret till Bollnäs var inte klart, men just då fick jag avgång, och min hastighet vid olycksplatsen var nog 35-40 km. Sedan var det inget anmärkningsvärt. Ibland brukar jag känna små gupp och knölar här och där. Det slänger och kränger, men jag har tänkt som så att det är tjälen som har gjort det.

Palm: Har ni tidigare någon gång haft någon känsla av att spåret legat illa just vid Granbo?

Tibbling: Mellan Länninge anhalt och ett par kilometer söder om denna har jag märkt, att det har legat illa. Jag är ju rälsbussförare och man har aldrig så stor hastighet så man känner inte så noga hur spåret ligger. Står man på ett lok så känner man ju krängningen högre. Rälsbussar är ju så mjuka. Jag kör mellan Bollnäs och Ramsjö. Norr om Undersvik har det funnits ett gupp som har varit känsligt för bussarna och mellan Ramsjö och en busshållplats, som heter Hjärtvallen, ligger det f n illa. Det har sports man och man emellan. Jag har inte anmält detta för något befäl utan man har tänkt, att det skulle vara så. Det har inte varit av någon oroande beskaffenhet.

Lokförare Malmgren: Jag var förare på tåg 4355 den 29.3 från Bollnäs. Jag har inga speciella iakttagelser. Vi avgick från Bollnäs försenade strax före tåg 93, som var tre timmar försenade. Vi var en sex minuter sena och avgick kl 8.16. Vi var vid Granbo ungefär kl 8.30. Tågets största hastighet var 60 km. Det var ett fullt tåg. Det bestod av 92 axlar, 895 ton och det är stegring upp mot Granbo sedan är det en liten backe ner mot Granbo. Strax innan backen kopplade jag ner till 40 km hastighet för att slippa bromsa senare. Jag skulle tro, att vi hade 50 km hastighet när vi passerade stället där tåg 93 en timme senare spårade ur. Vi lade inte märke till något speciellt där. När vi kom

till Kilafors var det inget särskilt. Vi hade inte mer än 60 km. I allmänhet så går inte Dg-maskinerna bra. Det var en Dg-maskin nr 130. Det är lite olika på dem, men i regel går de ganska illa. Jag kan inte erinra mig att vi kände någonting speciellt vid Granbo. Vi gjorde ingen iakttagelse om det var några svajningar på någon vagn. Vi hade möte i Granbo och då skall man ju hålla ögonen på mötet och se efter att vi får avgångssignal. Den 19.3 hade jag snälltåg 95 ner till Krylbo. Då var det heller inget märkligt på banan. Vi hade ett Da-lok nr 804 då. Min uppfattning om Da-lokens gång är olika. Tåg 804 gick ovanligt bra, men i regel är de inte så bra. I synnerhet i kurvor ger det sig till känna att de gärna vill slå.

Gudmundsson: Det finns en vägövergång norr om Granbo station, kan ni påminna er om ni lagt märke till denna vägövergång någon gång? Märkte ni den när ni körde över den 29.3 på morgonen?

Malmgren: Det kan jag inte påminna mig. Vi hade huvudtågväg i Granbo. Mötande tåg stod inne. Ibland kan man faktiskt tycka, att det verkar vara utvidgning på spåret, men man kan belra sig på det. När man kommer fram till stället kan det hända, att man inte känner någonting. Den 29.3 märkte jag ingenting särskilt vid vägövergången som överingenjör Gudmundsson talade om. Jag kör bara mellan Bollnäs och Krylbo.

Lokförare Högberg: Jag åkte med tåg 411 dagen före olyckan i Granbo. Mellan Bollnäs - Granbo i Vik var det en liten knöl. Den tänkte jag rapportera i Kilafors. Ledningsmästaren var med tåget och han sade att det hade kastat bra i Granbo vid norra växeln när vi gick in där. När vi gick igenom den växeln stod det en man från banavdelningen där med ett föremål, som liknade en planka i handen. Han tittade lite intresserat i växeln när vi gick igenom där. Det låg ju lite illa där också men jag kände inte så mycket utav det för jag bromsade ner för vi skulle stanna i Granbo. I Kilafors kom ledningsmästaren fram när jag ropade på honom, och tågklararen stod där också. Jag sade då till om knixet mellan Bollnäs och Granbo och så om växeln i Granbo. Ledningsmästaren stod i vagnen närmast loket och tittade. Det var ledningsmästare Björklin i Ockelbo. När vi gick över knölen i Vik, hoppade loket till. Det gick liksom upp och sedan ner en bit. Det var ett Da-lok. Jag tror att det var lok nr 900. Detta lok går bland de sämsta tycker jag. Vi började bromsningen strax före infartssignalen i Granbo. 411 är rätt tungt för att vara persontåg, men den dagen var det rätt lätt, för jag tror, att det var bara en passvagn mot normalt tre. Det var ju urspårningen i Undersvik som gjort att de kastat om tågsätten alldeles. Bromsegenskaperna på dessa lok är bra. Det är en ny förarventil på detta lok också. Jag såg liksom en topp på båda rälssträngarna. Det var rälsförhöjningar. Jag kände ingenting strax före växeln. Vi hade en hastighet av ungefär 70 km. Vi stannade på spår 1 i Granbo. Spåret ligger lite illa på en del ställen. Det är värst mellan Bollnäs - Krylbo. Jag åker var trettonde dag på Ånge. Jag åker på fast turlista. Jag åker med snälltåg var trettonde dag och persontåg har vi ett par stycken. Tåg 91 är det enda snälltåg jag har. Jag har det till Krylbo. Spårläget brukar väl vara lite dåligt jämt på vårarna just vid tjällossningen. Det har varit höga temperaturskiftningar dag och natt. Det skiljer ända upp till 20-30°.

Palm: Ni säger att spårläget har varit dåligt och att det alltid brukar vara dåligt på vårarna. Har ni den känslan, att det är sämre i år än vad det varit förra vintern?

Högberg: Ja, jag tycker nästan att det är en aning sämre.

Palm: Är det någon speciell sträcka mellan Bollnäs och Krylbo, som ni tycker är särskilt anmärkningsvärd?

Högberg: Mellan Holmsveden och Lingbo i kurvorna där, tycker jag, att det är dåligt.

Palm: Ni sade, att detta lok någonting på 900-serien går speciellt dåligt. På vad sätt går det dåligt?

Högberg: Loket nr 900 går speciellt dåligt. Det kastar och kränger och stöter hårt.

Palm: Har ni den känslan av att det loket åstadkommer stort slitage eller skadegörelse på banan?

Högberg: Jag anser, att det har stora förutsättningar att slå ut banan. Jag åker inte på Ma-lok. Tåg 91 drages huvudsakligen av Da-lok.

Palm: Om det händer någonting på något ställe att ni finner att banan ligger anmärkningsvärt dåligt, vad gör ni då?

Högberg: Vi anmäler det till stationen där vi stannar, så får de skicka ut en banvakt. Det händer ibland att vi gör.

Gudmundsson: Hur framförde ni edra erinringar om spåret till ledningsmästaren; nämnde ni endast platsen vid Vik eller nämnde ni även Granbo?

Högberg: Jag nämnde knixet i Vik för honom då. I Granbo låg det också illa, sade han. Ja, det gungade nog till där också sade jag. Strömavtagaren gick och kastade väldigt där i växeln, sade han.

Palm: Det är ju konstaterat, att olyckståget 93 inte gick ur i växeln utan det gick ur norr om den lilla vägövergången. Noggrant uppmätt så är det 41 meter norr om växeln. Ni har ingen känsla av att det varit någon speciell gungning där?

Högberg: Nej. Då hade jag börjat bromsa och jag koncentrerade mig helt på bromsningen in till stationen.

Mannen, som stod vid växeln hade en grå halvlång trenchcoat och uniformsmössa och efter vad jag tyckte att jag såg så var det en med tre kronor i. Jag fick den uppfattningen att han tillhörde banavdelningen när han stod och tittade i växeln.

Lokförare Brodin: Förare på tåg 93 den 29/3. (Förarerapport bil 34)

93:an var sen. Vi avgick från Bollnäs kl 9.11. Då träffade vi den lokpersonal som hade tjänstgjort från Ånge till Bollnäs. Vi växlade några ord om maskinen och dom sade att den hade gått bra. Vi brukar alltid resonera litet då vi byter av. Jag visste inte att det var samma maskin som gått den 27. Jag visste inte orsaken till förseningarna, det var inget tal om det. Vi fick avgång och fortsatte mot Granbo. Vi hade tågmöten här också så att vi stod en stund. Jag fick order på två extratåg som vi skulle möta här i Bollnäs och två ordinarie tåg som vi skulle möta här. Jag hade först fått order inne på expeditionen, sedan fick vi ytterligare order strax före av-

gången. Här i Bollnäs skulle vi möta 6254, 6256, 2508 och 4208. Vi fortsatte sedan mot Granbo och jag kunde inte märka något särskilt på maskinen. Denna tur har jag var 12:e dag. Det är först lite motdrag upp till Vik, men sedan släpper det ner mot Länninge. Sedan har vi en stigning mot Granbo. Med Ma-maskinerna kommer vi upp i hastighet ganska fort, så att i Länninge hade jag hastigheten uppe. Över 90 km är det aldrig fråga om. Jag stängde av strömmen till huvudmotorerna strax före brytningspunkten. När vi kommer upp till brytningspunkten har vi sikt på både försignalen och huvudsignalen i Granbo. Har jag 80 km på brytningspunkten så räknar jag med att det är lagom fart ner mot Granbo. Signalerna stod till klart. Kurvan före Granbo är en högerkurva. När vi kom alldeles strax före infartsväxeln, kände jag en krängning på maskinen. Det var ungefär 2 skenlängder före infartsväxeln. Först krängde det till och sedan gjorde maskinen en slingrande rörelse. Strax efter kände vi en ryck i tåget. Då var vi nog alldeles i växeln. Strax efter blev det nödbroms i tåget. Jag ställde i nödbromsläge. Ingen bromsning skedde före kurvan. Jag såg mötande tåg 4212, som stod inne. Jag såg tågklarararen på plattformen. Han gav avgångssignal och jag svarade på det. Jag svarade på avgångssignalen och någon mer signal var det inte. Vi gav allra först akt på personalen på 4212 maskin, hur dom stack iväg neröver. Vi såg när tågklarararen sprang undan. Biträdet Larsson tittade ut och sade "nu tippas en vagn här". Vi kom fram till stationshuset. Boggien på första vagnen hade gått på spåret efter vad vi kunnat se sedan. Vi såg att bakänden på främre vagnen slog i kontaktledningsstolparna. Det var ett kortare tidsmoment mellan första krängningen och tills det ryckte till. Anledningen till rycket förklarar jag med att då brast kopplet mellan första och andra vagn.

Palm: När första krängningen inträffade, det var en krängning i sidled?

Brodin: Det var i sidled och inte på båda rälssträngarna. Det kändes som en uppfrysning på ena strängen. Vi var norr om vägövergången när den första krängningen kändes. När vi var mitt för anhalten i Länninge då svajade maskinen lite. Min egen uppfattning är att när vi hade 80 uppe i Böle så borde vi haft 90 nere i Granbo. Jag tittade på mätaren när jag kände svajningen och då var den på 90 i det allra närmaste. Jag räknar med att det var omkring 40 m från växeln som vi kände den där otrevliga svajningen på maskinen. Från vägen och fram till växeln är det väl 5-6 meter.

Billvall: När ni gick över brytpunkten i Böle och rullade utför, låg loket fullkomligt stabilt i spåret?

Brodin: Däruppe kände jag ingenting. Jag anser att maskinen var i ordentligt skick. Det märktes ingenting på maskinen som kunde ge anledning till något särskilt. Den gick även stabilt genom kurvan.

Billvall: Ni sade att lokbiträdet Larsson sade när han tittade att "vi har tippat en vagn". På vilken sida såg han detta? Var han över på förarens sida?

Brodin: Han tittade ut på min sida. Vagnen som vi hade närmast tippade aldrig, så att det var nog andra vagnen.

Billvall: Kan ni ange från vilken plats ungefär han såg detta?

Brodin: Vi var inne på bangården.

Billvall: Larsson var alltså över i god tid på lokförarens sida?

Brodin: Om inte jag missminner mig så nog var han över på min sida.

Palm: På vilken sida på loket stod han alltså?

Brodin: På vänster sida. Detta måste nästan Larsson själv få avgöra.

Lokbiträde Larsson: Lokbiträde på tåg 93 den 29/3.

Vi gick 3 timmar sena från Bollnäs kl. 9.11 och kom till Granbo 9.20. Vi hade en tjälknöl norr om växeln i Granbo hitom vägovergången. Det var en krängning där. Loket vickade till så att jag åkte av stolen. Jag kan inte säga åt vilket håll det vickade. Jag kan inte heller avgöra om det var en tjälknöl eller en grop. Sedan slingrade loket. Mellan växeln och korsningen kom det en ryck i tåget. Då stod jag mitt emellan föraren och biträdesplatsen. Då kände vi ett ryck och sedan gick bromsen till i tåget. Då såg jag att personalen i mötande tåg 4212 såg skräckslagna ut och pekade mot oss och då öppnade jag fönstret på min sida och såg ut efter tåget och då började vagnarna att ramla åt alla håll, en del gick på tvären också. Då sade jag åt föraren att nu har hela tåget sparat ur här. En vagn hade vi med.

När vi gick på tåget i Bollnäs så träffade vi lokpersonalen från Ånge. Dom sade att loket gick mycket bra.

Jag kan inte erinra mig att lokföraren tog åt bromsen. Jag såg tågklarararen vid Granbo, han visade avgång och vi svarade. Jag såg sedan när han sprang undan.

Jag hade inte märkt några slingringar tidigare. I Länninge i kurvan där brukar man alltid se utefter tåget, men jag såg ingenting där. Dom hade dränering där uppe i höstan där olyckan hände.

Ulf: Kommer ni ihåg åt vilket håll ni ramlade?

Larsson: Jag åkte åt innersidan på loket. Jag kommer inte ihåg åt vilket håll stolen föll. Tågets hastighet var ungefär 80 km vid krönet. Sedan var det klart för genomfart i Granbo och vi repeterade signalen. Strax före krängningen var det 90 km. Jag såg på hastighetsmätaren.

Ulf: Är ni säkra på att det var på ena sidan det var skillnad i höjdlöd och inte bara i sidled?

Larsson: Ja.

Sjöberg: Kunde ni verkligen se på hastighetsmätaren?

Larsson: Ja, jag tittade på mätaren genast när krängningen var. Jag tänkte gå över på förarens sida.

Konduktör Zidén: Tågchefhavare i tåg 93 29.3 från Ånge. Före tågets avgång från Ånge talade jag med lokförare Uddevik, som förde tåget Ånge-Bollnäs. Tåget var 2½ timme försenat. Vi sade att det hänt en olycka förut och jag tyckte att han skulle ta det lite lugnt neröver Bollnäs och det gjorde han faktiskt också. Det var en del nedsättningar. Resandena var oroliga för att de inte fick något kaffe och då tog vi och städade upp i kaffevagnen där och gjorde klart så att flickorna skulle få börja att servera. Jag fick order här i Bollnäs på en del tåg och så gick vi. Jag började framme vid sovvagnarna med biljettviseringen och när vi kom ner till olycksplatsen då hände ju allt detta förskräckliga. Det har faktiskt varit som en mardröm hela tiden tycker jag. Visst har det varit krängningar på en del håll. Det stod i en tidning att det var en sovvagn som gått illa och det var första vagnen och den hade gått illa redan från Boden, men den vagnen går ifrån Skellefteå och tillkopplas i Bastuträsk. Många gånger klagar resandena på att vagnarna går illa och dom har svårt för att sova, men jag inspekterade tåget i vanlig ordning ifrån Ånge och då var det resande uppe och det var ingen som sade något.

Palm: Tågmästare Grelsson säger att vagnarna i tåg 93, som han gick med två dagar före, gick fruktansvärt illa. Inte bara detta tåg utan alla tåg ha enligt Grelsson gått illa de senaste två åren. Är det er uppfattning också?

Zidén: Det är ju olika linjer också. Sundsvallsstråken t ex där tycker jag att tågen går oroväckande illa.

Jag befann mig mitt i tåget och kom in i sittvagnarna och då kände jag ett väldigt brak, någonting fantastiskt och de resande skrek överallt. Jag skrek "Håll i er" och dom tog i sig och en del slängde sig på golvet. Jag visste faktiskt inte var jag var då. Till slut blev det stopp och då hamnade jag under en bänk i en 3:e klassavdelning. Jag slog benet så att jag är sjukskriven, jag kände inte det då inte. Jag rusade ut och fick se denna förödelse. Jag sprang fram till stationen och sade att "ni måste rekvirera ambulans och läkare fortast möjligt". Sedan sprang jag tillbaka. Jag gick upp på en vagn där och skrek: "I Herrans namn, ingen panik, försök att ta det lugnt och finns det någon stark karl här i vagnen så försök att ta hand om de resande om det är någon skadad". Jag måste säga att de resande var enastående bra. Det kom fram en kapten där som jag särskilt fäste mig för. Han sade "Vi är tjugo officerare med tåget och vi ställer oss till förfogande, bara befall!", och det gjorde jag så gott jag kunde. Så jag fick faktiskt ner paniken på en gång där så att det blev ordning. Så tog jag reda på om det var några skadade där eller några döende. Det var en gammal kvinna där som de trodde redan skulle vara död men det var hon inte redan då utan hon dog visst på väg till lasarettet. Så var det flickan som benet var avslitet på. Det var skadade lite överallt tyckte jag. Jag sade åt dem att de som var skadade i huvudet skulle ta en taxibil och åka till lasarettet och det gjorde nog många också.

Palm: Det omvittnades allmänt att herr Zidén uppträtt föredömligt vid olyckan här och lugnt och bestämt och bra. Det tror jag nog att landsfiskalen här är beredd att skriva under på.

Landsfiskal Stenborg-Pettersson: Jag känner Zidén sedan tidigare år. Han gick omkring på platsen och var som en farbror för alla och gjorde ett mycket gott arbete.

Zidén: Jag kanske får framställa en önskan. Det är bara det att jag tycker att i resgodsvagnarna så skall det kompletteras med bårar och att det blir större förbandslådor.

Ur insamlade vagnanmärkningsböcker från tåg 93 den 29.3.56 har följande utdrag gjorts beträffande sådana införda anteckningar, som kunna tänkas ha samband med det inträffade Bil 37

Tf konduktör Olsson: Konduktör tåg 93 29.3.

Jag tjänstgjorde som sovvagnskonduktör. Jag kunde inte märka något särskilt på tågets gång. Det är klart att vagnarna går illa den här tiden och de resande har klagat ibland. Det var ingen resande som klagade på någon särskild vagn i tåget. Vid andra tillfällen har en del resande klagat på gången på en del vagnar, att det varit svårt att sova. Ibland har jag tyckt att det känts lite oroligt och ibland har jag tyckt att det varit överdrift. Det är aldrig någon som brett att få stiga av. Jag befann mig i kafévagnen, i vestibulen och det var mycket folk där för att de hade ju öppnats i Bollnäs, jag kände att det spårade ur och det var en dam som stod framför mig som jag stod och höll i hela tiden. När tåget hade stannat, vagnen, en Co8, stod upprätt, sprang jag bakåt i tåget och uppmanade resandena att hålla sig lugna så att inte panik skulle utbryta. Då träffade jag modern till den här flickan som var skadad och hon nämnde just det att hennes flicka var så hemskt skadad och hennes pojke också. Då tittade jag där och så träffade jag några grabbar där och dom lovade att stanna "för att vi kan ju inte göra något utan förbandsartiklar" sade jag. Jag sprang så ner till Dfo-vagnen efter förbandslådan. Jag frågade så om det fanns någon läkare eller sjukvårdskunnig. Så träffade jag dr Norberg från Gävle, han höll på att kläda på sig och då frågade jag honom om han ville hjälpa till och det lovade han att göra så fort han fått på sig kläderna. Jag sprang tillbaka till kafévagnen och då höll dom just på med den där lilla grabben som hade fått ett krossår i nacken, och då bar jag ner honom till sovvagn 691 i första kupén så att doktorn lade förband på honom där och sedan följde han med mig till kafévagnen och under tiden så hade tågbefälhavaren organiserat så att vi skulle försöka få fram de skadade till en förbandsplats så att doktorn kunde komma och se dom flesta av dem. Flickan låg kvar inne i vagnen och doktorn sade att "vi kan inte göra något åt henne förrän vi får en bår". Ambulansen kom ju sedan och bårade där. Sedan var det en hel del benskador där. Däribland en finsk resenär. En av herrarna kunde finska så att han var hos henne hela tiden, hon kunde inte tala svenska. Henne gav också doktorn behandling, han sprang ner i vagnen och hämtade något lugnande som han själv hade bland reseffekterna därnere. Förbandslådorna räckte inte långt så att jag var ner i sovvagnarna efter rena lakan och hämtade filter åt de chockade. Städerskan som steg på i Bollnäs hjälpte till och även de resande. Efter det träffade jag underinspektoren i Bollnäs. Sedan hjälpte jag till med bagaget.

Jag märkte inga särskilda krängningar före urspårningen.

Palm: Det har allmänt omvitnats att tågpersonalen på 93:an denna dag uppträdde utomordentligt behärskat och lugnt och förnämligt. Jag vill gärna ge uttryck åt det här också..

Trafikbiträdet Engström: (Stationsföreståndarrapport Bil. 30)
Tåg 4356 stod uppställt på spår 3. Sedan kom 4212. Det var ett nytillkommet möte med tåg 93. Jag tog in den på spår 2. De ankom kl. 9.15. Sedan ställde jag till kör för tåg 93 på spår 1. 4212, som stod uppe i norr, skymde både 1:ans växel och korsning. Tåg 93 kom och fick avgång och de svarade "givakt". Sedan hände det i samma sekund, att vagnarna spårade ur.

Sedan tåg 93 hade svarat "givakt" så började det knastra i ställverket och pilen till växel 1 började att röra på sig och i samma sekund började pilen till växel 3 röra sig. Sedan fick jag se, att vagnarna började gå lite tokigt. Jag såg inte när loket krängde till. Jag såg när en boggie reste sig rakt upp nästan. Loket och första vagnen slet sig visst uppe i kurvan där uppe, men det vet jag inte bestämt. Jag kommer ihåg, att första vagnens sista boggie gick där signalledningarna har gått så att främre boggien gick på spåret och den bakre boggien snett åt öster. Så gick de hela vägen fram till stationen. Det var första vagnen, som gick så.

Jag började min tjänstgöring kl. 6.05 på morgonen. Natten före var trafikbiträde 190118 Eriksson tågklarare i Granbo. Detta var det trettonde tåget jag hade klarerat på morgonen på tre timmar. Jag har aldrig märkt några svajningar på något tåg i norra änden av bangården. Banavdelningens personal har arbetat för fullt där varje dag, men det är ingen, som har anmärkt någonting till mig om banan i norr. Spår 1 ligger bra. Spår 2 ligger bra det också, men på det går tågen med så låga hastigheter så man märker ju inte om det eventuellt skulle ligga illa. Tåg 93 hade huvudtågväg på spår 1. Om det inte står tåg uppställt på spår 3 så ser man ungefär en 10 meter norr om övergången. Man ser inte huvudsignalen. 4212-vagnarna slamrar otäckt när de kommer. Men det är väl bara plåtskrammel, antar jag. Jag har inte märkt, att de slår i rälsen.

Palm: Har vid något tillfälle lokpersonal sagt till tågklararen i Granbo att spåret ligger illa?

Engström: Åt mig personligen finns det ingen, som har sagt någonting i vinter, men jag kan inte säga hur det förhåller sig med de övriga på stationen.

Palm: Känner ni till att det finns vissa defekter i banan så tillvida, att det var spårutvidgning i närheten av Granbo station?

Engström: Tidigare i vinter så var det besvärligt med snön, så man ville alltid ha lite banarbetare till hjälp på stationen, men då var det inte alla gånger man fick det, för banbiträdena ville ha sin personal kvar för de hade hittat utslag än här och än där, och då fick man lov att skaffa hjälp på annat håll. Om norra änden har jag aldrig hört någon anmärkning.

Palm: Vem ringde och larmade läkarpersonal?

Engström: Jag ringde tågexpeditionen i Bollnäs och bad att de skulle larma allt vad som fanns av läkare o s v och så ringde jag tågledaren att han skulle larma hjälpvagnar, banmästare och trafikinspektören. Själv ringde jag upp omformarstationen, för ledningarna låg ju i en enda härva. Vi hade hunnit få iväg tre bilar själva från Granbo, innan ambulanserna kom.

Gudmundsson: De, som var och justerade spårläget söder om Granbo kom ju fram till stationen efter att de hade justerat där. Diskuterade de med er någonting om spårläget norr om Granbo vid detta tillfälle?

Engström: Jag diskuterade inte med någon banpersonal på morgonen, men jag har för mig att de arbetade söder om stationen, men jag var inte i kontakt med dem.

Cederlund: Vad jag i första hand önskar anföra är att, såvitt nu kan bedömas, intet har framkommit under förhöret, som har givit stöd för att någon tjänsteman skulle ha gjort sig skyldig till någon försummelse som kan ha vållat olyckan i Simeå och ej heller i Granbo. Vad sedan angår frågan om anledningarna så har här från de vid förhöret hörda framförts ett flertal olika teorier bl a att underhållet på spåret skulle vara en bidragande orsak, en annan att vissa loktyper dock kanske främst Da-loken skulle ha varit bidragande orsaker till dessa olyckor. Från de överbanmästare, som hördes här under gårdagen framfördes kanske den mest antagliga teorin att denna svåra vinter har förorsakat stark tjäle i spårmiten medan däremot den myckna snön har isolerat för frysningar på sidorna och spåret skulle därigenom vara mycket svårt att hålla i ett för trafiksäkerheten dugligt skick. Beträffande Da-loken så har ju lokpersonalen inte bara vid detta tillfälle utan även tidigare för rätt lång tid sedan åtminstone till Järnvägsmannaförbundet anfört anmärkningar på dess gång. När det gäller spårunderhållet så har från banpersonalen speciellt då kanske på 15 bs sådan den tedde sig före 1952 men även från 1954 och fram till nuvarande tid anförts anmärkningar på spårunderhållet. Den 24.9.54 tillställde dåvarande baningenjören Berglund personalen inom sektionen här en skrivelse där han angav åtta olika anmärkningar på brister, som han hade upptäckt vid en inspektionsresa. Dessa 8 punkter upptog dels att ett stort antal rälsspik hade dragits upp i jämnhöjd med rälshuvudet, ett nästan lika stort antal hade brutit i vissa fall två stycken i varje underläggsplatta och på samma sida om rälen. Han talade också om i denna skrivelse att man kunde dra upp spiken med fingrarna i vissa fall beroende på att spikfästet var ruttet. Han angav även onormalt stora expansioner och att rälsvandringshindren i mycket stor utsträckning var lösa, att skarvslipprarna lågo och pumpade på grund av att ballasten ej blivit utbytt o s v.

Från personalens sida reagerade man mycket kraftigt emot dessa anförda anmärkningar och man tillställde baningenjören en skrivelse från vår avdelning i Ljusdal dagtecknat den 11 oktober samma år, där man klargjorde orsakerna till att spårunderhållet var i det skick som utav baningenjören hade anförts. Man angav en minskning av personalen för banunderhållet, som hade inträffat, återhållsamheten med materiel, främst då kanske slipprar, den för-

minskade inspektionen och de utökade bevakningssträckorna. Man talade också om att man i samband med dessa förlängningar av banbevakningssträckorna hade blivit utlovad en upprustning av de maskinella hjälpredskapen, som skulle ersätta de indragna mannarna men att man trots dessa löften och trots den indragning som hade gjorts av personal ännu icke hade sett någonting till utav dessa hjälpredskap. Det tillställdes också förbundsstyrelsen detta ärende och det blev också föremål för vissa framställningar. Jag skulle i det sammanhanget också kanske kunna nämna några siffror beträffande förändringen av personalantalet inom 15 bs från 1950 och fram till 1954. Det fanns då årsanställd antal banarbetare 1950 enligt uppgifter vi har kunnat inhämta 284 och sammanlagt för hela året, där ingår givetvis de som har säsongarbete, 492. Dessa siffror hade 1951 förändrats till 270 resp 460, 1952 276 resp 390, 1953 245 resp 305 och 1954 184 resp 280. Hur den ordinarie personalen förändrades har vi inte några uppgifter på för 1954, men däremot för åren 1950-1953. Man hade ordinarie tjänstemän 1950 212, extraordinarie 15 och aspiranter 2, 1951 var siffrorna 160, 6 och 1, 1952 var det 147, 5 och 2 och 1953 133, 9 och 1. Om man sedan tar en liten titt på de förändringar, som har uppstått i bevakningssträckorna så finner man att de 1951 på banmästaravdelning 401 fanns 7 stycken banbiträdessträckor, att längden var hela 7 km, antalet besiktningar per vecka var 7 men att detta antal 1952 hade förändrats till 3 stycken banbevakningssträckor och 11 km, antal besiktningar 2 per vecka. Avd. 403 hade precis samma antal bevakade sträckor, antalet km var 4,8, besiktningarna desamma. De förändrades 1952 till 4 banbevakade sträckor med en längd av 8,5 km och 2 besiktningar per vecka. Ockelboavdelningen 404 hade 1951 9 stycken bevakningssträckor på 4,7 km, men fick fr o m 1952 i förändringen, som skedde då, 4 bevakningssträckor på 10,4 km och 2 stycken besiktningar per vecka. Ungefär enahanda är resultatet för samtliga avdelningar fram t o m avd 409. Man ser alltså där att det har inträffat en avsevärd förändring. Nu har det genom banmästaravdelningsgränsernas förändringar inträffat vissa smärre förskjutningar efter att dessa statistiska uppgifter utarbetades, men de är nog inte av någon speciellt stor omfattning efter vad jag kan förstå. Tittar man också på de uppgifter, som Drifftjänstbyrån har lämnat ut den 12.10.54 så stämmer de här nyss anförda siffrorna rätt så bra. Vid 15 bansektionen har vi tjuoen stycken bevakningssträckor under 12 km och med minst 12 km åtta stycken och den genomsnittliga längden ligger på 11,1 km och största längden 14 km. Det bör nog framstå som ganska naturligt, efter att man tar del av dessa siffror att det måste ha varit väldigt svårt för banpersonalen att kunna hinna med alla de arbetsuppgifter, som åvilar dem för att hålla spåret i ett sådant skick, som är önskvärt och som de själva önskar. Tittar man på förminskningen av personalen så sjönk den från 1950-1954 där det gäller årsanställda med precis 100 man. När det gäller den ordinarie personalen så sjönk den från 1950-53 från 212 till 133 och det sammanlagda antalet banarbetare, däri då inräknat säsongarbetare, sjönk från 1950-54 från 492 till 280. Tänker man sedan på den kollossala ökningen utav trafiken, som har skett på denna bandel och denna minskning av personal, den förslitning av materielen och kanske främst av ballasten så är det kanske inte så förvånansvärt om man från banpersonalens sida är en aning orolig. Jag vill därmed icke ha sagt, att dessa urspårningar, som här har behandlats har varit beroende utav den minsk-

ning av personalen, som har skett eller den förlängning av sträckorna, men jag vågar emellertid säga, att vi redan 1953 på hösten om jag ej minns fel, så tror jag att det var i november månad, framförde våra betänkligheter emot att man på en enda gång förlängde sträckorna för banbevakningspersonalen till de maximerade 12 km. Vid överenskommelserna, som träffades, om ny banbevakningsordning som innebar förlängda bevakningssträckor så var man ju överens om, att de kunde variera mellan 5 och 12 km, men det visade sig ju rätt snart, att man i mycket ringa utsträckning höll sig på 5 km utan man kom upp till 10 och gärna upp emot 12 km. Det har gjorts ytterligare en framstöt i denna sak och det skulle göras en utredning, men vi har tyvärr icke till dags dato erhållit något besked om vad som blir resultatet. Vi har också från Järnvägsmannaförbundets sida framfört till kanslibaningenjören Thoursie så sent som den 5.3 våra betänkligheter emot dessa långa sträckor, och i det avseendet så vill jag ge såväl baningenjören som distriktschefen en eloge och ett tack för det snabba ingripandet och för de förändringar, som har skett efter den framställningen. Vår uppfattning inom förbundet är, att det bör göras åtskilligt för att förbättra underhållet. Vi anser, att det finns inga möjligheter att kunna tänka sig att med så mycket mindre personal, så mycket längre bevakningsområden och denna oerhörda trafik kunna hålla spåret fullgott. Detta också då kanske mycket med hänsyn taget till den nya dragkraft, som har kommit till under senare år. Vi kommer också att upptaga överläggningar med Kungl. Järnvägsstyrelsen i detta ärende.

Palm: Jag hemställer, att i anledning av det sagda, här eventuella kommentarer göres utav överinspektören för bantjänsten Jerneryd.

Jerneryd: I denna fråga om banpersonalens nedminskning ha ju vid upprepade tillfällen samtal och förhandlingar ägt rum mellan järnvägsmannaförbundet och järnvägsstyrelsen. Därvid har speciellt som ombudsman Cederlund meddelade påtalats denna förlängning utav sträckorna som mindre lämplig och icke önskvärd. Under föregående år verkställdes av den anledningen flera undersökningar hur den omorganisation utav sträckbevakningen, som har ägt rum för några år sedan, utfallit på de olika distrikten. Jag kan inte just nu erinra mig exakt datum, men jag skulle tro, att det var någon gång före årsskiftet, som ombudsman Lind och jag dryftade denna fråga senast. Resultatet av detta samtal var då att med hänsyn till vad som framkommit rörande de förlängda sträckorna och det olämpliga i denna förlängning på speciellt 15 banskektionen så borde frågan överflyttas från järnvägsstyrelsen och till distriktet. Som jag sedan även har blivit underrättad om så har dessa förhandlingar ägt rum mellan distriktschefen och järnvägsmannaförbundet, och som vi hör har även förhandlingarna lett till ett för järnvägsmannaförbundet önskat resultat. Jag vill i detta sammanhang även passa på att säga, att de skiljaktiga åsikter, rörande sträcklängd, som järnvägsstyrelsen och järnvägsmannaförbundet har haft och har är en åsiktsskillnad rörande arbetenas organisation. Från järnvägsstyrelsens sida har aldrig framförts den åsikten att den organisationsändring, som verkställdes 1952, skulle medföra en minskad arbetsåtgång i spåret. Frågan var av organisatorisk natur. Tanken var att någon förändring av spårkvalitén eller arbetet i spåret och därmed följande spårkvalité icke skulle äga rum. Mer och mer har under se-

nare år i samband med en fortgående mekanisering av banavdelningens arbete den tanken trängt igenom att man borde organisera banavdelningens arbeten såsom lagarbeten. Förut under lång tid har arbetet varit så organiserat, att sträckvakt och biträde har i huvudsak skött underhållet på sträckvaktens egen sträcka. Tanken har varit att större lag skulle sköta arbetet i spåret och att sträckvakten skulle frikopplas från det normala underhållsarbetet för att kunna ägna sig åt inspektionen. Detta var bakgrunden till varför man övergick till längre inspektionssträckor. Samtidigt vill jag i detta sammanhang påpeka, att vår banbevakningsordning är så uppbyggd att den skall elastiskt kunna lämpa sig efter förhållandena vid olika tidpunkter. Vi har under vintrar och vårar speciellt sådana förhållanden i spåret att det tarvar särskild tillsyn och vid dessa fall skall inspektion kunna utföras i erforderlig omfattning. Någon tanke från järnvägsstyrelsens sida att en erforderlig inspektion skulle tagas bort har det aldrig varit, men att under tidpunkter då spåret ligger lugnt och är väl underhållet har tanken varit att den tidigare inspektionen med ledning av gjorda erfarenheter skulle kunna nedminskas. Jag har under dessa dagars förhör fått den uppfattningen att såsom banbevakningsordningen är formulerad så har även i praktiken banavdelningens folk skött inspektionsfrågan, nämligen att i erforderlig omfattning skall inspektion företagas utöver de som är föreskrivna i instruktionen. Jag vill i detta sammanhang även deklarerat att om distriktet, som ju även nu har skett, önskar att övergå till en ändrad sträckindelning så skall från järnvägsstyrelsens sida inte något hinder läggas för en sådan ändring. Avsikten med den omorganisation som har skett var inte att man skulle få en försämrad spårkvalitet utan att få en ändrad organisation utav arbetenas utförande.

Walldén: Har en sådan försämring skett det oaktat?

Jerneryd: Jag är tyvärr icke kapabel att upplysa om den saken, då jag inte känner spårets kvalité från tidigare år. Jag har inte närmare kunnat studera spårets läge från tidigare år. Det var först under förra året, som jag hade möjligheter att i detalj studera spårunderhållet och spår läget på denna bandel.

Walldén: Anser överinspektören de på distriktet gjorda hastighetsnedsättningarna som skett på sista tiden riktiga?

Jerneryd: Det är för mig inte lätt att säga då jag inte har farit över hela sträckan. Jag har efter dessa olyckor farit med tåg till Bollnäs en gång. Jag har under långfredagen varit ute och inspekterat på vissa punkter mellan Ockelbo - Kilafors och med ledning utav de erfarenheterna anser jag nog att på sina håll nedsättningar har varit lämpliga att utföra, men att generellt uttala mig om de verkställda nedsättningarna är icke möjligt. Jag vill dock i detta sammanhang säga, att även om spåret och dess underhåll icke är förstklassigt så visar dock spåret inte några allvarliga defekter, som man kan tillskriva ett eftersatt underhåll. Jag är medveten om att spåret vid denna tid på året med hänsyn till förekomsten av uppfrysningar icke kan vara fullgott, men att de åtgärder, som har vidtagits från banavdelningen har varit med hänsyn till säkerheten tillfredsställande, och att någon underlåtenhet från banavdelningens sida att vidtaga åtgärder

icke föreligger. Men samtidigt har jag under dessa dagar styrkts i den uppfattningen att banavdelningen på just denna sträcka i dagens läge har att räkna med krafter i spåret, som den normalt icke tidigare har behövt att räkna med. Vari dessa krafter består, kan jag inte säga, men att om man har räknat med en viss åverkan från den rullande materielen på spåret, vad man tidigare har haft orsak att räkna med för krafter, så är det tydligen i dagens läge större krafter i rörelse som har blivit svåra för banavdelningen att bemästra, och om dessa krafter skall fortvara då är det sannolikt icke fråga om en spårunderhållsfråga utan då blir det sannolikt fråga om en omkonstruktion utav vårt spår.

Jag har funnit, att det vilar ett stort ansvar på banavdelningens personal just vid denna årstid men samtidigt har jag av de förhörda funnit, att de har varit fullt medvetna om detta ansvar och i sitt ansvar för spåret har vidtagit alla de åtgärder, som man har haft rätt att kräva av denna personal.

Walldén: Anser överinspektören då, om man tar till utgångspunkt de upplysningar man har fått här under de sista dagarna, att det föreligger tillräcklig kommunikation mellan sträckvakten och arbetande personal på ena sidan och befäl på andra sidan?

Jerneryd: Ja.

Walldén: Kan överinspektören uttala sig om behovet av de nedsättningar i hastigheten som vi har nu ur säkerhetssynpunkt? Detta gäller kommande hastighetsnedsättningar.

Jerneryd: Det kan jag icke göra utan då behöver jag nog först befara spåret.

Walldén: Får jag fråga byrådirektör Nyblin om det samarbete sker i styrelsen då en ny loktyp insättes?

Byrådirektör Nyblin: Det är egentligen sällan som det kommer ny loktyp; det är ju inte varje år och det som har hänt under senaste året har ju dryftats inom 1938 års lokkommitté. Det har varit representanter för maskintekniska byrån, bantekniska byrån och vissa andra byråer och där har ingående diskuterats de olika förslagen till ny loktyp, som kunde vara aktuell. Sedan när en ny typ har kommit fram som exempelvis Da-loken, som det har talats om en hel del, så har dess beteende i spåret studerats genom sådana mätningar som man numera kan göra, vilket man inte kunde för en del år sedan och vilka mätningar utförts i närvaro av representanter för banavdelningen och där har man ju gemensamt diskuterat resultaten så att det föreligger samarbete mellan de olika byråerna. Man har alltså ett undersökningsresultat redan om Da-lokens egenskaper. Ma-loken är också undersökta, men inte i den utsträckning som beträffande Da-loken. Men nu är det skäl i att göra undersökningar. Jag kanske skall tillägga, att vår utrustning för att göra dessa undersökningar har tyvärr blivit spolierad genom en olycka för ett år sedan och just nu är en ny utrustning på väg och nu kommer undersökningar att intensifieras och samtidigt är det en del förbättringsarbeten igång på loken som var förberedda redan när denna mätutrustning skadades och det har ju delvis legat nere under dessa år men samtidigt som mätningarna nu kommer igång och man på nytt granskar de olika loken så skall man samtidigt pröva de olika för-

bättringar, som under tiden har blivit påtänkta. Vi har haft två provsträckor, två kurvor med olika radier, där man har provkört. Sedan gör man ju undersökningar ute på linjen genom att ha transportabla mätanordningar som följer med och det har vi ordnat så att mätutrustning har befunnits vid en speciell mätvagn och anordningar framdragna till loket som känner dess rörelser i olika riktningar. Dessa rörelser blir då registrerade i mätvagnen, så det har gjorts prov på det sättet och dels stationära prov i vissa kurvor. Det har inom IV distriktet gjorts sådana prov mellan Krylbo - Borlänge och Falun - Storvik.

Billvall: Beträffande dragkraften och i så fall om jag börjar med Da-loken så har vi ett relativt stort antal enheter av dessa inom distriktet, och de har också medfört att vi har fått vissa erfarenheter av dem, som givetvis i vederbörlig ordning meddelats järnvägsstyrelsen. En del har väl kanske kunnat hänföras till barnsjukdomar och en del andra till gångegenskaperna. Beträffande de konstruktiva barnsjukdomarna så skulle det bli för långt att här gå in på dessa och de berör knappast dessa olyckor, men beträffande gångegenskaperna så är det allmänt omvitnat av såväl lokpersonalen som befälet att Da-loken mycket snabbt på slitningsperioden får en stötig och slängig gång och får en egenskap att hugga sig genom kurvor. Jag vill inte därmed ha sagt, att det skall föreligga full kongruens emellan gångegenskaperna och åverkan på spåret, men jag kan heller inte frigöra mig från tanken att en orolig och många gånger rent av för den åkande personalen irriterande slingring och huggande hos loken måste påverka spåret på ett ofördelaktigt sätt. Vi ha också tidigare rapporterat våra erfarenheter till styrelsen beträffande Da-lokens åverkan på linjen Ånge - Sundsvall i vissa kurvor och vidare också på sträckan Kilafors - Söderhamn, och det har ju också medfört att där blivit en förstärkning av spåret. En förstärkning, som, om jag inte är fel underrättad, sker parallellt med elektrifieringens fortsättande på nya linjer där Da-loket sätts in, varvid jag närmast tänker på dels den elektrifierade sträckan Söderhamn - Hudiksvall men också dels de återstående sträckorna från Hudiksvall upp till Långsele. Det ligger i elektrifieringsprogrammets natur att man med hänsyn tagen till den större påfrestningen, som automatiskt blir en följd av dels de tyngre och mera koncentrerade elektriska lokken, dels också att de ökar kapaciteten på linjerna och tar större och längre tåg. Av den anledningen rustar man upp banan till en högre underhållsstandard som icke är nödvändig för den nu ringa trafiken som sammanhänger med ångloksdriften.

Vidkommande Ma-loken så skulle jag vilja trycka på en sak och det är det att dessa ju f n tjänstgör i ett mycket ringa antal tåg, endast två tågpar per dygn över distriktets huvudlinjer. Jag har mycket svårt att föreställa mig att denna loktyp även om den är en av våra tyngsta, men med allmänt erkänt goda löpegenskaper, skulle i någon större omfattning vara orsaken till att banavdelningen skulle få större svårigheter att bibehålla den normala och anbefallda underhållsstandard. Jag tror också, att sedan Da-loken bortbeordrats härifrån det för dagen inte finns anledning till omedelbara ingripanden, men skulle det visa sig, att det alltjämt föreligger stora svårigheter för banavdelningen att hålla underhållsstandard på anbefalld nivå så blir det måhända nödvändigt att ta även Ma-lokens tjänstgöring här under diskussion, givetvis

i dess fulla vidd såväl ur trafikteknisk som banunderhållsteknisk och maskinteknisk synpunkt.

Beningenjör Thoursie: Jag skulle bara vilja lägga till vad maskiningenjör Billvall sade att mig veterligt så är det inget beslut på att den omtalade upprustningen av spåret på Ostkustbanan skall fortsätta längre än till Sundsvall. Åtminstone har det hittills talats om att linjen ovanför Sundsvall skall behållas med den rälsmodell och den befästning som vi har.

Billvall: Planenligt insättande av nya loktyper på nya linjer föregås alltid av uppgift från järnvägsstyrelsens bantekniska byrå om den största tillåtna hastighet varmed loket får framföras på bandelen i fråga, ävensom detaljerade direktiv beträffande de eventuellt särskilda hastighetsnedsättningar som erfordras på vissa banavsnitt, över vissa broar eller av annan anledning. I den mån maskinbefälet förflyttas från ett distrikt till ett annat så medföljer givetvis där också erfarenheterna från en viss loktyp hur den beter sig. Man utgår ju också ifrån att detta är känt för styrelsen så att innan en loktyp insättes detta icke sker utan tidigare överväganden beträffande loktypens lämplighet för bandelarna ifråga. I detta aktuella fall insattes Ma-loken i samarbete med styrelsens drifttjänstbyrå, varvid från distriktets sida icke anfördes några betänkligheter mot detsamma. Vi började med enstaka provturer i tåg 93-94 i december 1954, och sedan det visat sig att några olägenheter inte uppstod infördes turlistenlig körning med loktypen i Nordpilen under förvåren 1955. Lokets sätt att arbeta och tjänstgöra var självfallet föremål för uppmärksamhet och resultaten ur maskinavdelningens synpunkt så goda, att körningen utökades fr o m sommartidtabellen 1955 i juni till att jämväl omfatta tågen 21 och 22; som således även framföres av samma Ma-lok hela sträckan Stockholm - Boden. Innan detta skedde och under provtiden ävensom senare har icke vid något tillfälle framförts från bantekniskt håll några betänkligheter mot Ma-lokens sätt att påverka spåret i varje fall icke mig veterligt till distriktschefen och icke till mig.

Holmström: Siffrorna, som angavs av ombudsman Cederlund från 1950-1951 måste ha hängt ihop med de arbeten, som då var förekommande. Det var då stora rälsutbyten igång på dåvarande 15 bansektionen. Vi kan notera här att vinterstyrkan var 284 och sommarstyrkan 492. alltså det är ju en dubbelt så stor styrka på sommaren som på vintern. Jag finner det anmärkningsvärt, att ombudsman Cederlund anför det som ett exempel på en fördelaktig disposition av banarbetare. Under hösten 1955 hade vi 300 banarbetare på det nya 15:de alltså och i vinter har vi haft 280, alltså där är det ju bara en mycket mindre skillnad vilket visar att vi har under vinterhalvåret, som är känsligast beträffande spårunderhållet, så har vi ju haft god tillgång till personal.

Cederlund: Jag vill säga till baningenjörens kommentarer att jag inte alls anför det som gynnsamt utan jag har endast anför det som fanns. Jag förstår mycket väl vad baningenjören avser därmed att vi skulle försvara det ogynnsamma antalet sommar och vinter. Det har jag inte alls försvarat. Jag lämnade detta endast som en statistisk uppgift över vad personal som fanns.

Westberg: Jag har inte mycket att tillägga beträffande loken utöver vad Billvall har sagt. Det överensstämmer mycket bra med de erfarenheter, som lokpersonalen åtminstone om jag talar på lokpersonalens här i Bollnäs vägnar som ju i huvudsak framför tågen över den här aktuella bansträckan. Beträffande Da-loken så har vi haft den uppfattningen om lokets beteende på det sätt som maskiningenjör Billvall här har relaterat och jag känner också till att personalen har avgivit rapporter om det förhållandet. Det har inte rört sig om något speciellt lok utan det har varit Da-loken i allmänhet. Det har sålunda avgivits en rapport i början av mars som i och för sig är ganska säregen både vad beträffar skrivsättet och vad som har framförts, men det belyser dock i alla fall Da-lokets konstiga beteende i spåret.

Rapporten bifogas.

Bil. 38

Beträffande Ma-loken så överensstämmer lokpersonalens uppfattning om det loket att det har en mjuk och smidig gång i spåret och att det visserligen kommer i djupa svajningar och även när boggierna återställer sig så slår det lite grand. Det gör en fem, sex slag, men sedan så börjar det löpa lugnt igen. Beträffande banan så hade jag ju i Granbo den uppfattningen, att en hastighetsnedsättning var nödvändig. Att jag då framförde hela bansträckan Krylbo - Ånge berodde på att jag inte var beredd att närmare precisera punkterna, ~~och~~ jag var väl medveten om vissa ställen som kunde vara aktuella ifråga om nedsättning. Där visste jag att en del stationssträckor som var makadamiserade, framför allt mellan Öckelbo - Lingbo, inte behövde någon nedsättning, men för att inte i Granbo fördröja tiden, så gick jag inte närmare in på punkterna. Jag fick tillfälle sedan att tillsammans med baningenjören och överbanmästaren befara hela sträckan Storvik - Ljusdal, och min kamrat Berglund vid avdelningen här besåg sträckan Storvik - Krylbo. Det vi såg där och med de mätningar vi gjorde på de ställen där jag fick lämna anvisningar att vi skulle stanna - man känner ju till de svaga punkterna när man åker givetvis - så hittade vi ju ställen där spåret var utvidgat. Den största utvidgningen vi kom fram till vid våra mätningar var 24 mm. Det rörde sig i allmänhet om 10-11-12 mm och vid Norrfly, den kurva, som har diskuterats här, var det 19 mm. Det jag såg av banan överensstämmer med vad man har iakttagit tidigare, spikar saknades och även skarvbultar i något fall i skarvar, och mellan Lingbo - Holmsveden påträffades också en skarv, som var lite trasig och inte såg så bra ut. Det gav mig den uppfattningen, att det inte fanns anledning att ändra på den då vidtagna hastighetsnedsättningen. Jag vill emellertid till baningenjören rikta ett erkännande för att han till samtliga banmästare, som vi träffade på vår färd på långfredagen lämnade direktiv att de fick taga in mannar i den omfattning de ansåg sig behöva, och de fick rekvirera materiel och jag tror, att det gällde telefoner för underrättelser som var lite bekymmersamt, men han lovade dem även, att sådana skulle kunna ställas till förfogande omgående. Det gör ju att vi också - åtminstone från lokpersonalens sida - tror att man blir tillfredsställd med det sätt varpå baningenjören vidtagit åtgärder. Man får väl säga det nog var kritik ifrån vår sida när det gällde banan, men jag uppfattar det som en mycket

god vilja att rätta till de förhållanden som inte har varit bra.

En annan punkt också som inte har berörts här nämnvärt är vagn-tjänsten. Med vagn-tjänsten avses ju den löpande kontrollen utav vagnarna, inte speciellt personvagnarna utan även godsvagnarna, som ju i enorm omfattning befar denna bansträcka och även andra bansträckor. Jag är inte säker på att den ändring i ordningen på vagn-tjänsten - alltså varmgångsinspektioner och vagnsyning - som har införts under senare år, är absolut effektiv och bra. Vagnsyningen har ju slopats här i Bollnäs och ersatts med varmgångsinspektion. Det gör att tidigare var det ju vagnpersonal, som gjorde syn utav vagnarna. Numera är det i allmänhet lokpersonalen, som varmgångsinspekterar och det begränsas ju till att känna på axellager om de är varma under det att själva syningen utav vagnen inte givetvis görs så rätt. Det gör att jag har iakttagit, att vagnar går med mindre felaktigheter, mindre defekter, framförallt godsvagnar i tåg, och sådana här små fel kan ju lätt utvidga sig eller en utvidgning kan ske på sträckan och man vet inte hur det kan gå. Det kan vara bindstag som är loss och dylikt och jag har vid flera tillfällen bundit upp sådana bindstag mellan lagergafflarna med järntråd som ju är det enda tillgängliga på stationerna. Vi har tidtabellsenligt skåp på i närmast alla stationer, med varmgångsinspektion men genom omläggningar av möten m m så kommer varmgångsinspektionerna att ske på en annan station där de inte har ett sådant skåp med nycklar och bultar. Det gör att man står utan redskap för att avhjälpa ett sådant smärre fel. Sedan är tiden ytterst begränsad på linjestationerna när man stannar för ett eller ett par möten till att gör varmgångsinspektion. Jag tror, att särskilt godsvagnarna inte är utav sådan hög kvalité ännu, men att utvecklingen för oss väl bör gå i den riktningen. Jag tror, att det vore skäl i att överväga att återinföra vagnsyn beträffande godstågen. Beträffande snälltågen så är ju både varmgångsinspektionen och vagnsynen slopad. Varmgångsinspektionen skall ske i mån av tillgång på tid.

4/ re and 664

Kristofferson: Lokförare Westberg nämnde en rapport att Da-loken gått mycket illa. Jag anmälde saken onedelbart till maskiningenjören i Ånge. Han sade att det förekommer ju ibland att det blir en isbildning ovanpå boggien och det låser återställningskraften på boggierna. Om det var riktigt så hade föraren istället för att vara livrädd kunnat gå ner och petat bort isen.

Jag har åkt på många Da-lok som gått utmärkt bra och nu har de tagit bort dem härifrån. ~~Så~~ det är nödvändigt för säkerhetens skull. Men det är beklagligt att en sådan fin loktyp tagits härifrån.

Herr Westberg nämnde sedan att vagnsyningen på snälltågen nyligen borttagits, men officiellt är den borttagen för många år sedan. Det är en bestämmelse från styrelsen. Jag har emellertid provisoriskt låtit den vara kvar, därför att jag har vagnpersonal till vagnsyningen, och då kunde jag även låta syna snälltågen utan kostnad. Beträffande syningen av godstågen så är det ju klart att ju oftare de synas desto bättre är det. Kan de synas på varannan station så är det ju säkrare. Men någon gräns måste det ju finnas, och man skall kunna begära av en vagn att den skall kunna gå från Ånge till Krylbo utan vidare vagnsyning. Varmgångsinspektion är värdefullt att det görs oftare. Jag har funnit att lokbiträdena gör denna vagnsyn mycket bra. De åtgärder, som vidtagits är lämpliga. Styrelsen har också föreskrivit, att vagntjänsten på småstationerna skall läggas ner, men beträffande varmgångsinspektionen så har jag dock sagt att t v bör den vara kvar, både i Ljusdal, Bollnäs och Storvik tills vi har rätt rullager mera allmänt.

Gudmundson: De undersökningar, som vidtagas av expertdelegatutn eller på dess uppdrag, kommer att redovisas i särskild ordning.

Orre: Jag vill här endast meddela, att jag den 29.3 överlämnade en handling till distriktschefen Gävle, där jag yrkar på att hastigheten generellt t v bör nedsättas genom att bromsning sker före kurva som efterföljer en lutning. Bromsen skall vara loss före inryningen till kurvan. Hastigheten skall före kurvan nedsättas till 5 km under det för banan tillåtna.

Om vi har en hastighetsnedsättning till 85 km i en kurva permanent när banan är i sitt ordinarie tillstånd så bör det sänkas med 5 km.

Mitt utredningsmateriel kommer att redovisas till distriktschefen.

x)

Westberg
Kristoffersson:

Den varmgångsinspektion och vagnsyn som tidigare utfördes på snälltågen har ju helt slopats, och skall endast ske i mån av tillgång på tid för vagnpersonalen. Det gör att vid sådana här olyckor åtminstone jag funderar på om de inte skulle ha varit till fördel för verket om man har kunnat sagt att tåget avsynats i Bollnäs. Nordpilen har tidigare avsynats i Bollnäs beträffande vagnarna.

Överinspektör Ulf ville gärna ha reda på hur tankvagnarna gick i tågen. Jag kan tala om att i vinter har givetvis tankvagnar, särskilt efter sedan isen proppade till hamnarna norrut, gått mycket i tågen och dom har också gått i grupper framförallt tvåaxliga tankvagnar. Beträffande de stora boggi-tankvagnarna har de inte gått i sådan stor utsträckning och jag har inte sett någon sådan vagn som gått i slutet av ett godståg. Det är en generell iakttagelse från februari och fram mot mars här.

Nyblin.

Vi fick nyss utav maskiningenjör Billvall den upplysningen att Ma-loken sattes i tjänst på den här sektionen i liten utsträckning i maj förra året och i större utsträckning i och med sommartid ikraftträdande förra året. Vi har hört upprepade gången att svårigheterna med spåret och den rullande materielens åverkan på spåret gör sig framförallt gällande under vintern, medan man under sommaren har relativt lugna förhållanden. Då finner jag det inte logiskt att man utav det relaterade förhållandet, satte in Ma-loken under sommaren då det inte fanns några olägenheter. Det är inte logiskt att av det förhållandet dra den slutsatsen att Ma-loken obetingat måste anses mera förmånliga än de övriga loken. Det kan man inte säga med mindre än man låter dem gå en vinter. Nu har de gått en vinter men de har inte gått ensamma så att vi kan såvitt jag förstår inte av vad vi sett i vinter draga några som helst slutsatser, men i varje fall så bör man inte dra den slutsatsen som gjordes nyss om Ma-lokens beteende på sommaren.

Ombudsman Lind: Med hänsyn till den starka trafiken på sträckan Krylbo-Ånge anser vi från förbundets sida att man från Järnvägsstyrelsen bör göra en snabbutredning och undersöka möjligheterna till dubbelspår på den här linjen. Det är ju omvittnat här att det är väldigt stora svårigheter att klara underhållet på de tider som finns. Det är ju inte utsikter att det kommer att bli lättare, utan med hänsyn till banans kvalité här så kommer underhållet att öka i fortsättningen. Trafiken är ju av den karaktären att det väl torde vara mer angeläget att bygga dubbelspår här än på andra linjer. Vi vill framföra det önskemålet att man gör en snabbutredning för dubbelspåret Krylbo-Ånge.

Jag ifrågasätter om det är fullt riktigt att dessa behovsinspektioner läggs i så stor utsträckning på banbiträdena och att banbiträdena har ansvaret för denna behovsinspektion. Det torde väl vara angeläget att man exempelvis så här på våren föreskriver att det skall vara inspektioner, kanske rent av flera om dagen. Jag tycker att man här lägger alltför stort ansvar på banpersonalen. Man kanske många gånger anser att man har angelägna arbeten och man står tvetsam om man skall kunna göra dessa och uraktlåta inspektionerna. Det vore önskvärt att man under vissa tidsperioder helt enkelt antingen från baningenjörens eller överbannmästarens sida får föreskriva, att vid de och de tidpunkterna skall det vara baninspektioner.

Landsfiskal Stenborg-Pettersson: Jag är ju här närmast som observatör på order av landsfogden och det åligger ju åklagarnyndigheten att utforska huruvida det kan föreligga något tjänstefel som har förorsakat dessa olyckshändelser, och det är Granbo närmast som jag har intresse utav. Jag skulle gärna vilja att det redovisades huruvida banpersonalens underlåtenhet att rapportera åtgärder på det utslag som konstaterades norr om Granbo ett par dagar före är åtalbar. Det låter ju för den som står utanför statens järnvägar lite underligt när man hör att det konstaterats utslag några dagar före och att det inte har vidtagits någon åtgärd, men det kanske kan förklaras av teknikerna.

När olyckan hade hänt i Granbo så kom jag dit ganska fort och ganska tidigt på dagen var jag uppe och tittade där i norr. Just då var banavdelningens folk i färd med att bryta upp syllarna, och jag konstaterade, och det gjorde många som stod där och tittade, att dessa syllar var i högsta grad, tyckte jag åtminstone, nedruttna. Huruvida dessa syllar kan ha varit av sådan beskaffenhet att rälsspiken lättare åkt upp och rälsen blivit lättare utslagen. På oss utomstående verkade det ganska förfallet på länns spår.

Jag vill även ifrågasätta huruvida tågen har tillräckligt med sjukvårdsmateriel med sig. Vi hörde ju här att konduktören sprang bakåt och hämtade materiel och sedan fick han tillgripa lakan o s v. Normalt skulle ju denna historia i Granbo ha föranlett ett stort antal skadade och svårt skadade. Jag ifrågasätter, huruvida sådana där tungt belastade tåg, 470 passagerare, ha tillräckligt med sjukvårdsmateriel. Det är ju lyckosamt när en sådan här händelse inträffar intill landsvägen och vid en station dit man kan komma med fordon och vi kan frakta ner vår sjukvårdsmateriel. Men vi har ju långa skogsområden, och hade denna händelse inträffat mitt på skogen så hade det nog varit betydligt mera bekymmersamt.

Ulf: Vi har ju hjälpberedskap, som bygger på stationerna och banmästarna. Landsfiskalen nämnde om tåget hade stannat mitt ute i skogen. Då är det ordnat på det sättet att man har på stationerna och hos banmästarna linjen kartlagd, och där man har korsningarna med vägarna utmärkta, så att när det inträffar någonting så går ett larm efter en viss bestämd ordning och banmästaren får detta larm såsom en av de allra första åtgärderna. Han skall då med dressin och andra fortskaffningsmedel ta sig ut till olycksplatsen. Han skall medföra bårar, förbandslådor, sjukvårdslådor och filter och en del sådana saker. Vidare finns det på tågen förbandslåda, men det måste ju erkännas att den är ju självfallet inte så stor att man kan klara av flera hundra resande om det skulle bli sådana omfattande skador. Förbandsartiklarna och hela organisationen är uppbyggd i samarbete med läkare och medicinalstyrelsen, men självfallet skall vi ju taga en del detaljer under omprövning.

Holmström: Beträffande storleken av utslaget så vet man inte med bestämdhet hur stort det har varit. Man kan av vittnesmålen göra det sannolikt att det rört sig om 15 högst 20 mm. Utslag av den storleken, har vi ju också hört av vittnesmålen, att det brukar förekomma i rätt stor omfattning och brukar ingå i det normala rutinarbetet att rätta till. Vi har ju också på många ställen konstaterat, att det finns utslag av den storleksordningen, och så sker också vid de årliga mätningarna med spårundersökningsvagnen. Dessa utslag har aldrig bedömts vara farliga för trafiksäkerheten enligt min erfarenhet i varje fall, och därför anser jag det vara av sådan beskaffenhet att man inte kan bedöma dem såsom farliga för trafiksäkerheten. Jag anser att banbefälet inte kunde rimligtvis bedöma dem såsom farliga och därför inte heller behövde vara skyldiga att rapportera det till omedelbar åtgärd. Nu är ju detta en fråga om hur utslaget förändrats med tiden och att, som vi också hört, ett utslag kan komma mycket hastigt. Då kan det bli av större omfattning. I sådana fall om det rör sig om 20 á 30 mm anser jag att felet omedelbart bör rättas till, och där så icke kan ske bör en hastighetsnedsättning tillgripas, och givetvis bör då närmaste befäl underrättas om vad som har gjorts. Vi har vid SJ 10 mm tolerans där. Det är vad som brukar tillämpas. Men dessa 10 mm kan inte hållas. Beträffande sliprarna på de räslängder som låg närmast vägen på 20 m på ömse sidor om vägen har där gjorts en speciell undersökning genom ingenjör Nord och mig. Där kommer också att bifogas till protokollet en rapport. Där har vi gått med spett och undersökt sliprarnas fasthet och bedömt vilka som vid en hård bedömning borde utbytas. Vi har då kommit upp till 6 st på den ena skenlängden och 7 st på den andra. 6 av 32 och 7 av 42. Jag anser inte det har någon som helst betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt att dessa sliprar var av sådan beskaffenhet att de måste utbytas. Det blir ju normalt alltid vid denna årstid på grund av vinterns inverkan ett något försämrat slipersbestånd innan sommarens slipersbyte påbörjas. Sedan kan det ju i det stora kaos som blev längre bort där växeln legat och där hjulen har gått på sliprarna naturligtvis inte så bra ut, men det mesta av detta är ju naturligtvis splitter. Som det ser ut efter en sådan här olycka anser jag inte bör ligga till grund för uttalanden om dåliga sliprar. Vid vägen där olyckan inträffade ligger dock sliprarna kvar och har inte utbytts. Skulle vi nu behöva byta ut dem för att öka hastigheten innan utredningen hinner slutföras måste vi lägga upp sliprarna på sidan där för att bevaras som bevis.

Palm: Som jag sade inledningsvis till detta stora A-förhör så var det ju inte att vänta annat än att man skulle lägga den ^{en} pusselbiten till den andra för att kunna skapa en klarhet i vad som har hänt och vad som var orsaken till de här båda katastroferna. Det är ju alldeles självfallet omöjligt att ens innan detta förhörsprotokoll är utskrivet kunna dra några slutsatser av vad vi här har ^{ett} veta i form av iakttagelser och vittnesmål från olika håll. Inte heller är ju den expertdelegation som har närvarit vid det här förhöret beredd att nu göra ett utlåtande, utan vi får vänta och se. Så mycket torde väl för oss som deltagit i det här förhöret framgå att det skymtar många olika aspekter på händelserna i Undersvik och Granbo och vad som kan ha orsakat dem. Det har berörts sådana saker som utslagningar i banan och uppfrysningar. Det har berörts underhållet av banan. Det har berörts fordonens förhållande vid gången över banan. För min del så föresvävar det mig att här har kunnat vara en serie olyckliga omständigheter som har utlöst katastroferna. Utslagningar har konstaterats i förväg, i varje fall vid Granbo. Vid Undersvik har vi inte samma säkra bedömningsgrund. De har uppenbarligen icke i och för sig varit en katastrofanledning. Det är väl troligt att någonting inträffat sedan de konstaterade utslagningarna hade uppmätts och det är väl också troligt att här har spelat andra saker in också. Det kan ha varit svängningar i fordonen som ^{har} medverkat. På vad sätt själva olyckan uppkommit kan vi i detta läge inte säga, och vi kan inte till det väntande svenska folket, som nu krävt en kommuniké, göra ett bestämt uttalande. Här måste den materiel som kommit fram, bearbetas och ytterligare prov och undersökningar måste göras. Jag finner dock att vi med detta A-förhör gått så grundligt tillväga som överhuvudtaget varit möjligt för att kartlägga olika detaljer, som sedan kan tjäna som ett underlag till en fortsatt utredning och med detta resultat torde vi få vara nöjda. Det har talats här också om denna linjes tillstånd. Ja, att detta inte är en av våra allra bästa linjer här i landet är vi vid distriktet fullt villiga att skriva under. Varför är det inte det? Därför att vi här har en enorm trafikbelastning. Denna trafikbelastning utövar en mekanisk inverkan på bankroppen just genom sin storlek, sin tyngd. Den medför också att underhållet i hög grad försvåras därför att det blir korta dispositionstider mellan de tätliggande tågen att arbeta på banan. Till bilden hör också att vi inte har den allra bästa materiel som kan stå till buds. Vi har en grusbullast, som på många håll på grund av frånvaron på goda grustillgångar inte är bra. Vi har icke denna linjen som man helst ville ha, makadamiserad, annat än bitvis. Makadamiseringen fortskrider emellertid, och vi hoppas så småningom kunna intensifiera makadamiseringen ytterligare. Vi har också hört här att det kan vara dragkraft som kanske inte riktigt passar in i bilden till denna banas standard utan man får lov att ta under omprövning. Sådana omprövningar och undersökningar med anledning av dragkraftens inverkan på banan här är ju redan igång och kommer med säkerhet att fortsätta, och man får ta de konsekvenser utav de fortsatta undersökningarna, som blir nödvändiga. Jag vill också säga, att de förändringar av organisationen av banans underhåll ifråga om sträckvaktsindelningar som har gjorts de har ju icke syftet till att på något sätt tillbakasetta standarden på banan, utan man har velat med detta bereda en ökad tid till arbete på banan. Självfallet så måste vaksamheten mot banan skärpas under de

Efter A-förhöret hade till distriktschefen inkommit bl a även hjälpvagnsbefälhavarrapporter jämte uppgifter på skador på urspårade vagnar vid Djupa och Granbo, vilka lades till inneliggande handlingar i ärendet.

Vidare hade inkommit:

Från generaldirektören Upmark följande:

Meddelande

Bil. 39.

Följande skrivelse

Bil. 40.

Följande statistiska uppgifter

Bil. 41.

Vidare skulle här intagas följande meddelande från överbannmästaren U Nyberg i Borlänge

Bil. 42.

Slutligen intages här följande skrivelse från lokföraren K I Johansson i Luleå

Bil. 43.