

# STATENS JÄRNVÄGAR

15 TRAFIKSEKTIONEN  
Trafikinspektören

D.-nr 0:31

Anhålles att i svarsskrivelse ovanstående  
diarienummer angives.

Bilaga  
A 2

Bollnäs 4.4.56.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN Drifttjänstbyrån	
Ink.	5 APR. 1956
Dnr Dbr	
S.	

Kungl Järnvägsstyrelsen, Drifttjänstbyrån,  
Maskintekniska Byrån,

Distriktschefen vid IV distriktet

Graubo

Kopierad till oss 5/4 56  
sp

Infrid 5/4 56  
OK

./.

Till komplettering av bifogade rapport ang urspårning av tåg 93  
den 29.3.56 meddelas följande:

Tåg 93 avgick från Bollnäs kl 9.11. Rapport om urspårningen in-  
kom hit omedelbart efter urspårningen från tkl, knt T. Engström.  
Stort larm utgick i första hand till Bn, varjämte hjälpvagnar och  
kranvagnar rekvirerades även från Ånge, Nässjö och Gävle.

Tåg 93 hade denna dag följande sammansättning:

Lok Ma 828  
ACo4 3818  
ACo5 4426  
Co14 2866  
A8o2 3243  
Co4e 3311  
BCo7b 4372  
BCo7a 2472  
Co8b 4215  
Co8cs 2936  
Co8b 3595  
BCo7b 4362  
ACo5 4433  
Fo4 25896  
DFo 4418

Samtliga vagnar voro svårt urspårade och fyra voro omkullvräkt.

### Personskador.

Avlidna: Fru Beda Andersson, Älvsbyn

Flickan Inger Margareta Gustavsson, Malmberget. F 25.2.44.

Ej upptagna i statistik

hand, bilslagen. Kvarligger på Enköpings läsårett.  
Förutom de ovannämnda ha ytterligare 17 personer fått smärre skador omsedda. Orsaken till urspårningen är föremål för undersökning.

Urspårningen föranledde omfattande tågledningsåtgärder. Bland dessa kan nämnas. T 95 omdirigerades över Ls - Hkl - Gc - Cst.

T 92 - 43: resandeutväxling. Trots att 13 bussar mobiliserats måste dubbelkörningar ske. C:a 800 res t 92.

T 91 omdirigerades över Åg - Suc - Gc - Cst. För res via Ky riktning 3 te framfördes dock 4 psv ordinarie vägen med resandeutväxling Bn - Kls medelst bussar. T 420 tsä användes.

T 96 omdirigerades över Kls - Shm - Hkl - Ls för res Bn och via ordnades landsvägsförbindelse Kls - Bn.

T 94

" 44

" 10126

" 76

omdirigerades över Gc - Suc - Åg. Nyutrustat t 94 framgick dock Bn - Åg för res från Bn, Jr, Ls.

Ytterligare omledningar av nattens snälltåg hade varit önskvärda men omöjliggjordes av bristen på ånglok.

För samtliga persontåg ordnades utväxling medelst bussar och lastbilar.

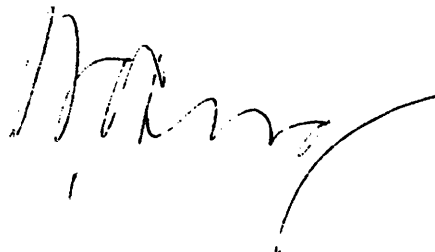
Kl 7.06 den 30.3 kunde tåg åter passera Granbo station med sth 10 km.

För att medge hjälpmanskapet effektiv arbetstid har det varit nödvändigt att vissa tider stänga <sup>av</sup> linjen Bn - Kls för trafik. Vid dessa tillfällen har resandeutväxling skett med bussar. Genom att dessa anordningar kunnat planeras i tid har utväxlingar fungerat tillfredsställande. Samarbetet med SJ biltrafik har varit gott.

Det beräknas att samtliga vagnar skola vara undanförda från Granbo den 4.4.56.

./.

Utdrag ur tågrapport och händelserapport för t 93 den 29.3.56 bifogas.



Saknr 0  
D.-nr 31  
Inkom 3 APR 1956  
Trafikinspektören  
SJ BOLLNÄS

Trafikinspektören vid 15 trafiksektionen

Bollnäs

## RAPPORT FRÅN STATIONSFÖRESTÅNDAREN

(Insändes i det antal exemplar, som ti bestämt)

vid GRANBO station

ang urspårning (t 93)

Den 29/3 1956 kl 9.20 inträffade följande händelse:

Vid infarten till Granbo st urspårade t 93. Samtliga vagnar i tåget (14 st) spårade ur, medan loket stod kvar på spåret. Loket och vagnen närmast stannade mittför stationshuset medan de övriga vagnarna blevo kvar på norra bangården. 28 personer blevo skadade, varav två senare har avlidit. Materiella skador uppstodo på spår, signalanläggningar, el, ledn, bryggor m m. Tjg tkl var undertecknad, knt Th. Engström.

/ 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 på sidospår stående vagnar o. d. skymt utsikten, 15) lutnings- och kurvförhållande, 16) summarisk uppgift på uppkomna skador, 17) vittnen till händelsen samt 18) övriga omständigheter, som kunna inverka på bedömandet av orsaken till händelsen.

Våra förestående utsagor vitsordas:

Bevittnas:

*Yttrande angående orsaken till det inträffade:*

*(Angives av den som har att avgiva rapporten)*

**Orsaken kan ej angivas.**

GRANBO

den 2/4

19 56

Kings tröna

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

Avskrift.

(ifylles av Ssk)			Sn tåg nr <b>93</b> Torsdagen den <b>29/3</b> 19 <b>56</b>						<b>Tågrapport</b>		Ts <b>15</b>				
Verksam dragkraft								Tågbefälhavare							
litt.		nr		från		till		litt.		nr		från		till	
<b>Ma</b>		<b>828</b>		<b>Åg</b>		<b>Gra</b>									
E Zidén															
Drift- platser <sup>1)</sup>	Försenad		Avstånd i km (ifylles av Ssk)	Antal axlar vid avgången under <sup>2)</sup>					Tågvikt i ton <sup>2) 3) 5)</sup> (utom verksamt lok)	Broms- vikt i ton <sup>2)</sup>	Anteckningar <sup>6)</sup>				
	ank	avg		person- vagnar <sup>2)</sup>	godsvagnar										
					slutna <sup>3)</sup>		öppna <sup>4)</sup>								
minuter <sup>1)</sup>		lastade		tomma		lastade		tomma							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
<b>Åg</b>	<b>132</b>	<b>143</b>		<b>56</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>604</b>	<b>588</b>	<b>Ve</b>				
<b>Hnn</b>	<b>149</b>	<b>151</b>									<b>Order vars</b>				
<b>La</b>	<b>151</b>	<b>163</b>									<b>" 4201</b>				
<b>V1</b>	<b>170</b>	<b>174</b>									<b>" vars</b>				
	<b>174</b>	<b>176</b>									<b>Order</b>				
<b>Gra</b>				<b>56</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>604</b>	<b>588</b>	<b>Sammansättning</b>				
											<b>ACo, ACo, Col4, Aco, Co4, BCo, BCo,</b>				
											<b>Co8, Co8, Co8, BCo, ACo, Fo, DCo,</b>				
											<b>Extra postutrymme:</b>				
											<b>Tåget spårade ur i Gra.</b>				

**Avskrift.**

STATENS JÄRNVÄGAR

0:31

4 distriktet

15 maskinsektionen

15 miö stämpel

4 APR 1956

**Förararerapport**

"Händelserapport"

Bollnäs

lokstation

Tåg nr 93 den 29 / 3 1956 Fordon litt Ma nr 828

Förare \*) 971023 K W Brodin

Biträde 96 K L Larsson

Station	Försening		Axlar	Vagn- vikt Ton	Broms- vikt Ton	Orsak
	Ank. min.	Avg. min.				
Ba		175	56	604	596	Sen ank
Gra	176					

Strax utanför norra infartsväxeln i Granbo märktes en kraftig krängning & loket av ett s k tjällskott. Strax därefter kändes en ryck i tåget varvid nödbromsning inträdde. Kopplet mellan första och andra vagnarna hade brustit och de bakomvarande vagnarna urspårade. Första vagnen medföljde loket som stannade framme vid stationshuset. Bakre änden av första vagnen slog av stolparna till kontaktledningsbryggorna. Då bakre boggien av denna vagn gick upp på perrongen urspårade främre boggien. Tåget hade vid ingående mot Gra en hastighet av 90 km/tim.

Bollnäs d. 30/3 1956

K W Brodin, Lokf

Ern

STATENS JÄRNVÄGAR

15 maskinsektionen

MASKININGENJÖREN

BOLLNÄS

Överl i avskrift De Go, Biö Sv, Ti Bn.

Bollnäs 4.4.56.

O. Kristoffersson.

**Avskrift.**

STATENS JÄRNVÄGAR

Ink

Statens Järnvägar

Lokmästaren

Den 3.4.1956

Saknr 0, 31

IV

distriktet

14

maskinsektionen

**Förar rapport**

"Händelserapport"

Ånge

lokstation

Tåg nr 93 den 29/3 1956 Fordon litt Ma nr 828

Förare \*) 180731 Uddevik

Biträde Hagemo

Station	Försening		Axlar	Vagn- vikt Ton	Broms- vikt Ton	Orsak
	Ank. min.	Avg. min.				
Åg		143	56	604	596	
Hnn	147	151				Vare orderg.
Ls	152	164				4201 orderg
Små		169				Vare
V1	170	174				orderg
Bn	174		56	604	596	

Med anledning av den svåra järnvägskatastrof m tåg 93 i Granbo får på begäran anföras följande. Något anmärkningsvärt ang lok och vagnar kunde ej iakttagas. Såväl lok som tåg gick ovanligt bra att framföra. Med stöd av vunnit erfarenhet, beträffande framförande av tåg 93 å sträckan Åg-Bn, ansågs det ej rådligt att hålla den högsta tillåtna hastigheten, därför att en del märkbara krängningar tidigare iakttagits, samt även m tanke på urspårningen å linjen Ksö-Små. Hastigheten på tåg 93 Åg-Bn tilläts därför aldrig uppgå till 90 k/t.

Gångtid förlorades.

Ånge den 3.4.1956

Ivan Uddevik

Lokf 180731

V G V

Statens Järnvägar  
14 maskinsektionen  
Maskiningenjören

Överlämnas i avskrift Distriktschefen Gävle  
Maskiningenjören Bollnäs  
Maskiningenjören Östersund  
Trafikinspektören Bollnäs  
Baniningenjören Storvik

Änge den 3.4.1956

John Forsberg

tjf