

Översatt artikel;

Natten 12-13 mars 1992 inträffade en järnvägsolycka med farligt gods i Frankrike. Vagnar spårade ur när tåget passerade en växel vid järnvägsstationen i Aix-les-Baines. En tankvagn började omedelbart att brinna.

Vid larm uppgavs att en tankvagn brann och att ytterligare två eller tre vagnar hotades. En av dem hade orange banderoll.

Godståget hade spårat ur 500 m från stationsbyggnaden. Sju vagnar var av spåret och flera blockerade de övriga spåren. Tre transporterade farligt gods, alla berördes av en våldsam brand. Lågorna hotade cisternvagnarna. En lukt av ammoniak kändes på olycksplatsen.

Två stora vattenkanoner sattes in för att kyla tankvagnarna och förhindra explosion. FN-skyltar söktes och man fann 33/1193 (metyl-etyl-keton) 268/1005 (ammoniak 44 ton). En vagns skyltar var bortslitna - visade sig innehålla 22 ton dimetylamin (DMA) 236/1032.

Vagnen med metyletylketon var tömd men brann ändå (rester). Två stora skumkanoner sattes in för släckning av DMA-vagnen.

Släckning och kylning lyckades och branden var släckt efter drygt en timme. En läcka lokaliserades till DMA-vagnen. Ammoniakvagnen läckte inte. En säkerhetszon på 400 m upprättades och befolkningen uppmanades att stanna inomhus. De allra närmaste byggnaderna utrymdes.

Utspridning av gaser

Viss gasluk kunde kännas 300 m från vagnarna. Två stora och tre mindre vattenkanoner kunde med hjälp av "tvätta" ner DMA som är vattenlösligt. Information gavs i lokalradion. Området spärrades av ytterligare -de som skulle till sitt arbete fick dock passera ut.

SNCF (järnvägsbolaget) kunde snabbt ge besked om vagnarnas destination. Man sökte specialister på ämnen och samt vagnens ägare. Vagnen med ammoniak hade förlorat sina avtappningsrör i samband med urspårningen men tack vare säkerhetsavstängning i botten läckte inget ut.

Under eftermiddagen bytte man ut en skadad anslutning på DMA-vagnen. Arbetet skedde medan vattendimma sprutades på läckstället. Läckaget tätades till 95%. Andra specialister förberedde sitt arbete men eftersom läckaget stabiliserats beslutade man att vila under natten.

Fortlöpande information gavs till pressen och man hade presskonferens varannan timme. Kristelefoner öppnades.

På morgonen fäste man en stålhuve över läckstället för att få det helt tätt samtidigt som man förberedde marken för att kunna arbeta med en stor kran (200 ton). 300 personer utrymdes tillfälligt. DMA-vagnen skulle tömmas på en säker plats ca 30 km bort. Den skadade tanken lyftes därför över på en specialvagn (som överbelastades). Den var placerad i en trävagga som tillverkats på plats och var väl fastsurrad. Brandfordon och specialister följde med på vagnar intill den trasiga vagnen. Man kontrollerade om stålhuven var tät genom att använda SO<sub>2</sub>-gas (svaveldioxid). Maxfart 8 km/tim.

För tömning fanns nu två förslag

a) borra hål i tanken och leda bort innehållet med hjälp av det inre trycket

b) vrida tanken så att en liten inspektionslucka kom på ovansidan. Frågan var då om det redan skadade rörsystemet klarade detta.

Den senare metoden valdes med den förstnämnda som reserv.

Förfarandet:

- satte tanken i rätt läge
- kylde tanken med CO<sub>2</sub> för att sänka trycket
- monterade bort luckan
- monterade dit ett stigarrör
- överförde innehållet med hjälp av tryckskillnaden till en tom vagn som kylades med CO<sub>2</sub>.

Det tog drygt 11 timmar att tömma den skadade vagnen. Av 22 ton återstod 16 som kunde återvinnas.

Slutsatser

Inom regionen fanns ingen lämplig kemiexpert. Man fann en produktexpert som inte kunde något om transportproblem. Övriga specialister kom från flera länder, man fick skaffa fram tolkar. Det var också bra att tidigt kontakta ansvariga på höga nivåer så att de kunde sända rätt personal och rätt utrustning.

Specialisternas avrese- och ankomsttider ska noteras. Alla olika yrkesmän kunde lätt anpassa sig till räddningsledarens stab. Arbetets disciplin och noggrannhet betonas som mycket viktig.

En liknande olycka med DMA tre dagar tidigare i Dakar (Senegal) dödade 50 personer och skadade 300. Detta visar på riskerna.