



Redogörelse för tågmiss-
ödet i Alby den 5.9.64

Redogörelse för tågmissödet i Alby den 5.9.1964

Vid gång norrut från Alby station (strax söder Ånge) spårade "Nord-pilen" ur med 9 vagnar. Tåget bestod av Ma-lok och 16 boggivagnar. I ordning från loket: en postvagn, en resgodsvagn, 2 sovvagnar, 2 sittvagnar en restaurangvagn, 2 sittvagnar och 7 sovvagnar. Tågvikten var 829 ton.

Händelsen inträffade en lördagkväll kl 22.48. Urspåringen fick ett mycket svårt förlopp och bl a skadades närliggande bostadshus, då vissa vagnar gick snett ut från banan. Restaurangvagn och 2 sovvagnar välte. Loket och de 2 första vagnarna blev kvar på spår liksom de 5 sista vagnarna.

8 resande dödades och 31 skadades, varav 3 svårt.

På bandelen Ramsjö - Ånge finns dubbelspår. För tåget gällde en högsta hastighet av 100 km/h. På rälsbyte i vänsterspåret (upp-spåret) var enkelspårdrift anordnad mellan Alby och Ånge. Tåget skulle därför vid utfarten från Alby gå över till högerspår, och måste då passera genom två växelkurvor ca 100 m efter utfartssignalen. Härvid gäller en högsta hastighet av 40 km/h.

Järnvägssträckan mellan Ljusdal och Ånge är fjärrmanövrerad från Ånge genom s k fjärrblockering. Därför finns ingen personal på stationerna nattetid, utan växlar och ljussignaler efter banan dirigeras av fjärrtågklararen i Ånge.

I Bollnäs avlöstes Stockholmspersonalen av lokpersonal från Bollnäs. När tåget närmade sig Alby hade det en hastighet av ungefär 100 km/h. Lokpersonalen repeterade signalerna sinsemellan enligt föreskrift. De iakttog bl a att utfartsförsignalen visade ett grönt blinkande sken + ett gult fast sken (= varsamhet vid utfartssignalen) samt att utfartssignalen visade 2 gröna fasta sken (kör med varsamhet = 40 km/h).

Lutningsförhållandena vid Alby är sådana, att relativt kraftig bromsning erfordras på ett tidigt stadium för att nedbringa hastigheten till 40 km/h vid utfartssignalen. Lokföraren gjorde emellertid ingen inbromsning eller i varje fall icke på ett så tidigt stadium eller med sådan verkan, att hastigheten på något väsentligt sätt minskades innan utfartssignalen passerades. Tåget gick därför med en hastighet

av åtminstone mellan 80 och 90 km/h in i de omedelbart bortom utfartssignalen belägna växelkurvorna.

Vid gång genom dessa har troligen vagn 4 först klättrat ur åt höger med sin bakre boggi. Denna har sedan dragit med sig vagn 5 och vagn 3. Vagn 6 har i det längsta hållit sig kvar på spår. Vagn 8 och efterföljande vagnar har tvingats ut i sidled genom att den högra helsvetsade rälen efter växelkurvan trängt upp genom främre boggin på vagn 8, gått upp genom vagnsgolvet och följt taket mot vagnens bakände. Bakre änden på vagn 7 har samtidigt dragits ut mot höger.

Loket och de två första vagnarna stannade 750 m utanför utfartssignalen, sedan självavkoppling skett från vagn 3, då denna spårade ur.

SJ har för tågledare och tågklarerare uppgjorda åtgärdskalendrar för tågmissöden. De upptar bl a direkta telefonnummer för alarmering av olika hjälporgan inom berörd region såväl inom som utom SJ (även 90000).

Kl 22.48 inträffade urspårningen.

Kl 22.53 underrättades fjärrtågklareraren i Ånge av tågpersonalen. Denne igångsatte omedelbart alarmering enl befintlig plan.

Det första larmet till SOS-centralen i Sundsvall kom från en passagerare i tåget, strax därefter från tågklarerarbiträdets i Ånge. Det första larmet kom efter ca 5 minuter. Den som larmade angav, att det inträffat en tågkatastrof i Alby, och att all tillgänglig hjälp erfordrades för att omhänderta skadade.

Enligt uppgift larmade SOS-centralen därefter hjälporgan i följande ordning:

Ambulansen i Ånge samt ambulanser och sjuktransportbilar efter hela Ljungadalen mellan Sundsvall och Rätansbyn samt inom rimligt avstånd från olycksplatsen.

Jourhavande läkare och distriktssköterska för området.

Polisen i Ånge (som dock redan larmats).

Brandkåren i Ånge för utryckning med belysningsutrustning (efter tips från polisen i Ånge).

Lasaretten i Sundsvall, Östersund och Ljusdal.

SOS-centralen i Östersund för alarmering av ambulanser i angränsande delar av dess SOS-område.

Telefonstationen i Ljusdal för vidarekoppling till ambulanser, som kunde komma till hjälp.

Brandkåren i Sundsvall (som även har hand om ambulanstjänsten) kontaktade ambulansen i Härnösand, länsbrandinspektören i Härnösand, Lv 5 i Sundsvall, brandkåren i Ånge samt sände förutom 3 ambulanser även en röjningsbil med vice brandchefen + 4 à 5 man till olycksplatsen.

Polisen i Ånge koncentrerade sig på ordningens upprätthållande och trafikdirigering vid olycksplatsen.

Kl 23.00 - 23.10 larmades SJ lokala befäl i Ånge av fjtkl. Banunderhållsområdeschef, lokstationschef, stationschef o s v.

Dessförinnan hade ambulans och järnvägsläkaren i Ånge larmats.

Kl 23.05 beordrade lokstationschefen - som inträdde som röjningschef - framväxling av hjälptåg och krahvagn. Bemanning igångsattes. (Kl 0.15 begärdes förstärkning med Hagalunds kranvagn.)

Kl 23.15 - 23.45 kom lokalt SJ-befäl från olika tjänstegrenar + viss personal per utrycknings- och privata bilar till olycksplatsen. Elavdelningens personal jordade samt drog åt sidan nedhängande kontaktledning. Så fort läget kunde överblickas beordrades all tillgänglig personal och erforderlig materiel per bilar till Alby. (Hjälptåg och kranvagn kunde inte framgå till olycksplatsen, förrän olyckstågets lok och två första vagnar införts till Ånge. Dessa stod ca 400 m framför de urspårade vagnarna låsta av trasig strömvagnare och nedriven kontaktledning.)

Kl 23.15 larmades brandchefen i Ånge. Utryckte med en styrka på 10 man (Avstånd till Alby 14 km.) Medförde bl a belysning i form av gasödlampor.

Första ambulans nådde fram efter ca 15 min.

Järnvägsläkaren i Ånge tillsammans med 3 sjuksystrar var på platsen efter ca 1/2 timme. Hade medtagit en mängd förbandsmateriel. Två läkare fanns med i tåget, vilka hjälpte till att ge de skadade första hjälpen.

Först i aktion av hjälporganen var borgarbrandkåren i Alby, som hade ett 10-tal man engagerade. Dånnet från urspårningen hördes i hela samhället och bara några minuter efter olyckan fanns folk som hjälpte ut skadade och oskadade. I många kupéer gick inte dörrarna att öppna utan våld eller verktyg.

Förbandsplats, telefonställe och samlingspunkt inrättades i en villa tillhörig en av brandkårens medlemmar. Här utspisades varm dryck m m under hela natten genom friv insatser. Även TR i Ånge bidrog med förplägnad.

Räddningsarbetet försvårades genom det kompakta mörkret och den alltmer täta dimman. En rådig kvinna sprang till Konsumbutikerna och fick ut allt vad som fanns i lager av ficklampor. Batteribelysningen fungerade dock i de flesta kullvräkt och demolerade vagnarna, vilket var till god hjälp.

Tåget hade närmare 400 passagerare. De flesta låg och sov när olyckan inträffade och var endast iklädda nattdräkter, när de hjälptes ut. Ortsborna försåg dem med kläder i väntan på avtransport med ambulanser, taxibilar, bussar.

Svårast var förhållandena i de båda kullvräkt sovvagnarna (nr 3 och 4 från lok räknat). Dessa hade hamnat med korridorsidan uppåt och sovkupéerna mot marken, innan de stoppat upp, vilket fick svåra konsekvenser. Sju av de omkomna åkte i dessa båda vagnar. En död återfanns i en sittvagn (nr 5). Denna hade fått ett stort hål upprivet i botten, då den passerat tvärs över ett lossplitat hjulpar. De dödade hade kastats ut genom fönstren och dragits in mellan marken och vagnssidan, sedan fönstren med fönsterbågar tryckts ut vid stjälpningen.

En av räddningsmanskaper berättar: "Då jag lyckats komma upp på en av de kullvräkt vagnarna, hörde jag hur man förtvivlat bultade nerifrån. I kupéerna såg jag människor ligga kastade om varandra. Resväskor, inredning, glassplitter fanns i gytret. Skadade låg med högar av bagage över sig."

I vagn 4 var en kvinna fastklämd. Låg i botten av kupén med kroppen mot vagnstaket. Båda benen nästan helt ut genom fönstret. Fönsterramen under benen på marken. Det gick inte att få loss kvinnan genom grävning enbart inifrån, då hon nästan fyllde fönsteröppningen. Vidare svårighet att få undan jorden. En sjuksyster satt intill och gav konstgjord andning. Senare syrgas. Likaså fanns en läkare där. Inga lämpliga grävverktyg. (Numera infanterispadar i Ånge hjälpvagn.) Först sedan grävning skett utifrån in under vagnen kunde kvinnan hissas upp genom kupén, korridoren och vidare genom ett inslaget fönster.

I vagn 3 fanns en annan fastklämd kvinna svårt medtagen men vid full sans. Biträdde av läkare och sjuksyster. Ett hål hade skurits upp i vagnstaket in i kupén. Kvinnan hade ett ben ut genom fönstret fastklämt mot marken. Kroppen mot golvet i kupén. Fick flera smärtstillande injektioner. Situationen ansågs mycket allvarlig och amputation av det fastklämda benet övervägdes för att hon skulle kunna räddas. Larm gick till Sundsvall, varifrån två kirurger med utrustning åkte mot Ånge. Kvinnan grät och bad för sitt ben. Det lyckades dock räddningsmanskapet att medelst en traktorskopa och sista biten för hand gräva sig så långt in under vagnen, att kvinnan kunde frigöras (kl 2.25).

Kl 0.15 hade 8 döda påträffats. Trafiken förbi olycksplatsen beräknades kunna upptagas om ca ett dygn på ett spår.

Kl 0.20 - 1.15 söks vagnarna systematiskt igenom efter ev omkomna eller skadade.

Kl 1.30 ringde brandchefen från Sundsvall och frågade om fler ambulanser behövdes. Fick besked att så ej var fallet. De oskadda samlas i bussar för transport till Ånge. Dubbleringståg avgick norrut kl 2.46.

Kl 2.00 börjar borttransport av döda till en lokal, som ställts till förfogande.

Kl 2.30 transporterades den sista av de båda fastklämda pass. från olycksplatsen.

Kl 3.30 kan bärgnings- och röjningsarbetet av de urspårade

vagnarna på allvar inledas, sedan kranvagn och hjälpvagnar kunnat komma intill olycksplatsen. Olyckstågets främre tågdel dessförinnan införd till Ånge med ånglok.

Kl 3.40-4.20. Görs första kranlyft. Vagn 4 vrides en aning från spår.

Kl 4.20-4.50. Vagn 3 lyftes i ena änden, så att en död kan framtagas. Konstateras att ingen ytterligare finns under vagnen.

Kl 5.00 igångsatte landsfiskalen Ånge det svåra identifieringsarbetet.

Kl 8.30 var ett nytt förbindelsespår mellan upp- och nedspår norr olycksplatsen klart. Röjningsarbetet inriktat på att flytta vagn 6 i sidled så att trafiken kan komma igång. Vagn 5 och 7 måste därför flyttas så att utrymme skapas för vagn 6.

Kl 9.00 var vagn 7 (restaurangvagn, vält) vriden till det läge, som flygbilden visar. Likaså vagn 5.

Kl 11.35 hade vagn 6 flyttats hinderfritt från uppspåret.

Kl 13.45 kontaktledningen klar.

Kl 13.57 (söndag) uppspåret klart för trafik med 10 km/h.

På eftermiddagen avbröts röjningsarbetet, då manskapet varit i arbete nära ett dygn, samt trafiken åter kommit igång.

På måndagsmorgonen återupptogs arbetet med full intensitet och med insats av kranvagnarna från Ånge och Hagalund. På torsdagskvällen var all materiel bärgad och undanförd.

SJ:s personalinsats i Alby första natten utgjorde

kl 23.30 19 man

" 24.00 43 "

" 0.30 63 " och var under natten maximalt 98 man.

Olyckan visar angelägenheten av bilburen hjälputrustning utöver den spårbundna klar för omedelbar uttryckning. I inledningsskedet saknades t ex megafon, strålkastare, spadar, spett, skärbrännare och domkrafter i tillräcklig omfattning, varigenom räddnings-

arbetet försvårades.

Flera gynnsamma omständigheter samt de olika hjälporganens goda insatser gjorde att räddningsarbetet gick snabbt och effektivt.

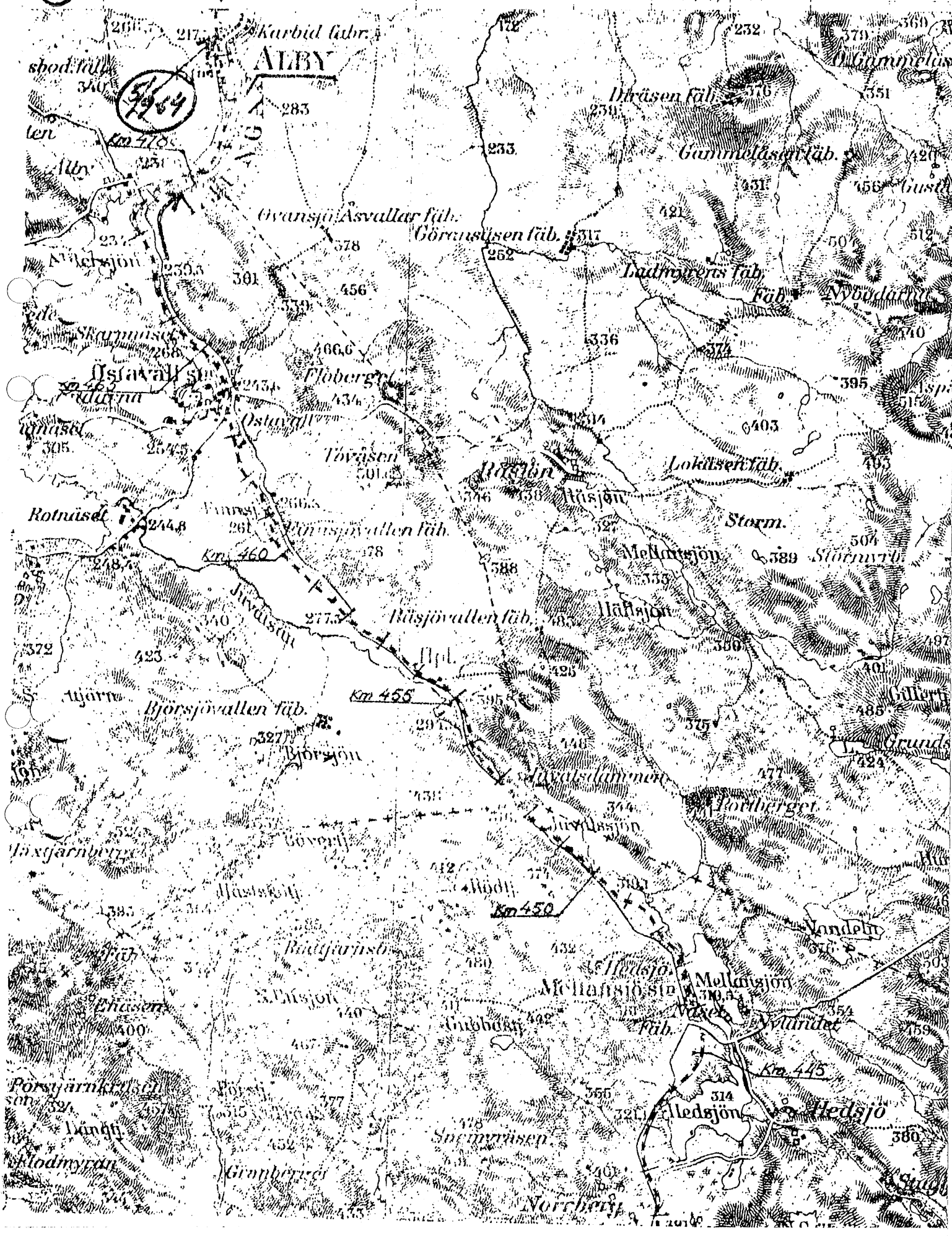
1. Olycksplatsens närhet till Ånge, som normalt är hjälpvagnsstation.
2. Olycksplatsens läge mitt i Alby samhälle med vägar fram till olycksplatsen, samt hus där skadade och personer utan kläder kunde få skydd.
3. Spontan medverkan från befolkningen i Alby.
4. Bland resenärerna fanns ett par läkare och en sjukskötersta, som hjälpte till att ta hand om skadade.
5. Belysningen i vagnarna fungerade hela natten.

2

AG

50

9-1 46



③

Vägförteckning enligt SJF 016 art. 20

Ramsjö - Ånge - Moradal 902 2

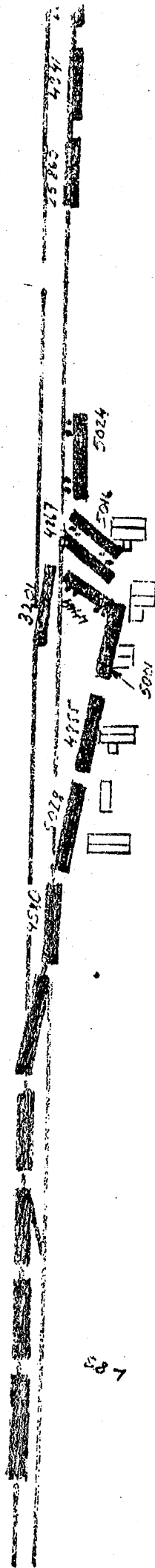
Station Stationssträcka	Km-tal	Vägförteckningens benämning	Farbar väg ca 50 m från banan. Övriga anm.
Ostavall (464.497)			
	465.456	Strömvägen	
	466.451	Södra Aldern	Plogas ej
	467.258	Aldern	" "
	467.720	Norra Aldern	" "
	468.494	Kvisulan	" "
	468.713	Holmen	L 83
	469.804	Hullan	Plogas ej
	470.295	Lindön	" "
	471.330	Lasses väg	" "
	472.735	Alby S	
Alby (472.911)			
	473.286	Alby N	L 83 (BLOCKERAD)
	474.206	Torsbäcken	
	475.722	Vallen	
	476.442	Ringdalen	
	478.267	Vattenån	Koport, väg till spår
	480.291	Ovansjö G:la väg	
	480.714	Molins vägen	
			480.714 - 481.900 L 83
Ovansjö (481.189)			
	482.209	Kvarngatan N	
	482.637	Pågatan	
	483.931	Ånge. Albyvägen	Vägbro L 83
	484.380	Hakansvägen	
	484.736	Sjövägen	
	485.019	Ånge Bergsjövägen	Vägbro
	485.606	Ånge	Vägbro
	486.082	Ånge bg	Vägbro
	486.130	Köpmansgatan	
Ånge (486.481) (484.270)			
	484.768	Lokstallsvägen	
	485.917	Gammelbodavägen	Endast sommartid
	487.172	Martin Karlssons väg	" "
	489.770	Fällåsmyrvägen	" "
Moradal (490.985)			
	491.000	Moradal	Väg fram t spår
	491.678	Grusgrupaväg	Endast sommartid

URSPRINGSPLATSEN

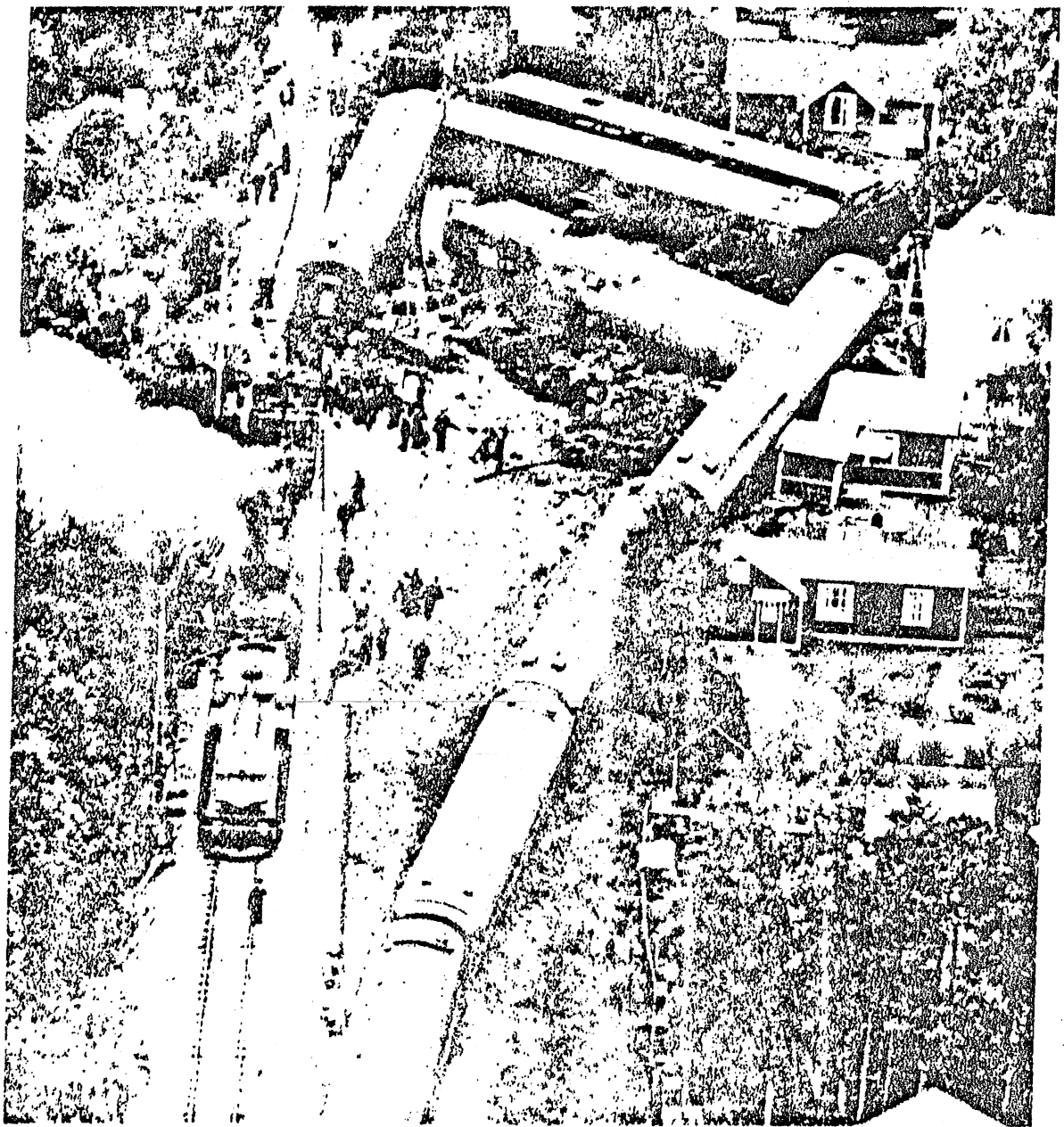
LS
←

AG
→

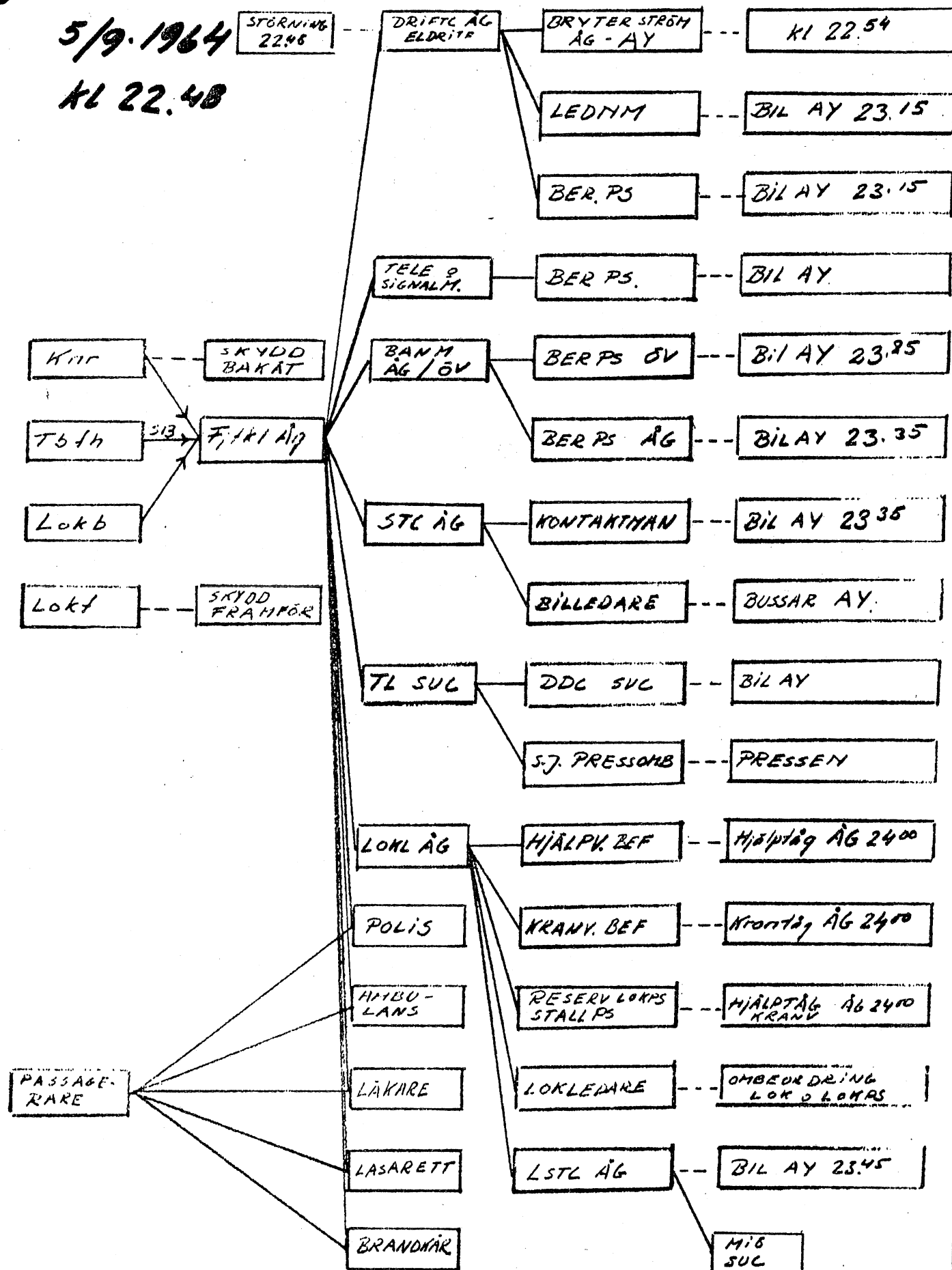
STATION



237



KL 22.48



HÄNDELSEFÖRLOPP

TIDPUNKT	HÄNDELSE / ÅTGÄRDER
BÖRJAR SLUT	
22.48	URSPÅRING
22.53 22.55	FJTKL LARMAS AV TBFH, KNR, LOKB
22.53	SKYDDSSIGNALERING AV LOKF, KNR
22.54	FJTKL - DRIFTCL. BRYTER STRÖMMEN
22.48 22.55	PASSAGERARE RINGER OO KATASTROFLARM
23.00 23.10	FJTKL LARMAR LOKL, BM, STL MFL.
23.05	LOKL " " LSTC, HJÄLPV, KRAN MFL
23.15	ELA PS TILL AY. JORDAR KTL
23.45	BA PS ÖV " " ORIENTERAR, SKYDDSSIG. V.
23.55	BA PS ÅG " " KONTAKTMAN, VISS MATERIEL

LÄGET: ORTSBEFOLKNING, PASSAGERARE, SJ-FOLK
 TAR HANU OCH SKADADE
 UNDA NFÖR DÖDADE

SJUKSYSTEM (PASSAGER) KOSTGJORD ANON
 LOSSTAGNING FASTKLÄMDA PÅBÖRJAT
 BELYSNING I VAGNAR FUNGERAR
 OMRÅDET I ÖVRIGT MÖRKLÄGT.

23.45

RÖJNINGSCHEF. HA-PS TILL AY.

ORIENTERAR, AVDELAR PS LOSSTAGNING.

LÄGET 1) VET EJ OM FLER SKADADE / DÖDA KVAR
 I / UNDER VAGNAR

2) SVÄRT ÖVERBLICKA - MÖRKT

3) OTILLRÄCKLIGA PS / MATERIELLA
 RESURSER

4) SVÄRT ORGANISERA / DIRIGERA
 FRIVILLIGA

5) EJ KLART VILKA VAGNAR
 OMRÅDEN SOM UNDER SÖKTS

6) FÖRBANDSPLATS - TELEFONSTÄLLE
 ORD NAT

7) PLATSEN HANU EJ NÄR MED JÄRNVÄGSFÖRD.

2.00 3.00 DE DÖDA TILL EN LOKAL
 2.00 3.15 BAKKE TÄGDEL (PÅ SPÅR) UNDA -
 VÄXLAS TILL AY STATION
 VÄG L&B FRI
 2.30 SISTA FASTKLÄMDA BEFRIAS
 LÄKARE/SJUKSYSTER LÄMNA
 2.35 2.45 PLANERAR FORTSATT REJNING
 1) KRAN 46 + HJÄLPV NEDSP 5024
 2) HJÄLPLOK BORT
 3) UPPSP - NEDSPÅR HOBAXAS
 4) VAGN 4867 & 4469 FLYTTAS
 KRAN 4867 TRAKTOR + DOMNR 4469
 5) VAGN 3201 FRÅN UPPSP
 6) SPÅR UNDER 3201 REPAS
 7) KTL OHLART - DIESELLOK FR BN/ÖS.
 2.45 REJNING I TRE LAG
 1) KRAN 4867
 2) DOMNR + TRAKTOR 4469
 3) VAGN 3201
 3.30 KRAN + HJÄLPV AVLÄNDER.
 3.40 4.20 FÖRSTA KRANLYFT 5016 (4817 SENARE)
 4.20 4.50 KRAN 5024. DÖDAD UNDAUFÖRS
 4.50 5.10 KRAN 4867 BORT
 2.45 9.00 DOMNR + TRAKTOR + LOK 4469 FASTKILAD
 2.45 11.30 VAGN 3201 FRÅN UPPSP.
 2.45 8.30 SPÅRBAX UPP/NEDSP
 3.30 13.45 KTL ARBETEN
 11.30 13.57 NYTT SPÅR UNDER 3201

FÖRSTA TÄG

ÅTGÄRDER: 1) RÖJCH BM, STC SAMMANSTÄLLER
LAGE/RESURSER

2) BEGÄR POLISHJÄLP

BEVAKNING, HÖGTALARE(NE) BELYSN(NE)

3) SÄNDER FOLK ÅG EFTER STRÄLKASTAR

4) BEORDRAR VIA LOK ÅG

- YTTERLIGARE PS - INSATS BILAV

- HGL KRAN

5) SÄNDER BIL ÅG DOMKRAFTER
HÖGTALARE FOLK

6) AVDELAR FOLK ATT SYSTEMATISKT GENOMSÖKA TÅGET

7) AVDELAR ÖVRIG PS ATT
BEFRIA FASTKLÄMDA (2 ST)

2330

2400

HJÄLPV & KRAN FRAMVÄXLAS - BEHÄNNAS - AV

2350

0.40

HJÄLPLOK FÖR ATT DRA IN LOK + 2 VAGN

2315

6.00

BUSSAR ÅG - AY - ÅG TRP PASSAGERARE

0.40

115/310

HJÄLPLOK DRAR IN LOK + 2 VAGN

STRÖMAVT TRÄSIG - KTL NEDRIVEN

1.00

RÖJCH → STC BEGÄR ATT PASS. FÖRT

UPPRÄTTAS. SVÄRIGHETER

020

115

GENOMSÖKNING ALLA VAGNAR

GÖR YTTERLIG EN KOLL SEDAN.

120

FÄR HÖGTALARE - UNDERLÄTTAR

POLIS SVÄRT HÅLLA NYFIKNA DÖRTA

125

140

RÖJCH → VM UNDERSÖK METOD/TID

FÄ DÖRT 3201 FR UPPSPÄR.

130

UPPMÄNNAR KVÄRV PASS. LÄMNA AY

130

BRANDCH SUC RINGER ANG EV

FLER AMBULANSER. BEHÖVS EJ

SVÄRT STOPPA 15-20 TILL KOMMER

EN KVÄR I RESERV

Skr 9.10.64
ang rökning i
Alby 5/9.64

8

Personalinsstn (SJ-folk) exkl tågs vid rökningen i
Alby.

Tid- punkt	Ma- tjänst	El- tjänst	Signal- tjänst	Ba- tjänst	Trafik- tjänst	sum- ma	Anm
23.00							
23.30	7 x)	3	2	4	3	19	x) I Åg (Kran)
24.00	23 x)	3		12	3	43	x) Härav 14 i Åg
0.30	29 x)	3		17	5	56	x) -" " "
1.00	33 x)	6			5	63	x) -" - " -
1.30	35 x)				5	65	x) -" - " -
2.00	35 x)				6	66	x) Härav 2 i Ånge
2.35	35		2		7	67	
3.00			11		11 x)	80	x) Bevakning bagage.
4.00				17	15	54	
5.00				31		98	
6.00		6	11			98	
8.00		10	1			92	
11.00			2			93	
12.00	35		1			92	
14.00	2	10	2	31	15	60	