

3
Avskrift.

Bilaga 25

Kopia Öiö Bbr, Brd, Bbrsp
Kbiö, Ti 15, Miö 15, Eiö, Siiö, Miö
13, + situationsplan

Storvik 12.4.56.

Distriktschefen

GÄVLE

SH/Ldn

Rapport angående urspårning av tåg
93 vid Granbo 29.3.1956.

Tåg 93 spårade ur den 29.3 kl 9.23 ungefär vid km 307+704 utanför
norra infartsväxeln vid Granbo.

Alarmering

Från bra Palm, Bollnäs, erhöills meddelande om urspårningen kl 9.50.
Meddelandet vidarebefordrades till iö Hallén, Dkl och Dc. Samtliga
bmvad på 15 bs beordrades att personligen utföra noggrann inspektion
av spåret och anordna hastighetsnedsättningar där så erfordrades. Per-
sonal och materiel från andra bmvad beordrades till Granbo.

Tillsammans med iö Lindblom och öbm Christianson avreste jag till o-
lycksplatsen kl 10.20. Från Ockelbo medföljde bm Holmberg som arbets-
ledare för spårarbetena. Vi anlände till olycksplatsen strax före kl
12.

Situation
er urspårningen

Tågets sammansättning och situationen efter urspårningen framgår av
bif situationsplan, 15 bs nr 7256. Spår 1 var upprivet från ägovägen
i norra änden av bangården fram till km 307+520. Växel 1 var helt de-
molerad. Tunganordningen till växel 3 var demolerad medan korsningen
till växel 3 var användbar.

Bryggstolparna 8 A, 9 A, 10 A, 11 A, 12 A och 13 A voro avslagna lik-
som stolparna 14, 14 A och 14 B. Brandboden hus 12 hade fått ena
väggen intryckt.

Signalledningen fram till ställverket var demolerad.

Kopplet mellan första och andra vagnen hade brustit, troligen vid
växel 1, varefter loket och första vagnen fortsatt fram till stations-
huset km 307+222. Den första vagnens främre boggie hade gått med hju-
len till höger om rälen, sett i tågets färdriktning och den bakre
boggien hade gått till vänster om och helt utanför spåret och därvid
slagit av bryggstolparna, demolerat signalledningen och knuffat till
hus 12 innan den klättrat upp på stamplattformen och stannat framför
ställverket. Vagnarna 2-7 hade kastats nedför en slänt och vagn 3 låg
ända till 23 m från spår 1. Vagn 8 hade stjälpit till höger i spår 3.
Vagnarna 9-13 hade ej stjälpit men voro helt urspårade. Vagn 14 som
var bortdragen vid min ankomst till platsen, hade enligt uppgift va-
rit urspårad med främre boggien medan den bakre boggien stod kvar på
spåret. På spår 2 stod tåg 4212 med första vagn efter loket under
brygga 10.

Före olycksplatsen ligger spåret i c:a 10 l/11 lutning av 1489 m längd. Urspåringen skedde i en högerkurva med 889 m radie och rälsförhöjning 70 mm enligt kurvritning k3 10. Kurvan var senast baxad 9.9.54 efter uppmätning 28.7.54. Justeringslyft var utförd under sensommaren 1955. Uppfrysningar som erfordrar kilning hade ej iakttagits i närheten av urspåringsplatsen.

Spårförhållanden

Ballasten består av grus av mindre god beskaffenhet. Spåret var vid olyckstillfället stunt infruset i ballasten. Spåret var avsett att makadamiseras 1958.

Slipersutbyte hade senast utförts 1955 därvid hade utbyttts c:a 5,5 % i medeltal på linjen Bollnäs-Kilafors. Vid undersökning av slipersbeståndet efter urspåringen av biö tillsammans med iö Nord, öbmsp på sträckan närmast intill urspåringsplatsen bedömdes att 14 sliprar av 64 behövde utbytas. Vid en normal utprickning torde minst 1/3 av de nu utprickade sliprarna ha behållits. De utprickade sliprarnas läge framgår av bif ritning 15 bs nr 7255.

./.

Spåröverbyggnaden består av 1924 års räler inlagda 1,44 med underläggsplattor och vanlig spikbefästning med 3 spik i varje platta.

Rälsvandringshinder med sammankopplingsjärn finnes anordnad i lutningen men rälsvandringshindren hade delvis lossnat under vinterns påfrestningar.

Uppmätning av spårläget i kurvan (pilhöjder med 10 m lina, spårvidd, rälsförhöjning samt avvägning) har utförts enligt anvisningar från spåravdelningen som sammanställt mätresultaten i form av diagram. Märken efter underläggsplattornas förskjutning vid vägövergången har inlagts på ritning 7255.

Betr inspektion som utförts av öbm Fors, sträckvakten bb Stenberg, och arbetsledaren bv Östlund, hänvisas till vid A-förhöret i Bollnäs lämnade uppgifter 4.4-6.4. Inspektion hade även utförts av öbm Christianson, biöx, som den 28.3 reste på lok med tåg 91, da lok 904, förbi urspåringsplatsen med hastigheten 85-90 km/tim utan att något anmärkningsvärt iaktogs trots skärpt uppmärksamhet på grund av Simeå-urspåringen. Detta bekräftas även av bb Sjödin, Storvik, som var med på loket.

Från vägövergången i norra änden av bangården byggdes nytt spår allteftersom vagnarna drogs upp. Sedan den sista hindrande vagnen undanförts omkring kl 4.00 den 30.3 byggdes spår 2 färdigt. Detta var klart för ba del kl 6.00 och sedan elektrifiering utförts kunde tåg 22 passera som första tåg kl 7.21 den 30.3. Den 30.3 blev växel 3 inlagd varefter trafiken kunde ledas på spår 3 medan kranarna arbetade på spår 1 och 2.

Banans återställande i trafikabelt skick

Växel 1 blev återinlagd 2.4. Bärgningen av vagnarna avslutades 4.4.56. Därefter återstod för ba del spårjustering, utbyte av sliprar och andra efterarbeten.

För komplettering av ovan lämnade uppgifter bifogas 11 st fotografier. På fotografi nr 11 synes sikten från den plats där loket på 4212 stod. Vid km 307+704 synes hastighetstavlan bortom vägövergången.

Fotografier