

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

Gjenpart

Skj
Gk

Gk. 2289

Bilag (antall)

Distriktsjefen

HAMAR

Deres ref. og datum

940/55 DT/Arv 15.11.55
Sak

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)

4191/55B S-H

Datum

-7. DES. 1955

AVSPORING MELLOM MINNESUND OG MORSKOGEN 19.10.55

Vedlagt oversendes en rapport datert 3.12.55 vedrørende masseskiftin-
gens utførelse på det sted hvor avsporingen fant sted.

Det fremgår at forholdene omkring en åpen stikkrenne har vært uheldige
og at det, i overensstemmelse med distriktets brev, er mulig at en med-
virkende årsak til avsporingen er ettergivende masseskifting i forbin-
delse med stikkrennen.

Det forutsettes at forholdene blir ettersett og utbedret i overensstem-
melse med rapporten.

For Generaldirektøren

NORGES STATSBAANE
GEOTEKNISK KONTOR

ad. AVSPORING MELLOM MINNESUND OG MORSKOGEN 19.10.1955
EIDSVOLL-HAMAR KM. 78,30

fra Os. Hamar

I brev av 15.11.55 nr. 940/55 er gjort rede for at de 3 bakerste, ledige tankvogner i tog 5704 sporet av. Som mulig medvirkende årsak til avsporingen antydes masseskifting med torvbunter og ifølge den bilagte rapport datert 27.10.55 fra avdelingsingeniør J. Hoff kan årsaken muligens være fersk ettergivende masseskifting inntil en åpen stikkrenne hvor svillene ligger direkte på vangene som igjen ligger på fjell.

Forholdene ble nærmere undersøkt på stedet den 25.11.55 og det vises til vedlagte tegning Gk. 2289.

Togets kjøreretning var sydover og de første synlige merker etter hjulflens på sviller ligger 18 å 19 m syd for stikkrennen. Masseskifting hadde pågått på begge sider av stikkrennen ca. 3 å 4 uker før avsporingen. Linjen ligger på dette området mere eller mindre direkte på fjell og det er hovedsakelig brukt torvbunter som masseinnskiftingsmateriale.

Det er masseskiftet fra et punkt beliggende ca. 28 m sønnenfor stikkrennen og på de nærmeste 3,5 m inntil stikkrennen er det brukt slagg. Inntil stikkrennen på nordsiden, viste en oppgraving at det var adskillig spilltorv i slaggen og overveiende torv nær fjellet og forøvrig et det masseskiftet med torvbunter til et punkt beliggende ca. 80 m nord for stikkrennen. Man har brukt slagg på begge sider av stikkrennen, antakelig for å få et presumtvt fast underlag tiltross for at dybden ned til fjell ved stikkrennen er bare ca. 0,50 m under svilleoverkant.

Ved den åpne stikkrennen ligger 2 av svillene, som vanlig, direkte på vangene. Nærmeste sville nord for stikkrennen ligger an på en vangestein, men bare midt under svillen.

Såvel torv som løst ifyllt slagg er sterkt ettergivende under togbelastning, og den første tid etter masseskifting kreves hyppige oppakninger, hvilket angivelig også er utført i dette tilfelle. Det må allikevel antas at skinnegangen til sine tider har vært for lav på begge sider av stikkrennen og under alle omstendigheter er underlaget sterkt elastisk.

Ved besøket den 25.11.55 var man igang med oppakning på begge sider av stikkrennen, hvilket viser at det fremdeles er sjenerende setninger i underlaget.

Sviller direkte på vangesteinene er alminnelig for de åpne stikkrenner og dette er i seg selv en uheldig foranstaltning. På dette stedet ligger en sville på stein midt under svillen med i alle fall en mulighet for å ha vipphetendens. Forholdet er blitt forverret ved at det er masseskiftet med torv og slagg helt inn til vangesteinene. Det hadde vært en riktigere løsning å bunnrenske fjellet i en viss avstand fra vangene og å fylle opp med stein, grus eller puk. Omhyggelig forhåndsstampet

og helt ren slagg ansees også tilfredsstillende, om enn ikke så heldig.

Banefolk som oppholdt seg nord for avspøringsstedet hevder å ha observert at nest siste ledige tankvogn i tog 5704 den 19.10.55 hadde kraftig slingring.

Det ansees sannsynlig at den ettergivende masseskifting, og til sine tider for lave skinnegang, i forbindelse med uheldige forhold ved stikkrennen har vært medvirkende årsak til avsporingen. I hvor sterk grad vognmateriellet eventuelt har spilt inn har man her ingen mening om.

Det forutsettes at forholdene omkring stikkrennen blir nøye fulgt og at det nå lykkes å holde et justert spor, hvis ikke må masseskiftingen utbedres. Stein under den ene sville som ligger an på midten må sprenges bort. Det bør legges inn elastiske plater under underlagsplatene for de 2 sviller som ligger direkte på stikkrennevangene.

Oslo 3.12.1955

S-H.

NORGES STATSBANER
HØVEDSTYRET, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

GR

2289

Alle distrikter
Alle anlegg

Sak
MASSESKIFTING TOGAVSPORING

Eget saknr. og ref.
4215/55 B/S-H

Datum
14.12.55

En togavsporing høsten 1955 kan antagelig føres tilbake til en fersk og ettergivende masseskifting i tilslutning til en åpen stikkrenne hvor 2 sviller ligger direkte på strikkrennevangene.

Det innskjerpes at masseskiftingen inntil faste punkter, som åpne stikkrenner, landkar o.s.v. hvor sviller ligger mere eller mindre direkte på fast underlag, skal utføres med lite sammentrykbare masser som stein, grus eller omhyggelig stampet jordfuktig slagg. Lengden bør være ca 5 m på begge sider av det fastliggende punktet. Slike steder krever en særlig aktpågivenhet med hensyn på sporjustering.

Innen våren 1956 vil det foreligge bestemmelse om at det for sviller direkte på fast underlag skal innlegges elastiske plater mellom sviller og underlagsplate.

For Generaldirektøren

Stenar Haug

St. Skarv-Haug.

*På forespørsel den 14/4-56 fra o.i. H-L
om passende sammentrykking av plate svart
ca. 3 mm for 18^t akseltrykk. Større sammentrykking vil øke bevirke at platene blir mere
tvarige.*

NORGES STATSBANER
HOVEDSTYRET, OSLO

Telegr.adr.: Jernbanestyret
Postadr.: Storgt. 33
Telefon: 42 68 80

Gjenpart
Sk, DT/Si

Bilag (antall)

Alle distrikter

Deres ref. og datum

Eget saknr. og ref. (bes oppgitt ved svar og forespørsler)

Datum

Sak

3795/57B H-L

-4. NOV. 1957

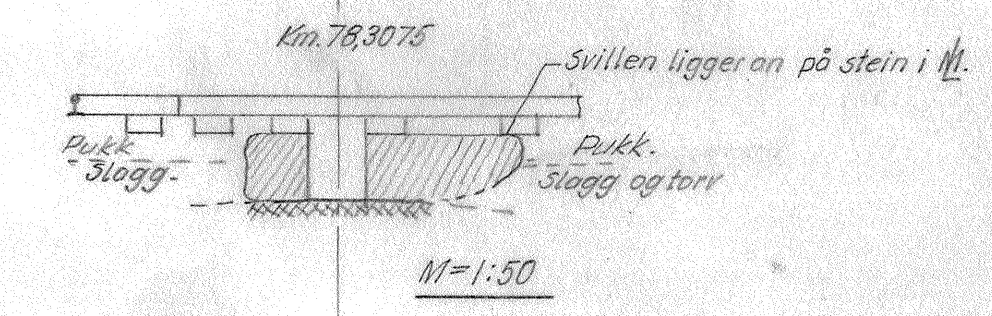
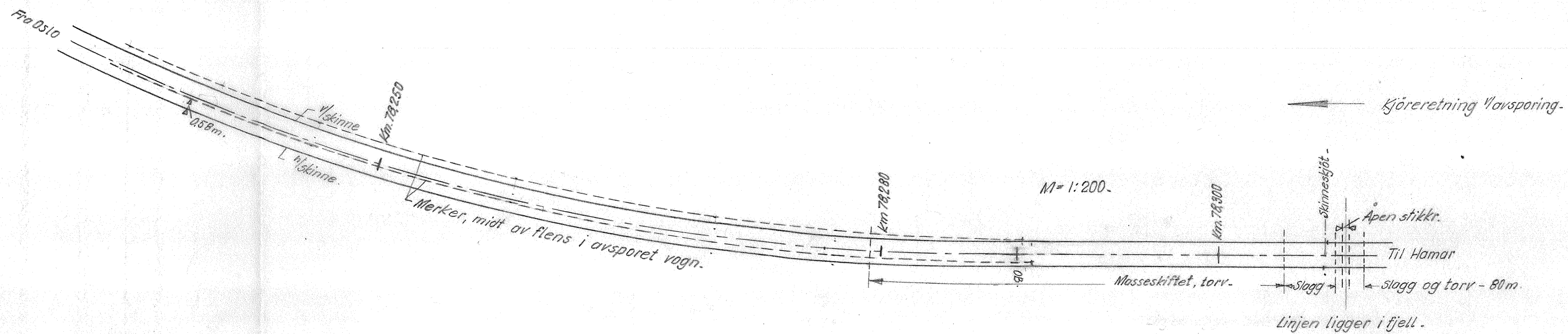
ARBEIDER I LINJEN
AVSPØRINGER

I løpet av sommeren har man hatt en rekke med avspøringer på steder hvor det har vært arbeide i gang i linjen.

I de fleste tilfelle er det vanskelig å angi den direkte årsak grunnet mangelfulle rapporter og usikre angivelser av de kjørehastigheter det her er spørsmål om. Under opplegget av arbeidet må det imidlertid fra Vaneavdelingens side regnes med at et passerende tog kan komme med noe større hastighet enn den som et varselhetssignal eller hastighetsignal tilsier.

Det må således bl.a. påses at midlertidige rasper ikke er for steile (vinnskjevheten må ikke overstige 1:300) og at skinnegangen forøvrig ligger støtt. Det er meget som tyder på at man ofte i for sterk grad har ment å kunne ta visse "lettelser" under dekning av signaler.

For Generaldirektøren



Innmålinger foretatt 25/11-1955

Massesskifting - Åpen stikk. od. avsporing den 19/10-1955 Eidsvoll-Hamar, km. 78,30	Målestokk 1:200	Trac. <i>H.</i> 29/11-1955
	1:50	
Norges Statsbaner - Banedirektøren Geotekniske kontor Oslo 30/11 - 1955	Erstatning for:	
	Gk 2289.	
	Erstatet av:	

H. Skaven-Kaup

L V F 32

Format A