

BERGSLAGERNAS
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG
GÖTEBORG

24.
A

INKOM T. K. VÄG- OCH VATTENBYGGNADSTYRELSEN	
D. No 317 C. 1937	
J. 1764	

Till

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen,
S t o c k h o l m.

Kop. till ritnings-
arkivet.

Extra godståget 217 urspårade den 4 dennes mellan Lärje och Olskroken på ett provisoriskt spår mellan Lärje och Sävbron. Detta spår hade utlagts med anledning av nybyggnadsarbeten för en fast bro över Sävån och en vägport. Genom återkoppling till gamla huvudspåret kunde trafiken framföras förbi olycksplatsen kl. 7.45 samma dag.

Vagnarnas läge efter urspårningen visas å bifogade ritning.

Efter föranstaltad undersökning har konstaterats, att några defekter på den rullande materielen såsom brustna axeltappar eller fjädrar ej förefunnits samt att ej heller rälsbrott förelegat.

Anledningen till olyckshändelsen måste sålunda vara någon annan, varvid man kan tänka sig lastförskjutningar, varvid exempelvis del av lasten ramlat ner mellan ett par vagnar, fel i spåret samt olämplig sammansättning av tågsättet eller kombinationer av dessa faktorer.

Huruvida lastförskjutning ägt rum och föremål nedfallit mellan vagnarna är omöjligt att konstatera på grund av de allmänna lastförskjutningar, som blevo en följd av olyckshändelsen. Något som i detta fall direkt tyder på att nedfallet gods varit anledning till olyckshändelsen kan ej heller påvisas.

Det provisoriska spåret var utlagt enligt samma normer som B.J. huvudspår av 07 års modell. Således har använts 43,5 kg:s räls med underläggsplattor fästade vid sliprarna med skruv och spik. Som ballast användes grus från Nödinge grusgrop. Kurvradien vid norra inkopplingen är 300 m. och vid svängbron 250 m. Största hastigheten var fixerad till 40 km/tim.

Det provisoriska spåret ligger delvis på nyutfylld mark. På det ställe, där tågurspårningen inträffade, var emellertid marken utfylld för c:a 20 år sedan, och då den utfyllda banken för det permanenta spåret här endast har en höjd av c:a 1 m. torde den icke kunnat giva anledning till några sättningar. Omfattande markundersökningar ha utförts av docent Caldenius för hela linjeomläggningen och därvid har räknats med en säkerhetsfaktor av 1.4 i stället för den brukliga 1.2. Docent Caldenius har vid förfrågan förklarat det vara uteslutet, att någon markförskjutning, som orsakats av banken, ägt rum.

Trafiken överflyttades till det provisoriska spåret månadagen den 29 november. De små ojämnheter, som i samband härmed uppstodo, justerades efter hand. Lyftning och stoppning utfördes sålunda under samtliga dagar intill olycksdagen. På fredagen hade spåret inspekterats av både ban-

den 3^{de} december

mästaren och banvakten utan att några bristfälligheter iakttagits. På grund av den då rådande starka kölden hade ballasten börjat frysa, men tjälen hade ej gått under sliprarna.

Trots de försiktighetsåtgärder som iakttagits har tydligen enligt de rapproter som inkommit en viss ojämnhet i spåret förefunnits. Såväl föraren på det urspårade tåget 217 som föraren på ett växlings-tåg, som passerade strax innan, har rapporterat, att spåret vid ingången från Lärje icke låg bra.

På grund av den noggranna tillsynen av det provisoriska spåret, är det dock föga troligt att så stor ojämnhet uppstått å spåret att enbart denna kunnat vålla olyckan.

Av andra faktorer, som kunnat spela in, torde främst tågets sammansättning böra nämnas. Å bifogade ritning är vagnarnas inbördes placering i tågsättet angivet med arabiska siffror. Av ritningen framgår att en lastad Nm-vagn (5) gått närmast efter en tom, ny G-vagn (4) och det är detta förhållande, som torde vara av största betydelse vid bedömandet av anledningen till olyckan. Nm-vagnens vänstra buffert i riktning från Falun hade knäckts nedåt så, att en del av bufferthylsan sprungit loss. Samtidigt kunde spår av åverkan konstateras på innersidan av G-vagnens motsvarande buffert. Detta förefaller därför, som om buffertarna mellan dessa båda vagnar på grund av någon ojämnhet i banan krokat omlott och på så sätt förorsakat olyckan.

Olämpligheten av att i början på ett tåg ha små Nm-vagnar intill de nya stora godsvagnarna har redan tidigare konstaterats.

Göteborg den 30 december 1937.

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGS AKTIEBOLAG

F. S. Svanstedt

Förbruknings

mkhes
[Signature]