

Örebro 24.7.1957

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN	
Drifftjänstbyrån	
Ink.	25 JULI 1957
Dnr Dbr	
Sgr	

Drifftjänstbyrån
Trafikbyrån
Distriktschefen
STOCKHOLM

Infid 26.7.57
Rod 06

Ang. Urspåring Fagersta C - Dagarn den 9.7.1957.

Tåg 4354 spårade ur med den 25:te vagnen från lok räknat vid km 202 + 453 (f d Skrikbo hpr) kl 12.18. Vagnen var en ombyggd Masvagn nr 28848 lastad med cement från Limhamn till Bispgården. Alla vagnar fr o m den 25:te t o m den 44:e (= sista vagnen i tåget) spårade ur, däribland två vagnar lastade med flytande klor från Skoghall till Krokomb (Nr 502411) resp Järpen (Nr 503194). Vagn 502411 fick därvid sådana skador på ventilhuset att klorgas strömmade ut över trakten. Såsom framgår av bifogade föränerapport (bilaga nr 2) kunde skyddssignalering icke ordnas av lokpersonalen, varför hinderanmälan av tkl Fgc utväxlades med Dn. Genom Fgc försorg underrättades omedelbart brandkår, polis, läkare och ambulans.

Efterhand konstaterades att 20 vagnar spårat ur, varav en del låg helt vid sidan av banan. Den ovannämnda Mas-vagnen hade framgått vid sidan av banan från km 202 + 600 till km 201 + 530. Övriga urspårade vagnar låg mycket tätt vid km 202 + 300 - 202 + 450. På denna plats var banan helt uppriven. Därifrån och fram till den urspårade Mas-vagnen - 920 meter - var banan så illa medfaren att fordon icke kunde framgå (flertalet slipnar avslagna, vänsterrälen vriden utåt). Kontaktledningen var hel men hjälpkraftledningen och återgångsledningen hade brustit och en ledningsstolpe demolerats.

Åtgärder: Anmälan om urspåringen gjordes av tkl Fgc till tågledaren Ör omkring 12.40. Distriktschefen som för tillfället befann sig i Västerås underrättades omedelbart via Dkl liksom Dbr säkerhetsavdelning samt Miö Vå. Den senare anmodades att genast bege sig till platsen. Han ankom dit omkring kl 15.00 och kunde med hjälp av brandkårens gasmask tränga in i det gasbemängda området och skaffa sig en uppfattning om olycksplatsen. Ti, Biö och Eiö Ör avreste i taxi från Örebro kl 13.55 och nådde fram till olycksplatsen omkring kl 15.50. De ankom omkring kl 16.00. Via Dbrs begärdes omkring kl 13.05 experthjälp från Stockholm. Kontakt togs med Elektrokemiska A:-B. i Bohus när det antogs att klorvagnarna var därifrån. Vissa råd erhöles. Även konstaterades att landsfiskalen i Fagersta redan begärt hjälp bl a därifrån och fått vissa anvisningar.

Genom klorgasen blev det omöjligt att komma intill olycksplatsen utan gasmask, varför uppgifterna om olyckans verkliga omfattning till att börja med var svävande. Bl a rapporterades först att 4-5 vagnar spårat ur.

Hjälptåg beordrades av tl Ör omedelbart från Ky. Detta avgick därifrån kl 13.41 med ankomst Fgc kl 14.15 (4377 tdt). Då man emellertid p g a den fortsatta gasutströmningen icke kunde beräkna att omedelbart gå ut till olycksplatsen för röjning, återsändes hjälptåget av Miö till Ky för att där avvakta vidare order. Hjälptåget framfördes senare i tåg 4381 tdt till Fgc och ankom dit kl 21.57 och utfördes omedelbart till olycksplatsen.

Under tiden arbetades febrilt med sanering av det gasbemängda området genom brandkårens försorg genom vattenbegjutning och utspridande av släckt kalk. Vattenbegjutningen vid själva olycksplatsen kunde dock icke påbörjas förrän linjen gjorts spänningslös. Detta skedde först kl 16.05 p g a att kalktransporter utfördes med ellok från Dn till olycksplatsen. På östra sidan, som var minst utsatt för klorgasen, fanns ingen bilväg fram till urspåringsstället.

Vid olyckan förstördes även SJ telefonkabel varför telefonförbindelserna till linjen Fgc-Ky bl a bröts och all telefonkontakt fick ske dels via rikstelefon och dels via Ost automatväxel. Den senare vägen blev snart blockerad genom den starkt ökade belastningen. Telemästaren i Örebro underrättades om linjefelet redan omkring kl 12.45 och begav sig stnax efter kl 13.00 i tjänstebil iväg till olycksplatsen. P g a motorstopp under vägen ankom han till Moren först omkring kl 15.45. Så snart omständigheterna medgav ordnades med telefonförbindelse till olycksplatsen. Krafttelefonförbindelse till driftcentralen i Krylbo var klar omkring 18.30. En genomgående linje med direkt förbindelse till Fgc var färdig omkring kl 19.30. Senare, då Tliö ankommit, lades en stor kabel ut genom skogen så att alla linjer kunde kopplas in.

./.. Till förbindelseman på olycksplatsen beordrades en sts från Krylbo. Denne har avgivit särskild rapport, vilken återfinnes i bilaga 3. Han måste - troligen på grund av klorgasskada - införas till lasarettet i Fagersta på morgonen den 10.7.

Kl 16.55 rekvirerades kranvagnarna litt A från Åg och M. I stället för Åg-kranen hade Miö omkring kl 16.00 begärt kranen från Hagalund. Dessa kranar ankom från Hgl via Ky till Fagersta C kl 23.37 (4357 tdt) och från N till Dn kl 0.22 den 10.7. (tdt 4400 - et 9058 My-H-Dn). Den senare kranen utfördes efter klargöring till olycksplatsen omkring kl 2.00. Den kunde genast gå i arbete då denna bandel p g a vindriktningen var tämligen gasfri. Kranen från Hgl insattes först kl 11.00 den 10.7, enär det gick fortare att draga upp fem vagnar med lok. Gasbeläggningen och rep av spåret inverkade också. Vid denna tidpunkt hade den urspårade Mas-vagnen jämte 4 vagnar förts in till Fgc och spåret hjälpligt reparerats fram till den stora samlingen av urspårade vagnar.

./.. Av de urspårade 20 vagnarna (se bilaga 4) infördes 8 st till Dn och 10 st till Fgc. De två klorvagnarna ställdes vid sidan av spåret. Natten 12-13/7 tappades klorgasen från dessa vagnar över till två nya klorvagn, vilka återsändes till Skoghall emedan den övertappade klorgasen icke kunde användas. Upplyftning till spåret av de tömda klorvagnarna utfördes genom Miö försorg natten 21-22/7.

Arbetet med att ställa iordning spåret pågick succesivt genom Biö försorg. Detta var bl a nödvändigt för att göra det möjligt för kranarna att nå de urspårade vagnarna, varav en del låg kullvräkt vid sidan av banvallen.

Av de urspårade vagnarna transporterades 7 st, varav en upplastad på ny vagn, i tåg 7251 och en med återgående Nässjökranen den 11.7 till Hallsberg för omlastning och översyn. Vagnarna som införts till Fgc jämte en vagn från Dn sändes till Ky för översyn och rep (en del redan i tåg 7286 den 10.7).

Den 11.7 kl 13.15 var samtliga vagnar undanförda från spåret och detta åter framkomligt kl 15.30. Kranen från Hgl och hjälptåget från Ky infördes till Fgc kl 16.45 och kranen från N till Dn kl 16.30. Därefter vidtog omedelbart reparation av de elektriska ledningarna genom El-avdelningens i Ky försorg. Spåret anmälades klart kl 20.16. Tåg 605 avgick från Fgc kl 20.26 (7 min sent) som första tåg förbi olycksplatsen och ankom Dn kl 20.44 (13 min sent). Hastigheten över olycksplatsen var till att börja med 30 km/tim.

Måndagen den 15.7 flyttades de pågående makadamiseringsarbetena strax norr om Dn till olycksplatsen och kurvan omedelbart norr om denna.

Avvecklingen av trafiken: Den icke urspårade delen av tåg 4354, d v s lok + 28 vagnar infördes till Fgc kl 13.55 och sändes vidare därifrån som tåg 4368. Tåg 4360 stoppades i Dn och återsändes till Frövi i tåg 4367 den 10.7 f v b via Kp, Tb, Sl, Ky. Tåg 4366 ställdes i Skinnskatteberg och vidare sändes därifrån i tåg 7252 den 11.7. Tåg 4368 uppställdes i Krampen f v b tåg 4378 den 11.7.

Samtliga snälltåg kördes via Kp, Tb, Sl nesp Äbg. Utväxling med bussar och lastbilar ordnades mellan Skb och Fgc för samtliga persontåg under driftstoppet. Betr detaljuppgifter för dessa tåg se bilaga 5.

Kl 15 den 9.7 begärdes genom Tbr försorg spärr för all godstrafik till och via 3 ts, linjen H-Ky i första hand under 24 timmar framåt. Denna spärr utsträcktes senare att gälla t o m förmiddagen den 11.7.

Följande godståg dirigerades över Kp, Tb, Sl den 10.7: tågen 4384, 4394, 4368 och 4352 och den 11.7: tågen 4384, 4394, 4360, 4359 och 4352. Därtill dirigerades ett flertal godståg i bägge riktningarna via Tm och 6 ts (Kil och Sv).

Orsaken till urspåringen har icke helt kunnat klarläggas. Enligt experterna torde dock den först urspårade vagnen, Mas nr 28848, ha varit orsaken till urspåringen.

Ang förhållanden och åtgärder på platsen i anledning av den utströmmande klorgasen se bilaga 1.

- Bilagor:
- 1) Förhållanden och åtgärder m m i anledning av klorgasutströmning.
 - 2) Avskrift av förar rapport.
 - 3) Avskrift av förbindelsemannens rapport.
 - 4) Uppgifter på tågs 4354 vagnar.
 - 5) Avvecklingen av persontrafiken.
 - 6) Avskrift av rapport från Stins Fgc.
 - 7) Specifikation över vagnsskadorna.

G. C. Johansson

Redogörelser ang förhållanden och åtgärder m m på grund av att klorgas läckte ur en skadad cisternvagn.

Sista hälften av 4354 (20 vagnar) urspårade kl 12.18 den 9/7 i en utförslutning som låg i kurva.

Mitt i de urspårade vagnarna gingo två klorvagnar, som välte och lade sig tvärs över banan, den ena i diket mot skärningen och den andra i den upprivna banval-len. Tätt intill låg ytterligare fem tomma tankvagnar.

SJ telefonkabel förstördes. Kl 12.45 inkom ett kort meddelande pr rikstelefon från Fgc att en urspårning skett och att klorgas strömmade ut - andra upplysningar kunde ej erhållas.

Terrängförhållanden på platsen

Större delen av vagnarna lågo i en flera meter djup skärning. Denna fortsätter norrut på östra sidan flera kilometer, men avlöstes på södra sidan efter c:a 200 m av en slätt, som lutade från banan och övergick i kullar och dalar.

Närmast intill banan växte en smal lövskogsridå och bakom denna hög granskog utom på slätten. En större bäck korsade banan på sned c:a 150 m norr om klorvagnarna.

Gasförhållande under första dygnet

Vinden var ostlig. På ett par km avstånd kunde ett smalt uppåtstigande gröngult gasmoln ses, vilket liksom lutade mot väster.

Farliga vägar voro spärrade av polispatruller.

Från öster kunde man utan skydd komma ungefär 40 m från vagnarna, i söder ända fram till sista vagnen. Norrut längs banan måste gasmask användas c:a 300 m från klorvagnarna och fram till dessa. Västerut erfordrades gasmask.

Första dagen var vinden stark nog att hålla huvuddelen av gasen på drift västerut. Under första natten däremot kastade vinden ofta om eller mojnade. Gasmolnen ändrade då tämligen snabbt riktning och drev flera gånger bort arbetsstyrkor som arbetade utan gasmask. Gasen följde särskilt banan norrut mellan lövskogsridåerna och försvårade reparationsarbetet. Efter någon halvtimme brukade molnen ha skingrats. Mellan ett par höga berghällar försvann dock aldrig gasen helt. På dagen kunde man svagt se när molnen kom men på natten gick ej detta, ej heller då gasmask bars. Detta gjorde att man plötsligt kunde befinna sig i ganska stark gas, som man, även om mask snabbt sattes på, måste komma ur. På nätterna bildades saltsyra som lade sig tjockt på den täta växtligheten och förstörde kläder och skodon. Klorgasen ändrade vissa klädesfärgen till gulvitt-grönt.

Gasmasktjänsten

Till embörjan hade endast brandkår och polis gasmasker, men dessa lånades beredvilligt ut till järnvägsbefäl så att de kunde få en uppfattning om olyckans omfattning.

Kl 18.00 anlände statspolis från Västerås med 25 gasmasker.

kl 18.30 ankom ett antal gasexperter m fl från Skoghall. Dessa medförde ganska rikligt gasmasker (även syrgas-), gummistövlar, gummihandskar, skyddsdräkter m m.

kl 19.00 ankom en tjänstebil från Stockholm med 25 specialbehållare, som inköpts där för klor och nitroösa gaser.

Hjälptåget från Krylbo medförde 25 gasmasker, gummihandskar, förkläden m m. Dessa återgingo till Krylbo, när tåget återsändes efter att ej ha kunnat insättas på grund av gas och skadad bana. De kommo till användning, när tåget på nytt ankom kl 22.45. Behov hade ej förelegat tidigare.

Tidigt nästa morgon ankom 25 gasmasker samt en obmuten låda behållare från Örebro samt 300 satser från civilförsvaret i Västerås. Endast enstaka av dessa användes.

Personalen från Skoghall anskaffade underhand flera syrgasmasker.

En mängd åsikter cirkulerade om vilka behållare som kunde användas utan risk. Olika experter hade olika åsikter. I praktiken visade det sig att civilförsvarets behållare höll om koncentrationen ej var för stark. De syntes dock bli "utmattade" tämligen snabbt.

Arbetsstyrkorna vid södra kranen behövde ej gasmask utom vid något enstaka tillfälle. Arbetet låg dock nere här de timmar då gasen kastades åt detta håll. Arbetsstyrkorna i norr behövde ej gasmasker förrän på efternatten.

En svår brist var att en stor del av gasmaskerna saknade eller hade odugliga inskivor.

Personalens reaktion och uppträdande

I Fagersta C var man till en början helt okunnig om hur det såg ut på olycksplatsen och hur många klongasvagnar som voro skadade, då ingen kunde eller vågade sig fram till den. Polis och brandkår lämnade icke några meddelanden, mer än att spåningslöshet erfordrades. Enligt uppgift for många fagestabor bort till andra platser i bilar, andra bommade in sig i slutna rum och källare. Det påstods att gaslukt märktes i staden (7 km).

Den första tillförlitliga rapporten erhöles genom Miö, som inspekterat platsen (i gasmask) strax efter kl 16.00. Specialavdelningarnas folk som kunde använda lämplig terräng efter anvisningar av polis och brandkår arbetade oförtrutet med endast näsduk till skydd, då så behövdes. Då på ps kl 17.00 insattes för att reparera den skadade spårdelen norr om urspåringsplatsen (970 m) kunde den arbeta utan mask och detta ända fram till tidigt på morgonen därpå. Då måste gasmasker användas mera allmänt. En del personer voro mycket skrämda och använde gasmasken mest jämt, andra hade den ej på ens vid starkare koncentration. Denna var norr och västerut mycket nära 0,3, som enligt uppgift är maximum för vad en människa kan tåla under sammanlagt en halv timma. Experter från Skoghall mätte gasstyrkan oupphörligt hela tiden på olika platser.

Utprovning av maskerna gick ganska bra. Från militärtiden hade en del vissa erfarenheter och hjälpte kamraterna. Arbetet med justering av banan var hårt och en del försökte då lätta på masken med resultat att de ibland fick svåra host-attacker och måste uppsöka gasfritt område. Ofta måste arbetet avbrytas för vilopausar. På natten var det mycket svårt att kunna slå i målsspik o d med gasmask påsatt. Ordningivningen och samarbetet försvårades avsevärt liksom möjligheten att känna igen olika personer.

Sammanlagt fördes ett 10-tal personer till sjukhus. De svårast angripna kom mest krypande ur området. Andra var uppskrämda och kände sig sämre än verkliga förhållandet var. I några fall torde bristor i mask eller behållare så småningom ha åstadkommit överdosering. I andra fall förekom mycket svåra hostanfall, men vederbörande gick efter en stund åter i arbete. Ingen behövde stanna på sjukhuset.

Saneringsarbetet

Brandkårens personal strödde ut mängder av kalk över banan, där gasen låg tätast (5000 kg framfördes men en del blev över). Detta arbete fortsattes av järnvägspersonal i gasmask. Två munstycken med spridare placerades vid klorvagnarna, vilka jämte området runt omkring vattenbegöts. Härigenom nedbringades bl a trycket i vagnarna och utströmningen i den skadade vagnen minskade något.

Sedan experterna från Skoghall anlänt kl 18.30 gällde det att fastställa vari skadan bestod och vilka åtgärder, som borde vidtagas. Experterna voro mycket osäkra om vagnarna skulle hålla eller ej och tidvis meddelades att högsta fara förelåg. SJ personal hade helt att lita till deras uttalanden.

Det visade sig att ventilerna ovanpå den skadade vagnen läckte, på grund av att dragkroken i en annan vagn slagit igenom skyddshuven. Omfattningen gick ej att fastställa innan ett hål svetsats upp i skyddshuven, vilket hindrades av en annan tankvagn. Först kl 6 på morgonen andra dagen hade banan byggts fram till en punkt 100 m från klorvagnarna och sedan alla tillgängliga wirar kopplats ihop kunde ett ånglok släpa undan den hindrande vagnen någon meter. Efter en mängd försiktighetsåtgärder skars ett hål i huven och det befanns att ventilerna slagits av. Nya ventilen rekvirerades från Skoghall och sedan dessa satts i, minskade utströmningen avsevärt. C:a 5000 kg hade då strömmat ut. Det gick ej att få fullständig tätning, utan intill klorvagnarna enfordrades fortfarande gasmask. På räkningsarbetet kunde det nu bli en helt annan fart, då personalen i mycket stor utsträckning kunde arbeta utan gasmask.

Klorvagnarna ställdes vid sidan av banan för tömning i andra vagnar en natt senare. Experterna vågade ej medge en flyttning med hänsyn till ev skador i behållarna och risk för explosion (i tätbebyggda samhällen).

Underrättelsetjänsten

Under de första timmarna efter urspårningen kunde tågledningen ej erhålla några tillförlitliga uppgifter om olyckans omfattning. Sådana erhöles först sedan M10 ankommit kl 15.00 och övriga sektionsschefer kl 16.00. Till en början fanns endast bilar för bud eller på avstånd belägna rikstelefoner att tillgå. Kl 19.30 erhöles telefonförbindelser med Fgc, sedan 2 km tråd lagts ut i skogen, men då denna förbindelse gick på den enda linje, som Örebro hade norrut, var det svårt att komma fram. Tre telefonställen ordnades. Till olycksplatsen fanns ej någon bestämd signal. Sedan T10 ankommit till platsen lades 2 km kabel ut med alla linjer inkopplade och direkt koppling kunde ske som hemma på expeditionen.

På platsen var det emellanåt svårt på grund av den oländiga terrängen, olycksplatsens utsträckning och tvånget att emellanåt taga hänsyn till gasen, att snabbt få tag i en viss tjänsteman. Mängder av befäl, manskap och utomstående (journalister, experter från klogasfabriker, SJ, militära förband, vagnfabriker m m) försvårade överblicken. Nyfikna däremot hölls undan av polisen.

Iakttagelser efter olyckan

Efteråt kan man på de brända träden och den nerbrända växtligheten se, över vilka områden gasen spritt sig. Storleken härav är betydande och områden som mycket folk vistades i och som man trodde var tämligen gasfria är förstörda. Mot norr har gasen följt banan kilometerwis (mellan lövridåerna) och därefter flutit in i grandungarna och gått upp i topphöjd (40-50årig skog). Öster om olycksplatsen har en tät grandunge på 150 meters bredd genomflutits av gas och förstörts. Västerut föreligger stora skador intill 700-800 m avstånd, men ända upp till c:a 2 km från olycksplatsen finnes skadade träd. I en djup dalsänka med en liten sjö över 2 km från unspåringsplatsen har tallarna bränts (ej annan skog). Den tunga gasen har tydligen sipprat ut genom lövskogsridån och genom några avbrott för vägar och samlats i hålan. Av växtligheten synes tallarna ha varit mest känliga, därnäst granar och lövskog.

skrift

STATENS JÄRNVÄGAR

I distriktet

31 maskinsektionen

FÖRÄRERAPPORT
"Händelserapport"STATENS JÄRNVÄGAR
3 Trafikinspektörsexp.
ÖREBRO
Ink 13 juli 1957
Dnr 70615
Sgr 1851

Örebro lokstation

Tåg nr 4354 den 9/7 1957, Fordon litt M nr 604.

Förare 160621 Johansson

Biträde 220606 Karlsson

Station	Försening		Axlar	Vagn- vikt Ton	Broms- vikt Ton	Orsak
	ank min	avg min				
Dn-Fgc	10		100	958	427	
Fgc			61	643	259	

Efter det att ovannämnda tåg framförts till km 202, märktes ett ryck i tåget och tryckreduktion av luftledningen. Lokbiträdet beordrades att undersöka tåget, varvid konstaterades att en urspårning ägt rum. Eftersom klor medfördes i tåget och denna gas började strömma ut, nödsakades lokbiträdet att skyndsamt återvända till loket. Tåget med kvarvarande 61 axlar framfördes ca 500 m till Hedkärrens banvaktstuga. Undertecknad ringde upp tkl Fgc och beordrade om skyddssignalering från Dn. Samtidigt beordrades till olycksplatsen polisen, brandkåren, ambulans och läkare, vilka skulle företaga erforderliga skyddsåtgärder till befolkningen i anledning av utströmmande klorgas.

Orsak till urspårningen är obekant enär olycksplatsen ej kunnat undersökas på grund av ovannämnda klorgas. Efter ca 90 min infördes kvarvarande tågdel till Fgc, varifrån tåget fortsatte som tåg 4368 till Ky. Örebro den 10.7.1957

Carl Erik Johansson
Lokf 160621

STATENS JÄRNVÄGAR

10 juli 1957

Lokstf ÖREBRO

Översändes Miö Västerås G Thideby

Överlämnas i avskrift till Dc, Dbr Cst, Biö, Ti Ör. Västerås den 12 juli 1957.

G Sternfors

Till Trafikinspektören 3 ts Örebro.Rapport från förbindelseman angående urspårningen den 9/7 å
bansträckan Fagersta C - Dagarn.

Kl 13.00 den 9/7, fick undertecknad från Stins Krylbo order att såsom förbindelseman medfölja hjälptåg till Fagersta C. Hjälptåget, som bestod av lok + hjälpvagn + 1 Grh (för bromsvikten), avgick i 4377:s tidtabell kl 13.40. Vid ankomsten Fagersta C kl 14.20 fick jag av tkl besked att p g a den starka gasutvecklingen vid olycksplatsen hjälptåget ej fick utgå ditt förrän tillstånd därtill lämnats av civilförsvansmyndigheterna. Omkring kl 16.00 meddelade Biö att ingenting kunde göras förrän omkring kl 22.00, varför hjälptåget återvände till Krylbo i tåg 69866 kl 16.56 och ankom Krylbo kl 17.37.

Hjälptåget avgick sedan enligt 3 tl order från Krylbo i tåg 4381:s tdt kl 21.01. Förutom den ordinarie utrustningen medfördes 26 gasmasker, 12 par gummistövlar och 12 par gummihandskar samt 1 cykel. 4381 ankom Fagersta C rt och hjälptåget utgick kl 22.30 till olycksplatsen, belägen å km 201 + 530 - 201 + 800 på bansträckan Fagersta C - Dagarn. Antalet urspårade vagnar var 20 st. En av dessa Mas 28848 befann sig ca 720 m från de övriga (åt Fgc). Vagnen, som stod ur med alla tre hjulparen, var avsänd från Länhamn till Bispgården, mottagare: Vattenfallsstyrelsen, last: cement. Vagnen var på spår kl 2.00. Då spåret helt eller delvis var upprivet mellan denna vagn och de övriga 19 vagnarna och hjälpvagnen således ej kunde komma fram till dessa infördes Masv till Fagersta C. Under tiden lyckades jag hos polisen och brandkåren i Fagersta låna ett antal gasmasker samt imskivor. Omkring kl 3.00 återvände hjälptåget till olycksplatsen. Stora kranvagnen från Hagelund hade då anlänt till Fagersta C, men p g a omständigheterna vid olycksplatsen ansågs att denna ännu ej kunde uträtta något effektivt arbete. Omkring kl 3.30 var spåret klart fram till de övriga vagnarna. Utspisning hade då också ägt rum för den till ett 60-tal man uppgående arbetsstyrkan. Arbetet inriktades nu på att få tre vagnar, som "stod bra till" på spår, nämligen Italia 390239 från Malmö Färjestation till Kramfors, 31824 från Malmö till Vännäs och DB 401792 från Trelleborgs Färjestation till Mosjöen, Norge. Kl 7.30 kunde dessa vagnar införas till Fagersta C. Då hjälptåget nästa gång kl 9.30 - ångloket hade förat måst fylla vatten vid Fagersta bruk - avgick, medfördes kranvagnen.

Nässjö kranvagn, som anlänt under natten, inriktade sig på att få upp vagnarna i den södra änden och kunde ganska snart draga in tre vagnar till Dagarn nämligen G 45350 från Hallsberg till Luleå, G 38046 från Hallsberg till Kiruna och G 46668 från Hallsberg till Örnsköldsvik.

På grund av att undertecknad blev gasskadad och omkring kl 11.30 infördes till Fagersta lasarett kan vidare rapport angående händelseförloppet under uppröjningen på olycksplatsen ej lämnas.

Krylbo den 22/7 1957
Georg Andersson
Sts 311205

STATENS JÄRNVÄGAR

3 Trafikinspektörsexp.

ÖREBRO

Ink 16 juli 1957

Dnr 70615

Sgr 1851

RAPPORT FRÅN STATIONSFÖRESTÅNDAREN

vid Fagersta O station

ang åtgärder och förhållanden vid tågurspårning Dagarn - Fagersta C tisdagen den 9 juli 1957 kl 12.18 inträffade följande händelse:

Kontrolllamporna för spårledningen till vägbommarna vid Televerkets förråd slocknade och SJ telefon blev obrukbar Fgc-Ör, vilket tydde på åverkan å signal- och telefonkablar. Tåg 4354 hade avgått från Dagarn kl 12.08, men hördes ej av inom normal gångtid, varför ett missöde befarades. Kl 12.41 ingick telefonmeddelande från Hedkärre bv, varifrån lokf å 4354 meddelade att bakre tågdelens urspårat i närheten av Skrikbo hpr, att klorlastade vagnar medförts i tåget och att en eller flera sådana troligen sprungit läck, enär stora mängder gas sprider sig över området, varför lokpsl varit oförmögen att skyddssignalera.

Tkl i Fgc utväxlade omedelbart per rikstelefon hinderanmälan med Dagarn, föranstaltade om skyddssignalering, larmade polis, brandkår, lasarett, ambulans och järnvägs-läkare, meddelade förhållandet till el-driftens reparatör, som arbetade å stationen vid tillfället, samt rapporterade till tl Örebro per telefon via Cst. Dessa meddelanden och rapporter voro utförda kl 12.55. Vid denna tid märktes en besvärande gaslukt vid stationen, varför allmänhet och personal varnades genom högtalare och uppmanades att skyndsamt taga skydd inomhus. Samma varning meddelades till Fagersta bruk station. Med tanke på riskerna för samhället ifråga om förgiftning framställdes begäran till tl 1 Cst om radiovarning till Fagersta-orten i samband med pågående utsändning. Härmed underrättades denne tågled om katastrofen. Öbm Krylbo och telefon-reparatör underrättades omkr kl 13.00. Omkring kl 12.50 förfrågade sig per telefon en fru, boende i en olycksplatsen närbelägen gård, om vad som inträffat och sade sig vara sjuk troligen av gasmolnen. Hon uppmanades att ofördröjligen bege sig bort från platsen, enär det gällde livet, varpå ambulansen ånyo kontaktades med uppmaning att besöka nämnda gård och närliggande.

Omkr kl 13.55 infördes lok och 28 vagnar på stationen; d v s alla vagnar som ej urspårat. Lokets nr: litt Ma 604, förare 160621 Johansson, biträde 220606 Karlsson. Lokpsl förklarade att man känt ett ryck i tåget varpå bromsarna omedelbart gått till. Första intrycket var att slangbrott inträffat. På grund av kurvförhållanden kunde man endast iakttaga en mindre del av tåget. Biträdet begav sig genast iväg mot tågets bakre del och medförde för alla eventualiteter knallsignaler. Kommen till ungefär halva tågets längd upptäckte han att vagnar urspårat, men kunde på grund av skymd sikt i kurvan icke iakttaga katastrofplatsen. Han märkte här stark gaslukt och såg ett gasmoln stiga upp över skogen längre in i kurvan vid Skrikbo hpr. Då han var medveten om att klorvagnar medfördes i tåget förstod han att dessa, eller någon av dem, gått läck och att livsfarlig gas strömmade ut. Någon uppfattning om olyckans hela vidd kunde han dock icke bilda sig, men på grund av gasfaran kopplade han skyndsamt av framför enligt hans uppfattning första urspårade vagn samt begav sig springande åter till loket, där han meddelade sina iakttagelser till lokf. Tågdelens fördes nu omedelbart fram till Hedkärre bv, varifrån tkl Fgc uppringdes och meddelades kända fakta. Särskilt poängterades att ingen skyddssignalering kunnat utföras p g a gasfaran.

Telefonförbindelse med olycksplatsen upprättades omkring kl 16.00. Intill denna tid var Hedkärre bv - belägen ca 2 km från olycksplatsen - enda kontaktpunkt mellan station och olycksplats, varför stationen först vid denna tid erhöll klargörande uppgifter om olyckans omfattning. Kl 16.10 bröts kontaktledningsströmmen å str Hedkärre - olycksplatsen. Dessa manövrer hade försvarats i hög grad p g a avsaknad av kontaktmöjlighet med Dagarn, då telefonförbindelser var brutna. Sträckan Fgc - Hedkärre var strömförande under hela tiden, enär intet behov av urkoppling här förelåg.

Tåg 77 dirigerades via Snt, Åbg, Tb och dess resande avsändes i tåg 1003. Utväxling av resande och gods ordnades under avbrottstiden i övrigt enligt härom avlåten särskild skrivelse.

Hjälptåg anlände från Krylbo som tåg 4377 kl 14.15, men återsändes Ky - på DC order-
kl 16.56 för att ligga i beredskap, enär intet arbete kunde utföras på platsen till
följd av utströmmande gas. Hjälptåget återkom Fgc kl 21.57 och utfördes till olycks-
platsen omedelbart. SJ kranvagn litt A anlände från Hagalund via Ky med tåg 4357 kl
23.37, men utfördes till platsen först under påföljande dag den 10/7.

Den oskadade del av tåg 4354, som infördes till Fgc - lok och 28 vagnar - vidare-
sändes Krylbo som tåg 4368 kl 15.15 s d.

Angående övriga från olycksplatsen till Fgc införda vagnar hänvisas till därom av-
låten särskild skrivelse den 12/7.

Efter uppröjning och nödig reparation var linjen åter klar och hindret undanröjt
kl 20.16 den 11/7. Tåg 605 framfördes som första tåg över olycksplatsen och avgick
från Fgc kl 20.26

De vid olycksplatsen kvarstående klorlastade vagnarna tömdes på sin last, som över-
tappades till andra vagnar, under natten 12-13/7. Olycksplatsen har sanerats av
personal från Skoghallsverken jämte Fagersta brandkår den 13/7. Klorlasterna har
samma dag återsänts till Skoghall, varom resp mottagningsstationer och Reklamations-
kontoret underrättats.

Tågklarerare och tkl-biträden under den aktuella tiden voro:

Tkl Knt P G Pettersson och Fknt Hj B Holm samt

Biträden Tb Gösta Jansson och Tb I Lindstrand.

Lokpersonalens påteckning här nedan har på grund av tjänstgöringsförhållanden
icke kunnat erhållas

Våra förestående utsagor vitsordas:

B Holm

Gösta Jansson

Ingvar Lindstrand

P G Petersson

Bevittnas:

E V Nordin

Lennart Johansson

Fagersta den 14.7.1957

G Andersson

ef

Sammanställning

Över persontrafikavledningen i samband med urspårning på linjen Dn-Fgc. Linjen spärrad för all trafik från kl 12.30 den 9.7 till kl 20.16 den 11.7.

.6

Tåg nr	Den	Inställt på sträckan	Framfört via	Förseningar i minuter	Anm
77	9.7	Snt-Ör	Äbg, Tb, Kp	Ky avg: 13 Fv avg(609): 95 H " " :105 My ank("):100	Framfört Fv-My såsom tåg 609. Nyutrustat tåg 77 Ör-My. Xt 73Y uppehållet i Fv till tågs 77 avg.tid.
604	"	Skb-Ky	-	Skb ank: 0 Ky " : 71	Resande bef dels i två bussar Skb-Ky och dels i en buss Skb-Fgc f v b tåg 7252 Fgc-Ky. Gods bef på lastbil Skb-Fgc f v b 7252 Fgc-Ky.
78	"	Fv-Ky	Kp, Tb, Sl	My avg: 15 H " : 30 Ör " : 26 Ky ank:	Tåg 78 fst fr H med 1 Bo. Resande från Fgc bef med landsvägsbuss Fgc-Ky.
603	"	Fgc-Skb	-	Fgc ank: 0 Skb avg: 34 H ank: 6	Resande o gods utväxlade med landsvägsbuss Fgc-Skb.
605	"	Fgc-Skb	-	Fgc ank: 0 Skb avg: 55 H ank: 32 My ank: 35	Resande utväxlade med 3 bussar Fgc-Skb-Fgc. Gods utväxlat med två lastbilar Fgc-Skb resp Skb-Fgc o Skb-Ky.
606	"	Skb-Fgc	-	Skb ank: 0 Fgc avg: 60 Ky ank: 55	Postverket svarade själv för all postomlastning
76	"	Fv-Ky	Kp, Tb, Sl	My avg: 34 H " : 37 Fv ank: 37 Ky " :	Resande till Fgc bef i en buss Kp-Fgc. Resande från Fgc bef i tåg 606 Fgc-Ky som kvarhölls i Fgc till 22.13.
75	10.7	Ky-H	Sl, Tb, Kp	Ky avg: Fv " (607): 67 H " ("): 79 My ank("): 75	Tåg 631 framfört Fv-Ör i tåg 75 tdt-läge och vidareänt som tåg 75 H-My. Ursprungliga tåg 77 framfördes i 607 tdt Fv-My. Resande från Fgc bef med buss Fgc-Kp. Resande till Fgc bef i tåg 601 Ky-Fgc.
601	"	Fgc-Skb	-	Ky avg: 20 Fgc ank: 14 Skb avg: 59 H ank: 16 My " : 15	Utväxling av resande Fgc-Skb-Fgc med 3 bussar. Gods bef med två lastbilar Fgc-Skb och resp Skb-Fgc och Skb-Ky. Postverket ombesörjde själv all postomlastning. En landsvägsbuss Fgc-Skb fick motorfel och måste utbytas, vilket merförsenade utväxlingen c:a 30 min.
602	"	Skb-Fgc	-	My avg: 10 H " : 4 Skb ank: 0 Fgc avg: 64 Ky ank: 62	

Tåg nr	Den	Inställt på sträckan	Framfört via	Förseningar i minuter	Anm
77	10.7	Fgc-Ör	Sl, Tb, Kp	Ky avg: Fv " (609): 23 H " ("): My ank ("):	Resande till Fgc bef i ny- utrustat tåg 77 Ky-Fgc (satt till 604). Resande från Fgc bef i en buss Fgc-Kp. Tåg 73 uppehållet i Fv till kl 14.01. Tåg 77. nyutrustat Ör-My.
604	"	Skb-Fgc	-	H avg: 6 Skb ank: 4 Fgc avg: 31 Ky ank: 31	Utväxling av resande o gods med två bussar + en lastbil Skb-Fgc.
78	"	Fv-Ky	Kp, Tb, Sl	My avg: 0 H " : 15 Fv ank: 15 Ky " :	Resande till Fgc bef i en buss Kp-Fgc och resande från Fgc i en buss Fgc-Ky.
603	"	Fgc-Skb	-	Ky avg: 0 Fgc ank: 0 Skb avg: 30 H ank: 0	= den 9.7.
605	"	Fgc-Skb		Ky avg: 5 Fgc ank: 3 Skb avg: 23 My ank: 7	
606	"	Skb-Fgc		My avg: 12 Skb ank: 0 Fgc avg: 60 Ky ank: 51	= 9.7.
76	"	Fv-Ky	Kp, Tb, Sl	My avg: 0 Fv ank: 0 Ky " :	= den 9.7.
75	11.7	Ky-H	Sl, Tb, Kp	Ky avg: Fv (607) avg: 10 H (") " : 10 My (") ank: 9	Resande till Fgc bef i tåg 601. Resande från Fgc bef i buss Fgc-Kp. Tåg 631 medför- de tågs 75 resande från Ör och framfördes i tågs 75 tdt H-My.
601	"	Fgc-Skb	-	Fgc ank: 0 Skb avg: 32 H ank: 0	
602	"	Skb-Fgc	-	Skb ank: 0 Fgc avg: 35 Ky ank: 30	= den 10.7.
77	"	Fgc-Ör	Sl, Tb, Kp	Ky avg: Fv (609) avg: 25 H (") " : 18 My (") ank: 22	= den 10.7.
604	"	Skb-Fgc	-	Skb ank: 5 Fgc avg: 26 Ky ank: 26	= den 10.7.