

Rapport från rälsbussolyckan i Simrishamn den 6.3.1957
kl 19.36 tåg 2595

Anlände till olycksplatsen med tåg kl 9.41 från Eksjö. Vädret var mulet, ett par grader över 0 och genomträngande östlig vind. Ingen tjäle.

Olyckståget bestod av, räknat framifrån i körriktningen: YBo6 1037, B-ände främst, UBo6 1947, YBo6 861, B-ände främst, UBFo6 1851, B-ände främst, UBFo6 1995, B-ände främst och YBo6 871, B-ände främst.

Vid min ankomst stod de fyra förstnämnda vagnarna kvar på olycksplatsen. De två sistnämnda vagnarna hade av motorvagnsförare Sjöholm, M, körts till västra delen av bangården en stund efter olyckshändelsen. Denne hade också stoppat motorn på 861, och slagit ifrån huvudströmbrytaren i 1037. (Motorn i denna är svårt skadad och hade stannat av sig själv). Dessutom hade han släckt pannorna och en del små eldhärdar i underredet på de fyra vagnarna, som låg kvar.

Kortfattad beskrivning av händelseförloppet vid olyckan.

Tåget hade med hög hastighet gått igenom första växeln, fortsatt genom korsningsväxeln till spår 2, fortsatt på detta och genom de två växlarna i östra delen av bangården in på spår 1 och genom stoppbocken, som ligger 202 m från den förstnämnda växeln.

1037 har slagit ner stoppbocken, gått mellan 2 stora träd, med ett inbördes avstånd av 3,1 m och hamnat med sin bakre del 6 m framom släntens lägsta del. Bakom främre boggin finns spår, som tyder på, att vagnen efter nedslaget flyttats 3-5 m framåt i körriktningen. Den främre boggin har grävt ner sig så djupt, att bromsblockens nedre kant ligger i markplanet. Den bakre boggin har sjunkit djupare och endast den del av hjulen, som ligger ovanför bromsblocken, är över markplanet.

1947 har också till största delen passerat mellan träden och vilar med sin främre del på taket på 1037 fram till skorstenen. Den bakre delen ligger på 861:s B-ände och 1/3 av resandeavdelningarna. Boggin till främre delen har lossat och ligger på den horisontella delen bakom 1037. Boggin till bakre delen har gått genom taket på 861 och hänger ner i resandeavdelningen. 861 hänger med ca 1/3 utanför övre släntkanten. B-ändens boggi har släppt och ligger omedelbart bakom 1947:s främre boggi. Den bakre står med det vänstra hjulet på spår. De övriga tre hjulen hänger ovanför rälsen. 1851, 1995 och 871 har stått kvar på spåret.

Kortfattad beskrivning av skadorna på korgar och underrede.

1037 B-ändens förarhytt har plattats till vid kollisionen med stoppbocken och underredet böjts uppåt. Manöverbord och säkerhetspedalen sitter kvar på sina platser. Batterilådan har släppt i sitt fäste och står på marken rakt under luckan. Tre st. fönster i B-avdelningens resandeavdelning sönder och golvet något uppåtböjt. Värmepannan hänger kvar i underredet. A-ändens förarhytt demolerad fram till skorstenens främre kant. Dörrar och 2 st. sidofönster hela. Manöverbordet nedtryckt.

1947. Inredningen i resandeavdelningen oskadad. Två st. hjul

har delvis gått igenom golvet. Ramverket krökt. I vestibulen närmast 1037 är samtliga fönster sönder; i den andra änden är endast gaveldörren intryckt och fönstret i denna sönder.

861. B-hytten svårt demolerad av 1947. Taket upprivet till c:a 1/3 av B-ändens resandeavdelning. Samtliga fönster i resandeavdelningen hela. Ramverket krökt och golvet upphöjt c:a 1 dm vid mellanväggen. Förarhytten i A-änden är oskadad, så när som att gaveldörren är deformerad och fönstret sönder.

1851. Intryckt vid gaveldörren. De tre främsta fönstren sönder. Förarbordet loss och något deformerat. I övrigt oskadad.

1995 och 871 oskadade och användbara för trafik, sedan ett koppel utbytts, som misstänkes ha spricka i dragstången.

Kortfattad beskrivning av skador på boggiar och koppel.

Boggierna på de tre första vagnarna är endast obetydligt skadade och på de tre sista oskadade, fränsett plattorna i hjulen på de två sista vagnarna. Befintliga skador består i avryckta fästen för stötdämpare och i att gunnielementen i reaktionsstagen slitits loss från sina infästningar.

Koppelhuvudena är i stort sett hela, men dragstångerna har brustit och dragglådorna deformerats.

Tekniska undersökningar.

Spåret. Tydliga märken av bromsning finns till c:a 25 m utanför infartsväxeln. De blir kraftigare ju närmare man kommer stationshuset, där de omfattar hela rälshuvudet. Små flagor finns hela vägen framåt stoppbocken, speciellt markanta på de sista 100 meterna.

Fordonen. På förmiddagen den 7.3 gjordes bromsprov med 871 och 1995 tillsammans med Miö Åkerberg, M, och Iö A Carlsson, Dbr, på linjen Järrestad i 11°/oo lutning resp på återgång till Simrishamn i 12,5°/oo lutning. Hastigheten i det första fallet 50 km/tim med fullt pådrag på motorn och i det andra fallet med 40 km/tim med körledningstrycket 0 kg/cm². Bromsvägarna blev 96 resp 70 m. Häri är inräknat bromsens ansättningstid, c:a 1½ sek, men ingen reaktionstid. Retardationen blir efter bromsens tillsättning 1,2 resp 1,15 m/sek².

Bromsplattor av c:a 20 mm längd fanns på båda boggierna på 871 och ena boggin på 1995. Den andra hade tydliga märken av hård bromsning. Boggin under A-änden på 861, som med tre hjul hängde något ovanför spåret, hade plattor rakt ovanför den plats på spåret, där de stannat. Plattorna, 35 mm långa, utbredda över hela löpbanan. Dessutom fanns ettärke 4-5 mm från flänsens övre kant, som tydligt visar, att boggin vid passage genom växel varit nära att spåra ur.

Samtliga övriga hjul visar, att hård bromsning skett. Det finns sålunda märken, som anger, att hjulen varit i begrepp att stanna. Dessa märken är fördelade runt hela hjulet.

Bromssystemet på 1037 undersöktes beträffande det hydrauliska systemet genom kontroll av de tre motorcylindrarna. De som förser B-boggin och A-boggins vänstra sida var fulla med olja

till riktig höjd. Den, som förser A-boggins högra sida var ton, vilket var fullt naturligt, eftersom slangen på denna sida ryckts av. På eftermiddagen den 7.3 rekvirerades en mobil kompressor från Simrishamn stad för prov av tryckluftsystemet. I avvaktan på dennas ankomst provades det elektriska systemet. Vid min ankomst stod manöverhandtaget i U-läge, vilket motsvarar lossad broms och inget tryck i körledningen. Väggan vid förarplatsen var intryckt. Avståndet från den främre intryckta kanten till handtagets läge i dess rörelseriktning var ca: 10 cm. Manöverbordet öppnades och valsen undersöktes. God anläggning fanns på alla kammarna och inga föremål fanns, som kunde ha förorsakat överledning.

Även säkerhetspedalen undersöktes. Kontakterna var felfria och ingenting tydde på någon överledning.

Batterifrånskiljaren slogs till och indikeringslamporna tändes för "Dörren öppen" och "Motor-stopp" men icke för riktningsväxeln eller växelmarkering på Wilsonväxellådan. Då stegdonet för den sistnämnda provades, tändes lamporna för alla växlar i tur och ordning och likaledes erhöles riktig indikering vid nedväxling. Detta betyder att växlarne varit urlagda, då fordonen stannade efter olyckan.

Med manöverhandtaget i bromsläge kontrollerades, att broms- och lossningsventilerna var spänningslösa och att de i U-läget hade spänning.

Sedan kompressorn anlant, anslöts den till tryckluftssystemet och man fick utslag på alla tre manometrarna i såväl B- som A-änden. Trycket gick upp till 4 kg/cm² i laddningsledningen och likaså kunde körledningstrycket höjas till 4 kg/cm². Med manöverhandtaget i bromsläge erhöles normalt utslag på bromsmanometern i såväl A- som B-bordet och bromsarna på B-boggin gick till och lossade fullt normalt.

Säkringen för sikrutorna i B-änden var hel. Kontakten från slagen. Då denna slogs till blev ett par av trådarna varma, trots att rutorna var splittrade.

Den 7.3 på kvällen meddelade Öio Alström, att han beordrat Iö Carnsjö till platsen, varför vidare undersökningar av det elektriska uppskötts till fredag förmiddag.

Efter Iö Carnsjös ankomst den 8.3 kl 9.41 gjordes noggrann undersökning av alla kopplingsplintar på 1037. Inga felaktigheter kunde upptäckas. Broms- och lossningsventiler undersöktes närmare.

Anteckningar från förhör.

Den 7.3 kl 12.00 hölls A-förhör med konduktören på tåg 2595 och Tkl samt växelkarlen i närvaro av Ds, Ti, Kbiö, Kniö och 2 representanter för personalen.

Från sammanträdet gjordes följande anteckningar.

Konduktören åkte i 871 och var sysselsatt med att ordna biljettarna. Kastades först till den ena sidan och sedan till den andra, då växlarne passerades. Hade icke hört signalen "Fara".

Tkl hade hört "Fara" 150 m före yttersta växeln med dova signaler upprepade 5-6 gånger. Dessa upphörde före godsmagasinet. Hastigheten hade varit onormalt hög i växlarne. Uppskattade den till 70 km/tim mitt för stationen. Hade övervägt

att lägga växeln till hånnspåret. Tyckte motorerna rusade, då de gick förbi station.

Växelkarlen hade postat vid första växeln. Helljuset var på med toppstrålkastaren. Hög hastighet, dock svårt att avgöra hur fort. Uppfattade mest korta signaler, men förstod, att det var fara. Hade haft sin moped vid godsngasinet. Is på sadeln efter blåsning av pannorna hos Enbergs industri tidigare på kvällen.

Senare på eftermiddagen gjordes besök på polisstation, där polisrapporten upplästes. Anteckningarna hade gjorts vid ett förhör tidigare på dagen med Rbsf Jacobsson och sedan lästs upp för honom. Det mest markanta i rapporten var, att Jacobsson uppgivit, att han lagt ur växlarna på krönet, som han blivit lärd.

På morgonen den 8.3. talade jag med motorvagnsförare Sjöholm, M, och fick bekräftat, att han stoppat motorerna på 861 och 871 och slagit av batterifrånskiljaren på 1037, men i övrigt inte ändrat någonting. Motorerna gick i tomgång, helt normalt. Hade senare blivit beordrad att köra bort de två sista vagnarna. Innan han kunde köra, måste han lägga om riktningsväxeln. Var säker på, att Wilsonväxellådan icke hade någon växel inlagd.

På förmiddagen den 8.3 talade Ds Roos och undertecknad i närvaro av ombudsman Waimon från SJMF med föraren på lasarettet.

Härvid framkom bl a, att han onskolats från eldare i maj 1956 av Iö Örn, instruktionsförare Larsson och Vstfm Mårtensson. Utbildningen hade varit bra. Man hade fått köra på linjen Trelleborg-Rydsgård. Utbildad för både Y01 och YBo6. Lättare än att köra ånglok. Hade inte haft några större fel, men säkringsbyten o dyl. Han säger sig icke ha lagt ur växlarna och hade reagerat för den oriktiga formuleringen angående växel 4 och hastigheten 55-85 km/tim i redogörelsen för olyckan vid Hinsnoret. Han trodde sig ha haft 4:de växeln inlagd, möjligen 5:te. Vänstra ljusrampen trodde han hade varit tänd redan från Ystad. Visste ej om siktrutorna varit påkopplade. Bromsarna hade tagit normalt hela vägen och i Järrestad hade ingenting särskilt märkts. Hade icke stannat vid hållplatsen mellan Järrestad och Simrishamn, sedan han fått 2 signaler från konduktören och inga påstigande fanns. Hade ca 75 km/tim på krönet. Tömde körledningen, när första vagnen passerat krönet och lät handtaget ligga i mittläget någon sekund. Förde därefter handtaget till bromsläge. Ingenting hände, tyckte hastigheten ökade. Ställer sig upp och trampar pedalen i botten. Ingen verkan. Försöker sparka upp pedalen. Vid första växeln öppnar han höger dörr och skjuter upp den. Tyckte tåget bromsade, innan han hoppade.

Undertecknad påpekade, att växlarna låg ur. Han kunde ej ange, när det skett, men inte otänkbart, att det gjordes i desperation, innan han hoppade.

Maskintekniska byrån den 10.3.1957.

K.A. Hurve