

SPRÄNGÄMNESINSPEKTIONEN

H. 2358/3931

Chefen för Militärbyrån
Kungl. Järnvägsstyrelsen,
Stockholm.

Medhärsk för den härsegen kändedom.

Stockholm den 18 november 1941.

C.F. Westrell.

Ink. d. 26/11 1941 (III)
Slutsatser JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Till

Landsfogden A. E. G. Blomér,

Falun.

Militärbyråns utvald
Sänds till förslags

Med hänvisning till gårdagens telefonsamtal får jag härmed enligt

landsfogdens önskan lämna nedanstående sammanställning av erfarenheter, som framgått av den lastkontroll av vissa ammunitionslastade järnvägsvagnar, som av Sprängämnesinspektionen på Järnvägsstyrelsens ammodan verkställas, samt de slutsatser som därav kunna dragas.

1. Av kriminaltekniska anstaltens rapport till landsfogden i Värmlands län den 4 augusti 1941 framgår bl. a., att en godsvara (Månchen 48352 från Goxrud) som varit lastad med samma materiel som den i Krylbo först exploderade vagnen (10 cm pjäsammunition av fransk härkomst), blivit undersökt i Charlottenberg dit den ankommit från Norge. Av undersökningen framgick bl. a. att vagnen var lastad med 10 cm granater i båda ändar, och att i mitten av vagnen fanns krutladdningar i tryckerduser, inlagda i plåtkanistrar, vilka i sin ordning varit ställda i spjällburar av trä. Över på granatlagret funnos 9 st lösa tryckerduser, av vilka en icke var tillsluten utan öppen så att krut kunnat utträngas på golvet.

2. I en annan vagn (Öppeln 11514 från Goxrud) påträffades utöver i 1. nämnd materiel trälådor innehållande askar med tändskruvar för ammunitionen. Lådorna lock varo ej tillslutna utan låga löst på dock försedda med gångjärn. I ett fall hade barnaskar innehållande tändskruvar fallit ur lådan och låga sålunda löst i vagnen. Det är tydligt att här förelagat risk för att tändskruvarna kunnat komma ur askerna och ut på golvet.

3. Den 20 augusti påträffades av Sprängämnesinspektionens kontrollant i Charlottenberg en godsvara (N.S.H. G. 1228) vars golv befann sig i ett mycket bristfälligt skick. Stora springor funnos mellan plankorna i golvet.

4. I ett mycket stort antal fall hava ammunitionslastade vagnar utom de explosiva varerna innehållit krutspjätt, träull, papper och annat brännbart material, som av kosthällarna vid järnvägarnas gränstationerna.

5. I ett stort antal fall har iakttagits att godsvarnarnas ventilationstucker varit öppna. Dessa luckor äro på vissa utländska godsvarnstyper täppta genom ångska-vagnarna försedda med spjällållar, utan hava en öppning av 9:10x25, 1:0,40x3-storlek.

6. I ett fall (Halsingborg) voro 16 cm granater placerade på vagns-

golvet stående såsom käglor. Vid vagnens rörelser hade granaterna kullstjälpts och lågo huller om buller.

Slutsatser.

Ovanstående iakttagelser, som äro utplockade ur till Sprängämnesinspektionen ingångna rapporter ge anledning till följande reflexioner.

A. Därest fallet 2, där tändskruvar kunde tänkas hava kommit ut lösa på golvet, kombineras med fallet 6., kullstjälpta granater, kan man lätt tänka sig att tändskruvar kunna så klämmas mellan granater, att en tändning av en tändskruv uppkommer. Inträffar samtidigt fall 1. och/eller fall 4. äro förutsättningarna för en brand i vagnen givna.

B. Tänker man sig fall 1. kombinerat med fall 3. ligger nära till hands, att från krutkarduserna utrunnet krut tränger ner i springor mellan godsvagnens golvbräder. Vid en kraftig bromsning, som sänder en kvast av gnistor upp mot vagnsbottnen, är det mycket möjligt, att krut i golvspringorna kunnat antändas av gnistorna. Med eller utan kombination med fall 4. äro förutsättningarna för en vagnsbrand givna.

C. I fall 1. finnes möjligheter för att krut kunnat falla ner mellan granaterna, så att det blivit bearbetat emellan dessa. Risk för antändning av krutet genom bearbetning på antytt sätt torde icke vara utesluten, i synnerhet om även svartkrut kunnat utsättas för bearbetningen. Enligt vad som upplysts hava ifrågavarande laddningar av röksvagt krut en s.k. anfyrningsladdning av svartkrut. Enligt uppgift har kriminaltekniska anstalten utfört ett skakprov med granater tillsammans med krut, utan att dock antändning skett. Erfarenheten visar emellertid, att det ofta är mycket svårt att genom försök reproducera en explosionsolycka, varför detta negativa resultat icke behöver utesluta möjligheten av att antändning på antytt sätt dock kunnat ske.

D. Kombineras slutligen fall 4 och 5 är det mycket lätt att tänka sig, att ett glödande eller brinnande föremål kunnat komma in i vagnen genom en öppen ventilationslucka och antänt krollsprinten, träullen o.s.v., varav en brand i vagnen kunnat uppkomma. Uppgifter från resande, som varit utsatta för att stora glödande vedpartiklar från vedeldade lok inkommit genom öppna vagnsfönster, visa på möjligheten härav.

Har nu brand uppkommit i en med krut i karduser och med spränggranater lastad vagn, så visar erfarenheten, (bl.a. från explosionskatastrofen i Bofors den 17 december 1940) att när granaterna bliva tillräckligt upphetade finnes förutsättning för en samtidig explosion av hela eller stora

delar av granatlasten, även om granaterna icke innehålla tändmedel.

Sammanfattningsvis får jag som min åsikt anföra, att explosionskatastrofen i Krylbo den 19 juli 1941 kan tänkas hava uppkommit genom kombination på ovan angivet sätt av någon eller några av de faktorer, vilka var för sig vid undersökning av ammunitionslastade järnvägsvagnar vid olika tillfällen konstaterats hava varit för handen.

Stockholm den 18 november 1941.

C.F. Westrell