

Gjenpart:
GD, Styrets medl. (10), DSD, TD, B, D, **FSH**,
E, M, Dtk, Si, Tdo, Sol, Er, Ben, Su, **XK**, WK,
XK, Ev, Th.J, Ram, Sjn, Neb, Jsk, (7) saken,
Dc Trondheim

So, SRB, Sx, o.ing. Hartmark,
4056
Rapport fra
Uhellskommisjonen

Rapport nr.

År

1

1976

Merking. Datum og sign.	Uhellssted Km 370, 150 Nordlandsbanen	Tog nr. 456
Si	Uhellet skjedde. Kl. ca. 5.00	Melding mottatt. Kl. 6.20
Dtk	Ankomst til uhellsstedet. Datum og kl. 17.2. 17.40	
Dd	Uhellskommisjonen besto av. Stilling og navn O.ing. O. Evenmo, B	
Bd	O.ing. B. Benum, M	
Ed	Insp. G. Ramstad, D	
Md	O.ing. H. Hartmark fra Geoteknisk kontor	
TD	Uhellets art <input type="checkbox"/> Sammenstøt <input checked="" type="checkbox"/> Avsporing <input type="checkbox"/> Planovergangsuhell	
DSD	Beskrivelse <input type="checkbox"/> Annet uhell	
GD	Årsak <input type="checkbox"/> Feil ved rullende materiell <input type="checkbox"/> Feil ved skinnegang <input type="checkbox"/> Samspill hjul/skinne/last	
Si	<input type="checkbox"/> Brudd på bestemmelser <input checked="" type="checkbox"/> Annen årsak Beskrivelse Flom og snøskred	
Foreslalte tiltak	Kommentar fra fagavdeling(er)	
Gjennomførte tiltak	Kommentar fra distriket	
	Kostnader	

SITUASJONEN VED KOMMISJONENS ANKOMST TIL TROFORS

Tog 456 som besto av 2 lok. (Di3), 4 godsvogner og 7 (boggi-)personvogner hadde sporet av ved km 370,150, ca. 2 km nord for Trofors.

Det første lok (Di3 nr. 620) sto avsporet med forreste boggi til høyre i togets kjøreretning, ca. 25 m foran lok. nr. 2 (Di3 nr. 613). Dette var tilkoplet 1 Gbs, 1 DF, 1 BF og 1 B3, som alle var avsporet. BF- og B3 sto nede i utrasningspartiet.

Resten av toget, 4 WLA- og WLB-vogner og 3 godsvogner var trukket tilbake til Mosjøen.

HENDELSESFORLØPET

Som nevnt under avsnittet om avsporingsårsak har banelegemet sviktet på grunn av utvasking under de to lokomotivene. Lokomotivene (det første hadde revet seg fra og sto avsporet ca. 25 m foran lok. nr. 2) og en Gbs- og DF-vogn som alle hadde kommet over bruddstedet, og sto avsporet på ballasten. En BF- og en B3-vogn sto derimot nede i selve bruddet.

Godstog 5773 hadde kjørt over strekningen ca. kl. 2.30, altså ca. 3 timer før avsporingen uten at togbetjening hadde merket noe ekstraordinært.

SPORETS TILSTAND

Avsporingsstedet - km 370,150 - ligger midt på en fylling i en 300 m høyre-kurve.

Skinnevekten var 35 kg's. Svillene - tresviller-var i god stand. Befestigelsen var bøyleplater. Ballasten var pukk. Som følge av avsporingen må ca. 100 m spor fornyes med skinner, sviller og ballast.

DET RULLENDE MATERIELL

Ved avsporingen oppsto følgende skader på materiellet: På lok. Di3 613 var det skader på underliggende plog, skjørt, bremseutstyr, boggibolster og

varmeledning. På lok. Di3 620 var det skader på plog, bremser og understilling for øvrig. Vogn DF 21305 hadde store skader i begge ender og diverse skader på understillingen. Vogn BF 21511 hadde skader i begge ender og en del skader på understilling. På vogn B3 25518 var det ingen synlige skader. Vogn Gbs 21 76 1500 102-1 var sterkt skadet, særlig i enden nærmest lok. Di3 613.

ÅRSAK

Uhellet skyldtes en snøskred av den typen som går under navnet "vasskred". Et bekkeleie i hengebrattterring var dekket av is og snø. Under mildværet natt til 17.2. løsnet snøen og isen, raste ned og dekket innløpet til den vann-tunnel med tverrsnitt $2 \times 2,5 = 10 \text{ m}^2$ som førte bekkeløpet under jernbane-fyllingen. Steinblokker ble dratt med i raset, og sammen med snøen og isen bidro de til å dekke innløpet av vanntunnelen. Dermed steg vannet opp til formasjonsplan på fyllingen. Det har så skjedd en liten utvasking på høyre side, et erosjonsskred på ca. 100 m^3 som har medført en senkning av sporet, og dette var årsaken til avsporingen.

Idet proppen i vanntunnelen har sluppet, har det foregått en hurtig nedtapping av vannmagasinet, med derav følgende ustabilisert poretrykk i fyllingens masser av silt og finsand. Det har dermed gått et skred på venstre side på $2 - 300 \text{ m}^3$ som har gått helt inn til svillene.

Utglidningen skyldes de ekstraordinære store snømengder med samtidig hurtig snøsmelting og regn. Fyllingen på nevnte sted er oppbygget av materialer som er meget følsomme for vannets påvirkning.

KOMMENTARER

Uhellet har sin årsak i de ekstreme værforhold på Nordlandsbanen i vinter. Snø har lavet ned i uvanlig store mengder helt siden før jul.

Da været plutselig slo om til regn og vind og temperaturer på opp til 7 varmegrader, førte dette til stor snøsmelting og vannansamlinger.

Disse vannmengdene brøt seg til slutt fram på de uventede steder. Ekstraor-

dinær visitasjonstjeneste og vakthold var etablert, men det er naturligvis - under slike forhold - umulig å forutsi og gardere seg helt hvor og når plutselige flomutbrudd og skred kan komme.

Oslo, 3.3.76

J. Rønstad.

Børđ Brum

A. Hargrave

O. Enevold

NORGES STATSBANER
HOVEDADMINISTRASJONEN—OSLO 1

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadresse: Storgaten 33
Telefon: (02) 20 95 50

Gjenpart: B, M, Ev, Ben, HHK,
Ram, Neb, saken

Bilag (antall)
En del

Distriktsjefen
TRONDHEIM

Arb. Bgk.
4056

Deres ref. og datum
944/76-1 D/Sts,
30.7.76

Eget saknr. og ref.
373/0-6 D/Neb

Datum

3. SEP. 1976

Sak

AVSPORING I TOG 456 DEN 17.2.76 VED KM 370,150 MELLOM
TROFORS OG MOSJØEN

Hovedadministrasjonen har bemerket at distriktet ikke har noen merknader til Uhells kommisjonens konklusjon angående avsporingsårsaken. Videre har man bemerket at det på grunn av værforholdene ble foretatt ekstraordinær linjevisitasjon over den aktuelle strekning natten 16.2. - 17.2.76.

Man er enig i at ingen tjenestemann kan lastes for det inntrufne.

Da flommen i bekken kan ha svekket bekkeleiets bunn og sider og medført forandringer i bekkeløpet, bør det kontrolleres at løpet nå er stabilt og eventuelt foretas forsterkningsarbeider der dette anses nødvendig.

Distrikts bilag følger vedlagt tilbake.

For Generaldirektøren

DR 40 Sb

Ras Tropors 1976

