

Gd

Ed

UAS Mtr

Uam

Rbet 2595, som ank Sibirskan kl 19.36, kunde igår ej stanna utan körde med hög fart på stoppboken vid infartstågvägens slutpunkt. Tåget bestod av 6 Ydo-vagnar. Två å tre vagnar gick förbi stoppboken. Den första vagnen hamnade i en park, som ligger ca 10 m längre än bangården. De tre främsta vagnarna i tåget var låsta. Inga resande skadades. Föraren hoppade ca 20 m framför stoppboken, varvid han erhöll skador, dock ej livsfarliga.

Infartstågvägen var lagd och infartssignalen visade kör till 2595. Från tåget gavs signalen "Fara" vid ingåendet. Tki har uppgivit att signaler gavs vid ett nagnis före ankomsten till stationshuset och ca 200 m framför stoppboken. Han uppskattar tågets hastighet till ca 80 km/tim.

Hvd Kurve, som var i Eksjö, har begott sig till Sibirskan.

Några uppgifter om orsaken har ej erhållits ännu.

B b r s 7.3.1957

04

04

018 Mar

02m

Erd Murve har meddelat från Simrishamn att rbf icke har kunnat höra Knru. Till polisen har föraren uppgivit att tåget kört med 80 km/tim i den 500 m långa 12 % lutningen mot Simrishamn och att han som vanligt "lagt ur alla växlar" och bromsat utan att få utslag på manometern. Han hade därefter trampat säkerhetspedalen i botten (nådbromsläget). Ej heller nu erhöles utslag. Han hade då lyft upp pedalen i övre läget utan följd.

Murve har provat de två bakersta vagnarna i tågskottet. Något fel konstaterades ej. Den främsta bussens boggiar har grävt ned sig i marken och har ej kunnat undersökas. På samtliga övriga hjul finns bromsplattor. På räklerna på bangården finns bromsspår 100 å 150 m.

Tågchefhavaren inne i tåget har ej hört signalen "Para". Det har sagts att signalen hörts med dov ton. Luftkompressor har begärts till Simrishamn för fortsatta prov.

Hastigheten då stoppbocken påkördes uppskattas Murve till 30 å 40 km/tim.

Undersökningarna fortsätter i morgon.

D b r s 7.3.1957

eu

Anteckningar vid diskussion
i plenisalen 9.3.1957 ang
urspårningen av tåg 2595 i
Simrishamn 6.3.1957.



Närvarande: Gd Upmark, Öd Oredsson, ÖB Alström,
Öi Nilsson, Brd Hurve, Psekr Persson,
IÖ Carnsjö

När brd Hurve kom till Simrishamn på förmiddagen den 7/3 hade de två bakresta vagnarna i tågsättet dragits undan från urspåringsplatsen. De 4 främsta stod kvar. Vid urspårningen har främsta vagnen gjort en luftfärd; den har ej kanat utför stupet.

Tågets sammansättning var framifrån i färdriktningen: 1) YBo6 1037
2) UBo6 1947 3) YBo6 861 4) UBFO6 y 1851 5) UBFO6 y 1995 6) YBo6 871.

På tredje vagnens bakre boggi hade hjulen en 35 mm lång bromsplatta tvärs över hela löpbanan.

Vagnarna nr 5 och 6 har också bromspletter. Vagnarna 1, 2 och 4 har ej utpräglade bromspletter men tydliga tecken på hård bromsning. På rälererna finns märken efter bromsning med början 20 å 25 m framför ingångsväxlarna. Märkena blir sedan kraftigare.

Det elektriska systemet var intakt.

Med lånad kompressor uppladdades tryckluftsystemet på främsta vagnen. Bromsmanometrarna i A- och B-ändarna gav utslag.

Föraren, som är ca 35 år, omskolades i juni 1956. Han var tidigare lokeldare. Han har kört åtakilliga gånger på Simrishamn. Han hade dock ej fullt klart för sig att sth i ingångsväxlarna var 25 km/tim.

Föraren har vid samtal med Hurve uppgivit att han ej som polisens förhörsprotokoll anger lagt ur växlarna. Sista uppehållet före Simrishamn var i Järrestad. Vid Bjärsjö hade han fått signal från tbfh att inga avstigande fanns och då påstigningsmärket ej var utfyllt, passerade han platsen. Då han kommit in i 12,5 ‰ lutningen före Simrishamn, var tågets hastighet

75 km/tim. Han hade sedan dragit tillbaka körhandtaget och låtit luften i körledningen gå ut. Någon sekund därefter hade han fört handtaget i bromsläge men ej fått utslag på bromsmanometern. Han hade då trampat säkerhetspedalen i botten, stått på den men ej heller fått utslag. Därefter hade han förre sparka upp pedalen i övre läget (pedalen går automatiskt upp i detta läge, men det tar normalt 6 å 8 sek). Signalen "Fara" (ej fullt reglementsenlig) hade han gett flera gånger. Då han förstod, att han ej skulle kunna stanna tåget, hade han löst förreglingen av dörrens, öppnat högra dörren och var redan vid ingångsväxlarna beredd att hoppa. Han hade 4:e eller 5:e växeln inlagd.

(genom växelkurva)

Tåget gick in med hög fart på spår 2, där det krängde våldsamt. Tåget gick sedan genom växelkurva tillbaka till spår 1, innan det törnade mot stoppbocken. Föraren hoppade av ca 20 m framför stoppbocken. Avståndet mellan hans tre första steg var ca 5 m. Han har tydligen hållit fast vid buasen.

Ernbergs läderfabrik, som ligger i närheten av bangården, hade på kvällen strax före urspårningen blåst pannorna med vattenånga. Detta har åstadkommit ett islager på sadeln till en moped, som stod vid magasinet. Mopeden ägdes av en stationskarl, som stod vid ingångsväxlarna. Han hade hört signalen "Fara"; strålkastarna var då ej avbländade. Vädret var klart. Tidigare på dagen hade det varit solsken. Vinden var östlig.

På fråga av Hurve har rbf ssgt, att det ej är alldeles uteslutet, att bromsmanometern visat utslag.

Den 8/3 på kvällen var alla vagnarna åter upptagna på spår.

Iö Carnsjö meddelade, att han tillsammans med brd Hurve, Iö Carlsson, Dbr, och Iö Öhrn, lokstf i Ystad, undersökt vagnarna och provat bromsarna. Alla elektriska manöverledningar och kopplingsställena var felfria. Huvudströmbrytaren slogs till, varefter man kontrollerade att broms- och lossventilerna hade spänning, då körhandtaget lades i lossläge, och att spänningen var urkopplad, då handtaget lades i bromsläge.

För att få belysning på instrumenten i förarhytten måste en ljusramp ha spänning. Enligt rbf var så fallet, men uppgiften har ej bestyrkts. Ljuset i vagnarna 2, 3 och 4 var släckt. Det är ej känt om siktrutorna hade spänning.

Sendning hade ej skett.

Det har uppgivits, att tåg ofta kört på stoppbocken.

Frågor som skall utredas

Vart har stoppbokensplanka tagit vägen?

Vilka mer än tkl och den stk, som stod vid växeln, har hört signalerna "Fara"? Var har tåget befunnit sig, då signalerna hörts?

Väderleken den 6/3 mellan kl 18 - 19.30? Vind? Vindriktning? Temperatur? Luftfuktighet? stc. Grad av utstrålning? Uppgifternas pålitlighet? Dbrs kontakter SMHJ.

Rälstemperatur?

Har isbeläggning konstaterats annorstädes än på mopedsadeln?

Tidigare påkörningar av stoppboken? Dbrs kontakter förre stinsen i Simrishamn.

Ångblåsningens inverkan? Hur länge har Ernbergs panncentral legat på nuvarande plats? Hur mycket ånga kan ha blåsts ut? Tidpunkten härför? Hur ofta renblåses pannorna?

Tidigare olägenheter? Observera att en spolplatta finns i närheten av magasinet. Undersökning i samband med förnyad ångblåsning vid om möjligt liknande temperatur bör göras, varvid rälbitar placeras runt om panncentralen. Öm talar med Södra Sveriges Ångpanneförening och kontakter Ernbergs läderfabrik.

Stockholm 11/3 1957

S Ericson