

Tågurspårning med gasolvagnar vid
Sölvesborgs järnvägsstation
1990-12-10

1990-12-10

- 17.35 Från järnvägsstationen i Sölvesborg inkom larm om att en tågurspårning skett och att två gasoltankvagnar låg på sidan. Olycksplatsen uppgavs vara på spårområdet söder om järnvägsstationen.
Den som larmade ringde direkt till larmcentralen i Sölvesborg. Polisen hade enligt uppgift fått larmet 17.22 från Önskefoto som ligger på Järnvägsgatan nära skadeplatsen. Väderleksförhållanden + 2° C NO-vind 8 m/s.
- 17.36 Vaktstyrkan (1BM + 1 Bf + 6 Bm) som tack vare övning befinner sig på brandstationen utlarmas. Jag själv befinner mig på brandstationen och beger mig till larmcentralen för att avvakta besked från räddningsledaren.
- 17.40 Första fordonet är på skadeplatsen
- 17.45 Räddningsledaren meddelar att två gasoltankvagnar ligger på sidan, samt att en gasoltankvagn och några godsvagnar spårat ur.
Inga personskador och något gasolläckage kan ej upptäckas.
- 17.45 Två polisbesättningar anländer till skadeplatsen och mycket snabbt avspärras området.
- 17.48 Jag meddelar räddningsledaren att jag beger mig till skadeplatsen. Larmcentralen förstärks med en brandförman.
- 17.53 Räddningsledaren och jag träffas vid skadeplatsen. Vi enas om att jag övertar ledningsansvaret.
Vi kunde gemensamt konstatera att något läckage ej förekom. Området avspärrades. Läget var helt under kontroll och vi kunde i lugn och ro koncentrera oss på det fortsatta arbetet.

Vi försökte få kontakt med lokföraren, men kunde ej finna honom. Senare fick vi besked om att han åkt till sin bostad i Hässleholm.
- 18.05 Brandchef Sven Holmberg Karlshamn kontaktade mig och meddelade att om jag var i behov av teknisk personal från Terminalgas så kunde han ombesörja detta, vilket då skedde. Jag kontrollerade med SJ-personalen att tågtrafiken var avstängd samt att berörd personal inom SJ var informerad. Det urspårade godståget kom från Karlshamn och var på väg mot Kristianstad. Gasolvagnarna var lastade med vardera 45 ton gasol, vilket jag fick bekräftat av SJ-personal.

18.45 Personal från Terminalgas anländer till skadeplatsen. Jag informerade honom om läget. Gemensamt kontrollerade vi vagnarna för att åter konstatera att vagnar och ventiler var intakta och inga läckage kunde spåras.

Rekommendationen från Terminalgas var att via gasoltankbilar tömma vagnarna så långt det var möjligt.

20.00 Kommunalråd och kommundirektör informeras om det inträffade.

22.00 Första gasoltankbilen anländer till skadeplatsen.

22.30 Andra gasoltankbilen anländer till skadeplatsen.

24.00 Räddningstjänst avslutas och övergår till teknisk service. Brandpersonalens antal minskar till 5 man.

1990-12-11

01.15 Första gasoltankbilen är fullastad ca 22 ton gasol hade pumpats över.

Gasoltankbil nr 2 fortsatte lasta från samma vagn, men kunde endast få ut några hundra kilo beroende på att vagnen låg på sidan och att avtappningen då låg ovanför vätskan. Överpumpning av liggande vagn nr 2 påbörjades.

03.0 Avfackling av vagn nr 1 påbörjades. Detta var enda möjligheten att få ut resterande gasol.

04.30 Ca 21 ton gasol hade pumpats över från vagn nr 2 och ytterligare gasol gick ej att suga ut.

Avspärrningen bryts.

SJ meddelas att tågtrafiken nu åter kan passera förbi skadeplatsen.

05.00 Överpumpning av vagn nr 3 (stående vagn) påbörjades.

06.30 Halva gasolvagnen tömd, ytterligare gasoltankbil anländer.

10.00 Vagn nr 3 är tom.

10.00 Personal från Österlens gasservice anländer till platsen för att tillsammans med Terminalgas personal göra klar för ytterligare facklor för att påskynda förloppet.

- 11.30 Sammanträde: Terminalgas tekniska chef, personal från SJ maskindivision samt räddningschefen.
Vi enades om att tömma vagnarna genom avfackling. Något annat alternativ kunde vi ej finna.
Räddningskårens personal för det fortsatta arbetet består av en brandförman och två brandmän. Terminalgas och Österlens gasservice ställer upp med teknisk personal i tillräcklig omfattning. SJ ombesörjer att de vagnar som går att flytta transporteras från skadeplatsen samt att den godsvagn som kraftigt lutar och hänger i liggande gasolvagn stöttas.

1990-12-12

Vid mätning konstateras att ca 250 kg gasol per timma förbränns. Olika lösningar för att höja trycket i vagnarna diskuteras. Vattensprinkler tillverkas och vagnarna vattenbegjuts med ca 1 500 lit/min. Kapaciteten ökade till ca 500 kg gasol/tim.

- 10.00 Den stående vagnen är gasfri.

1990-12-13

- 15.00 Liggande vagn tömd. Fyllning med kvävgas samt ventilering med luft från kompressor.

1990-12-14

- 03.00 Sista vagnen tömd. Fyllning med kvävgas och ventilering med luft från kompressor.
- 10.00 Vid mätning av samtliga tre vagnar konstateras att de är gasfria.
- 12.00 Arbetet med tömning av vagnarna avslutas.
Samtliga berörda meddelas.

Erfarenheter - Synpunkter

Positivt

- * Polisen hade inom kort tid tillräcklig personal på plats och avspärrade området snabbt.
- * Att få disponera BKL:s lunch- och konferensrum dygnet om var till stor fördel.
- * Lätt att få kontakt med personal från Terminalgas dygnet om via Karlshamns larmcentral.
- * Samarbetet med alla berörda fungerade på ett utomordentligt sätt.

Negativt

- * Räddningskåren fick larmet för sent, 13 minuter efter polisen.
- * SJ en stor organisation, vilket medför svårighet att få kontakt med "rätt person".
- * *UMA besked gavs ej till ansvariga.*
- * Någon presskonferens kom ej till stånd. Pressen kontaktade oss, vilket medförde olika uppgifter beroende på vem de talade med. En presskonferens på ett tidigt stadium hade säkert nyanserat vissa tidningsuppgifter.
- * Gasoltankvagnarna borde varit så konstruerade att de går att lossa i vätskefas även när de ligger på sidan.



Lars Holm
Räddningschef