

BYVALLA—LÅNGSHYTANS JÄRNVÄG

TRAFIKCHEFEN

Tel. Långshyttan 22 60380

Norberg 20181

TILL HANDL.

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENB. STYRELSEN JÄRNVÄGSBYRÅN		
Dnr Jv 218		
- 3 APR. 1957		
213 57		

Herr Järnvägsinspektören
Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen
Stockholm.

Tågurspårning den 9/10 1956 mellan
Stjärnsund och Dalasåbo, km 13+200.

Från stationsföreståndaren i Långshyttan inkommen rapport angående
rubr. olyckshändelse överlämnas härjämte.

Långshyttan den 30 mars 1957.

Th. Madison
/Th. Madison

146
ark 170

Trafikchefen
~~Trafikinspektören~~ ~~====~~ ~~Trafiksektionen~~

Långshyttan

RAPPORT FRÅN STATIONSFÖRESTÅNDAREN

vid _____ Långshyttan _____ station

ang. tågurspärning vid km. 13+200 å bstr. Stjärnsund-Dalaåsbo

Den 9 oktober 19 56 kl. 9⁰⁰ inträffade följande händelse:

Då tåg 1, som avgått från Långshyttan kl. 8³⁵, 5 min. försenat, befann sig på rakspåret mellan Stjärnsund och Dalaåsbo, km. 13+200, urspårade 8 öppna, lastade godsvagnar litt. N. Tåget bestod från lok räknat av följande fordon:

Lok nr. 5.

5 st. tomma tankvagnar.

2 " lastade N-vagnar.

8 " " " , vilka urspårade.

1 " " Q-vagn.

2 " " N-vagnar.

2 " tomma G-vagnar.

1 " personvagn litt. Bco.

1 " tom N-vagn.

Av de urspårade vagnarna skadades 5 st. i sådan omfattning, att desamma måste nedskrotas. De tre övriga vagnarna ha endast fått smärre skador och kommer att repareras.

Lokförare: Oscar Larsson

Lokeldare: Hugo Gustavsson

Tågbefälhavare: Bertil Karlsson

Bromsare: Emil Isaksson

De lokala förhållandena framgå av bifogade skiss.

Anm.: Vid olycka eller missöde eller tillbud därtill i drifttjänst angives i mån av behov: 1) tågläge, 2) fasta signalers ställning, 3) växlars läge, 4) loks littera och nummer, 5) loks hastighet, 6) huruvida lok varit backgående eller ej, 7) huruvida lok haft vagnar tillkopplade och i så fall huru många samt om de drogos eller skötos, 8) vidtagna växlingsrörelser och ändamålet med dem, 9) var signalgivare haft sin plats, 10) den plats, där händelsen inträffade, 11) varest eventuellt skadade, stillastående fordon varit uppställda, 12) väderleksförhållande, 13) belysningsförhållande, 14) i vad mån å sidospår stående vagnar o. d. skymt utsikten, 15) lutnings- och kurvförhållande, 16) summarisk uppgift å uppkomna skador, 17) vittnen till händelsen samt 18) övriga omständigheter, som kunna inverka å bedömandet av orsaken till händelsen.

Nedan angivna personer hava på framställda frågor uppgivit följande:

Lokf. Oscar Larsson uppger att tåget framfördes med ordinarie tidtabellshast. d.v.s. 35 km/tim. Han kände ett ryck, tittade bakåt men såg ingenting på grund av de höga tankvagnarna, och bromsade. Loket med de närmaste vagnarna gick sedan omkr. 200 meter innan det stannade.

Lokeldare Hugo Gustavssons uppgifter överensstämmer med lokförarens.

Tbfh. Bertil Karlsson befann sig vid urspårningen i en G-vagn, och kände bara att hela tåget ryckte till och stannade. Han sprang ut och kunde bara konstatera att vagnarna låg vid sidan av spåret.

Bromsare Emil Isaksson satt på en vagn, som gick ganska långt bak i tåget. Han såg, att det började ryka kring vagnarna framför honom. Strax därefter hoppade en stolpe ur sitt fäste på en vagn. Isaksson förstod då, att det var något fel och försökte signalera till lokpersonalen, men de hade sin uppmärksamhet riktad framåt, och dels var sikten bakåt skynd, genom att fem tankvagnar gick närmast loket. Tåget gick sedan omkr. 100 m., då vagnarna framför Isaksson började "kasta". Isaksson tror, att det var 6:te vagnen framför honom räknat, som först spårade ur, och sedan spårade alla vagnar till och med den vagn, som var närmast vagnen Isaksson befann sig på, ur. Enligt honom "gick de upp på varandra och kastades åt sidan". Han följde sedan med loket och de vagnar, som stod kvar på spåret till Dalaåsbo, där han ringde till järnvägsstationen i Långshyttan och meddelade, vad som hänt.

Våra förestående utsagor vilsordas:

Bevittnas:

Yttrande angående orsaken till det inträffade:

(Angives av den som har att avgiva rapporten)

På den första i tågets farriktning ^{urspårade} NN-vagnen nr. 222 iakttogs efter olyckshändelsen bl. annat att en hjulring lossnat och fallit av hjulet, samt att den andra hjulringen på samma hjulpar var lös. Dessutom hade vagnen bärfjädersbrott. Huruvida felet på hjulringarna uppstått före urspårningen och förorsakat densamma, eller om bärfjädersbrottet orsakat urspårningen är svårt att avgöra. Det är ej heller osannolikt, att en bandjärnering fallit från lasten och ned i spåret och förorsakat urspårningen.

Långshyttan den 20 oktober 1956

A n m. Såväl ba och ma som ta personal skall snarast möjligt höras av stf i alla de fall, där sådant erfordras för sakens allsidiga utredning. Där så icke skett, skall anledningen uppgivas. Då tågpersonal, som tillhör annan station, icke omedelbart kan höras, skall stf anmoda vederbörande befäl å personalens hemstation att så snart så kan ske höra personalen. Anteckningarna vid förhöret skola omedelbart insändas till trafikinspektören.

Erkännande*)

av den eller dem, som kunna anses ha låtit fel eller försumlighet komma sig till last.

Riktigheten av ovanstående rapport erkännes:

den 19

Bevittnas:

*) Därest erkännande ej avgives, skall stationsföreståndaren avfordra vederbörande förklaring. Denna vidlägges rapporten eller vidare sändes till trafikinspektören, därest rapporten redan insänts.
Om någon gjort sig skyldig till förseelse, som kan antagas medföra högre bestraffning än 3 dagars löneavdrag, skall vederbörande anmodas avgiva bevitnad förklaring, huruvida han önskar A-förhör.

Överlämnas till Järnvägsinspektören
Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen,
Stockholm.

Vid undersökning på olycksplatsen den 11/10 1956, varvid Försäkringsbolagets HANSA ingenjör Rieger var närvarande, konstaterades bl.a., att på axel nr 80, främre axeln under den första i tågets farriktning urspårade vagnen, hade en hjulring lossnat och fallit av hjulstommen. Att döma av spåren på lötringen hade hjulringen varit lös före urspåringen. Axeln var tillverkad 1916 och hjulringarna fästade med bult.

På samtliga trafikvagnar har efter olyckshändelsen skärpt undersökning av axlar och hjulringar ägt rum.

Efter olyckshändelsen har uppmärksamheten även skärpts beträffande lastnings-
sättet av vagnar för ^{att} därigenom förhindra att lasten faller av under tågs gång.

Långshyttan den 30 mars 1957.

Th. Madison
/Th. Madison/