

P.M.angående brand- och explosionsolyckan å Krylbo järnvägs-
station lördagen den 19 juli 1941.1. Redogörelse över olyckans förlopp.

En omfattande brand- och explosionsolycka inträffade lördagen den 19 juli 1941 omkring kl. 5 på morgonen å Krylbo järnvägsstation. Ordinarie fjärrgodståget 4352 från Halleberg ankom denna dag till Krylbo kl. 4.58 och intogs å spår 5. Tåg 4352 last utgjordes förutom av vanligt gods även av fem norska slutna vagnar lastade med explosiv vara av andra klass (ammunition), d.v.s. explosiv vara av mindre farlig beskaffenhet, från Ororud i Norge till Torneå i Finland. Vid denna tid på morgonen befunno sig ett relativt stort antal tåg och tågsätt inom Krylbo bangårdsområde. Sålunda ankom kl. 4.59 snälltåget 23, sovagnståg från Östersund och Jämtland, å spår 2. Å spår 3 voro vagnsätten till tågen 75 och 601 (förmiddags-, snälltåg resp. -persontåg Krylbo-Mjölby) uppställda, å spår 4 befann sig fjärrgodståget 6299, å spår 5 tåg 4352 (olyckståget), å spår 6 fjärrgodståget 4202, vilket emellertid hann avgå, innan olyckan inträffade, å spår 7 voro 9 vagnar, Hålsingborg-Torneå, innehållande explosivt gods av första klass uppställda, vilka vagnar anlät med fjärrgodståget 4358, som denna dag var anordnat som kruttåg och vilka vagnar voro avsedda att vidareändas med tåg 4352 från Krylbo. Vidare funnos ett flertal vagnsätt till lokalgodståg och persontåg uppställda å stationen, vilka skulle avgå från Krylbo under morgon- och förmiddagstimmarna.

Några minuter efter kl. 5 förmärkte stationspersonalen svag rökutveckling från en av de förut nämnda ammunitionsvagnarna i slutet av tåg 4352. Rökutvecklingen tilltog och kort därefter slog kraftiga eldslågor fram ur vagnen. Efter ytterligare några minuter exploderade vagnen. Elden spred sig med stor hastighet till de andra ammunitionsvagnarna samt till övriga vagnar, som voro uppställda å södra delen av bangården. Allt eftersom dessa ammunitionsvagnar fattade eld, utlöstes ett antal mer eller mindre kraftiga detonationer,

vilka pågingo i flera timmars tid. Åtgärder vidtogos omedelbart för att tillkalla brandkårerna i Krylbo och Avesta, vilka snarast infunno sig å brandplatsen. Sedermera anlände även brandkårerna i Sala och Hedemora och deltog i släckningsarbetet. Vidare avsändes SJ hjälptåg från Hallsberg, Örebro och Bollnäs.

Passagerarna i det å spår 2 stående tåg 23 evakuerades skyndsamt och bereddes skydd mot det kringflygande splittret i närbelägna skyddsrum eller andra skyddade platser. Vid den första explosionen skadades det elektriska ledningsnätet över bangården så svårt, att hela bangården blev spänningslös. Vanliga elektrolok kunde ~~slutas~~ ^{slutas} icke användas för att förflytta de å bangården stående vagnarna. Elden spred sig snabbt och hade snart antänt å intilliggande spåren stående vagnar. Kort före spänningslöshetens inträdande lyckades stationspersonalen till skyddad plats undanföra de å spår 3 stående personvagnssätten, tillhörande tågen 75 och 601. Det å spår 2 befintliga snälltåget 23 hann emellertid icke undanväxlas före strömbrottet, utan de flesta vagnarna i detta tåg antändes och uppbrunno fullständigt. Tågs 23 lok jämte närmast loket gående postvagn och resgodsvagn kunde emellertid räddas undan elden genom ett elektriskt ackumulatorlok, likaså hann en i slutet av tåg 23 placerad resgodsvagn avkopplas och skjutas undan i säkerhet av stationspersonalen. Sedan ånglok anlönt från Södra Dalarnas järnvägs lokstation i Bergensås och i Krylbo befintlig ånglokreserv lördningställdes, blev det möjligt att intensifiera räddningsarbetet ifråga om de ännu icke antända vagnarna å bangården. Det gällde då först och främst - för att förhindra en ännu större olycka - att undanföra de tidigare omnämnda nio vagnarna med explosiv vara av första klass från spår 7. Sedan dessa farliga vagnar bringats i säkerhet, fortsatte räddningsarbetet och tack vare personalens rådgå och orädda uppträdande kunde det mesta av den rullande materielen norr om eldhärden räddas. Söder om eldhärden pågick räddningsarbetet liksom med där befintligt ånglok och med ett elektriskt ackumulatorlok och även här kunde en stor del av den ännu icke eldhärjade materielen undanföras. Omkring kl. 9 kunde olyckan i stort sett anses begränsad, detonationerna upphörde dock först omkring kl. 11 och eftersläckningen pågick intill kvällen.

2. Skadegörelsens omfattning.

Ingen människa omkom vid olyckan, men ett flertal personer skadades och 24 personer måste söka sjukhusvård. De flesta av dem kunde emellertid lämna sjukhuset, sedan de förbundits och endast sex personer måste kvarligga till följd av sina skador. Av dessa har sedermera en utakrivits och övriga befinna sig efter förhållandena väl enligt meddelande på förmiddagen den 29 juli.

Skador uppstode å de elektriska ledningarna på bangården ävensom å stationshuset, omlastningsmagasinet, banan och plattformarna. I stationshuset och i restauranten söndersprängdes alla fönsterrutor. Genom eld eller explosion förstördes eller skadades i större eller mindre utsträckning omkring 100 godsvagnar jämte last. Vidare uppbrunno fullständigt 9 personboggievagnar och en 2-axlig personvagn samt skadades 23 personvagnar, däribland 10 boggievagnar. Inga lok skadades emellertid vid olyckan.

För utredningsarbetet å bangården disponerades förutom 33 egna ban- och elektrifieringsarbetare ävenledes två plutoner ur järnvägstrupperna.

3. Orsakerna till olyckan.

Utredning angående orsakerna till olyckan pågår såväl genom vederbörande polismyndigheter som inom järnvägsstyrelsen. Innan resultatet av dessa utredningar framkom it, kan emellertid något uttalande angående orsakerna till olyckan icke göras.

4. Av järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärder i anledning av olyckan.

I anledning av olyckan i Krylbo beslöt järnvägsstyrelsen den 23 juli 1941 att inom verket från närmast berörda tjänstestäl- len tillsätta en kommission med uppdrag att snarast möjligt verkställa ingående utredning rörande orsaken till olyckan samt häröver avgiva utlåtande till styrelsen. Kommissionen skulle bestå av byråcheferna för drifttjänstbyrån, godstrafikbyrån, maskintekniska byrån och militärbyrån, ombudsmannen samt distriktschefen vid I distriktet. Kommissionen skulle dessutom, i den mån den vidtagna utredningen härtill gav anledning, till styrelsen avgiva förslag till åtgärder till förebyggande av olyckor av ifrågasvarande slag.

Vidare har styrelsen genom skrivelse den 22 juli 1941 till

linjemyndigheterna påbjudit skärpt iakttagande av gällande föreskrifter angående tillsyn och smörjning av över gränstationerna inkommande utländska vagnar, särskilt vagnar lastade med "Wehrmachtgut", samt att speciell uppmärksamhet skall ägnas åt lager-smörjningen. Samtliga glidlagerboxar skola sålunda noggrant undersökas och omsmörjning ske, så snart behov därav föreligger och förekommande tjärliknande olja avlägsnas och ersätts med SJ normala vagnsolja. Skärpt uppmärksamhet skall även ägnas dessa vagnar å linjen. Detta gäller såväl vid tillsynen å vagnsyningsstationerna som vid vagnernas gång i tågen. Dessa föreskrifter ha ytterligare skärpts genom styrelsens skrivelse den 29 juli 1941, i vilken styrelsen beträffande sådana vagnar, svenska ^{eller} utländska, som enligt påsett adresskort inkommit från utlandet och som äro adresserade till annan gränstation eller station i utlandet - "transitovagnar" - till vidare anbefallt följande åtgärder att vidtagas vid inträffad varmgång.

Den station, där varmgång å dylik vagn upptäcks, skall kvarhålla vagnen och omedelbart underrätta vederbörande maskiningenjör och trafikinspektör ävensom distriktschefen, byråcheferna för drifttjänstbyrån, godstrafikbyrån, maskintekniska byrån och militärbyrån om förhållandet.

Maskiningenjör, som erhåller meddelande om dylik varmgång, skall omgående beordra sakkunnig person att undersöka det varmgångna lagret. Frankomma härvid omständigheter, som tyda på att varmgången uppkommit av andra orsaker än oljebrist eller tekniskt fel hos lagerdetaljerna, får intet åtgöras ifråga om varmgången utan skall av maskiningenjören telegrafisk anmälan göras till distriktschefen, byråcheferna för drifttjänstbyrån, godstrafikbyrån, maskintekniska byrån och militärbyrån, varjämte anmälan till ortens polismyndighet omedelbart skall göras. Den vidare undersökningen skall ske i samråd med polismyndigheten, varefter vagnen iordningställes i vanlig ordning. Kan däremot fastställas, att det är fråga om en vanlig varmgång, skola åtgärder utan vidare vidtagas för vagnen iordningställande och vidarebefordran.

Styrelsen har dessutom i skrivelse till linjebefälet den 24 juli 1941 föreskrivit, att nedan angivna särskilda bestämmelser skola iakttagas vid transporter genom Sverige av skändningar av

"Wehrmachtgut", som utgöres av ammunition.

Ammunition tillhör de varuslag, för vilkas befordring i internationell trafik villkor äro föreskrivna i bilaga 1 till IFG. Bl.a. gäller att fraktsedlar och vagnar skola vara särskilt kännetecknade, fraktsedlarna genom att godsbe-teckningen antingen är understruken med rött eller inramad med svart eller rött och vagnarna skola bära anslag, som föreställa en bomb.

Då det visat sig, att de nämnda föreskrifterna i bilaga 1 till IFG icke alltid äro iakttagna för vagnar, som inkomma till Sverige, har styrelsen gjort framställning till tyska riksbanan och Norges Statsbaner i denna sak.

I Kungl. Maj:ts förordning om explosiva varor äro dessa varor som bekant indelade efter farlighetsgrad i två klasser. Explosiva varor av första klass äro de farligare och för deras befordring gälla strängare bestämmelser. För explosiva varor av andra klass gäller enligt förordningen i fråga om transport huvudsakligen endast, att varan ej får forslas i samma vagn som eldfarlig olja eller annat lätt antändbart gods eller i vagn med påfyrad eldstad, samt att vagn, däri varan transporteras, skall bära anslag med orden "Explosiv vara".

Enhuru ammunition i allmänhet är att hänföra till explosiv vara av andra klass, skall den i vad avser bändningar av s.k. Wehrmachtgut hädanefter vid transport - i vad gäller befordringen inom Sverige - tills vidare behandlas som explosiv vara av första klass. Dessutom har styrelsen föreskrivit följande:

På gränstationerna inkomna vagnar med Wehrmachtgut få icke vidareändas, utan att frakthandlingar komma stationen tillhanda. Styrelsen har hos berörda utländska förvaltningar framhållit det angelägna i punktlig behandling av frakthandlingar till Wehrmachtgut. Framgår av frakthandlingarna, att vagn innehåller ammunition, och vagnen trots detta icke är åsatt anslag enligt bilaga 1 till IFG, skall vagnen åsättas anslaget "Explosiv vara".

Styrelsen har hos anslutande utländska järnvägar begärt förut-anmälan av ammunitionsvagnar samt hos Norges Statsbaner anhållit, att ombud för denna förvaltning måtte hitresa för samråd om överlämning från Norges Statsbaner till Statens Järnvägar i Charlottenberg av vagnar, lastade med ammunition.

Styrelsen har vidare träffat överenskommelse med försvarsstaben och generaltullstyrelsen, så att svensk artilleriofficer under någon tid placeras å gränstationerna Hålsingborg F och Charlottenberg med uppgift att tillsammans med vederbörande tull- och järnvägspersonal undersöka lastningsättet för till Sverige ankommande med ammunition lastade vagnar. Vagnar, vilkas lastningsätt icke kan godkännas eller vilka i övrigt icke lämpa sig för vidaretransport genom Sverige, komma att återsändas till utlandet.

Vagnar med ammunition få befordras endast i bestämda tåg. Högst en lägenhet per dygn får tills vidare ordnas från varje gränstation. Tågen skola läggas med tillräckligt långa uppehåll för noggrann vagnavsyning. Stationerna, där vagnavsyning avses skola ske, skola åläggas att utföra denna med alldeles särskild omsorg. Hinder möter givetvis icke att utnyttja ammunitionstågen även för andra vagnar än ammunitionsvagnar. Uppgift skall lämnas till styrelsen angående de tåglägenheter, som lämpa sig för ifrågavarande transporter, ävensom vilka stationer, som åläggas vagnavsyning.

Särskild tillsyningsman skall åtfölja tågen, varför dessa skola vara utrustade med tågfinke, om så erfordras. Som tillsyningsman får endast den användas, som är kunnig i vagnskötsel. Biträdet å loket får icke fungera som tillsyningsman, vilket hittills i regel varit fallet.

Tillsyningsmannen åligger, förutom att öva vanlig tillsyn över att inga obehöriga komma i närheten av vagnarna, att se till att plomberingen av vagnarna förblir obruten.

Styrelsen har vidare hos anslutande utländska järnvägar begärt, att vagnar med överskriden revisionsfrist icke under något förhållande må anvisas för ammunition.

D b r den 29/7 1941.

R. Wahlund
77.