

Tågkatastrofen Eschede, Tyskland

3 juni 1998



**RÄDDNINGSG
VERKET**

1999 Räddningsverket, Karlstad
Räddningstjänstavdelningen.
ISBN 91-7253-004-9

Beställningsnummer P22-282/99
1999 års utgåva

Tågkatastrofen Eschede, Tyskland

3 juni 1998

Maria Lenning, brandingenjör
Räddningsverkets skola Revinge,
Ingvar Svensson, chef förebyggandeavdel-
ningen vid räddningstjänsten Stor Göteborg

Räddningsverkets kontaktperson:
Lars Bjergestam, enheten för samordning och beredskap, telefon 054-10 43 09

Innehållsförteckning

Abstract	5
Sammanfattning	7
Bakgrund	8
Händelseförloppet	9
Olyckan.....	9
Passagerare	9
Orsak.....	9
Räddningsinsatsen.....	10
Utlarmning.....	10
Skadeplats.....	10
Sektorindelning.....	10
Ledningsplats.....	10
Uppsamlingsplats.....	11
Avspärning	12
Avslutning av räddningsinsats.....	12
Sjukvårdsinsats.....	13
Skadeplats.....	13
Psykiskt och socialt omhändertagande.....	14
Information.....	15
Medier.....	15
Allmänhet	16
Telenätet	16
Erfarenheter.....	17
Bilaga 1 Samverkande organisationer.....	19
Bilaga 2 Insatsstyrkans storlek.....	21
Bilaga 3 Bilder	23

Abstract

In the terrible train accident, which occurred on 3rd June 1998 in Eschede, - 65 km north of Hanover - Germany, 100 people were killed, 27 were seriously injured and 15 sustained slight injuries. A high-speed train had a problem with one of its wheels, which resulted in the train derailing and 6 of the 13 carriages not passing under a bridge but actually crashing straight into it. The bridge collapsed onto two of the carriages; the others were lying on top of each other.

A major rescue operation set into motion, which continued for about a week. On the third day the last of the fatalities was found. The carriages had to be lifted by huge cranes, which were anchored to tanks. Cutting tools, rock-drills and a number of circular motor-saws were used. The work, which ran smoothly and steadily, involved a large operational force.

Two hours after the accident a total of 1,135 people were on scene at the accident. Operational strength was made up of personnel from, among others, the fire and rescue service, the Red Cross, Technisches Hilfswerke (THW), the police, and doctors with medical teams. Priests were also available on scene.

The majority of those who took part in the work dealt with a large number of injured, dead and maimed passengers. Body parts were spread out over a large area. Comprehensive "debriefing" got under way in order to alleviate stress among the personnel.

The mass media gathering was huge. All of them spoke about a friendly reception, matter-of-fact information and a well organised information agency. The rescue management used the mass media for the dissemination of information, e.g. the giving out of telephone numbers that relatives could ring with various types of questions.

This type of accident requires a large operational strength in the initial stage, which in this case was available. In Sweden it is not possible to field such a large force. However, there may be occasions when a larger than normal force is required. By developing co-operation with the Home Guard, the Red Cross and other organisations, as well as training together, a level of preparedness is created even for this kind of accident. Civilian National Service Fire & Rescue Operatives (CNSFRO [Räddningsmän]) and Civilian National Service Civic Duty Operatives (CNSCDO [Beredskapsmän]) who receive training at the SRSA's (Swedish Rescue Services Agency) colleges can be a resource, if they are attached to the fire and rescue service by an agreement, e.g. like a fire and rescue volunteer reserve. In Germany however, in those posts where in Sweden we have full or part time employed personnel, the greater part of personnel is made up of voluntary fire fighters.

Further collaboration may also be needed in the area of "debriefing" of operational personnel. A network within Sweden's fire and rescue service brigades would result in there being more people trained in the "debriefing" set-up, who while still doing their everyday work with a fire and rescue service brigade, could quickly reinforce the ordinary organisation in a "debriefing" role.

Sammanfattning

I den fruktansvärda tågolyckan i Tyskland dog 100 människor, 27 skadades svårt och 15 blev lätt skadade. Olyckan hände den 3 juni 1998 i Eschede, 65 km nordost om Hannover. Ett höghastighetståg fick fel på ett av vagnhjulen. Tåget spårade ur och 6 av de 13 vagnarna passerade aldrig under bron utan körde rakt in i viadukten. Två av dem fick bron över sig och övriga vagnar lade sig ovanpå varandra.

Ett stort räddningsuppdrag startade. Det pågick under cirka en vecka. På det tredje dygnet hittade man den siste omkomne. Vagnarna fick lyftas med stora kranar, förankrade i stridsvagnar, en i taget. Klippverktyg, bergborrmaskiner och ett antal motorkapar användes. Arbetet utfördes både smidigt och säkert. En stor insatsstyrka var involverad.

Drygt två timmar efter olyckshändelsen fanns totalt 1 135 personer på skadeplassen. Insatsstyrkan bestod av personal från räddningstjänsten, Röda Korset, Teknisches Hilfswerk THW, gränspolis, präster och läkare med sjukvårdsgrupper m fl.

De flesta som deltog i hjälpinsatsen hanterade ett stort antal skadade och döda passagerare. Kroppsdelar var utspridda på ett stort område. En omfattande debriefingorganisation påbörjade sina aktiviteter för att lindra stressen hos personalen.

Det massmedierala uppbådet var enormt. Alla talade om ett vänligt bemötande, saklig information och en välorganiserad informationsförmedling. Räddningsledningen nyttjade massmedierna för spridning av information, t ex av ett antal telefonnummer dit anhöriga kunde ringa för olika typer av frågor.

Den här typen av olycka kräver en stor räddningsstyrka i inledningsskedet, vilken också fanns tillgänglig. I Sverige finns ingen möjlighet att så snabbt få fram en så stor styrka. Det kan däremot finnas tillfällen då det behövs en större styrka än normalt. Genom att utveckla samarbetet med Hemvärnet, Röda Korset och andra organisationer samt att öva tillsammans skapas en förberedelse även för liknande olyckor. Räddningsmän och beredskapsmän som utbildas på Räddningsverkets skolor kan bli en resurs om de knyts till räddningstjänsten genom ett avtal, t ex som ett räddningssvärm. I Tyskland är dock merparten av personalen frivilligbrandmän i de befattningar där vi i Sverige har hel- eller deltidsanställd personal.

Ett vidare samarbete kan även behövas för debriefing av insatspersonalen. Ett nätverk inom Sveriges räddningstjänster skulle medföra att flera kompetenta personer, inom debriefing samt med sin vardag inom räddningstjänsten, snabbt kan förstärka den ordinarie organisationen.

Nyckelord: tågolycka, tågurspårning, höghastighetståg, dödsolycka, stor skadeplass, debriefing, psykosocialt omhändertagande.

Bakgrund

Onsdagen den 3 juni 1998 klockan 10.59 inträffade en mycket stor tågolycka i den lilla byn Eschede i Tyskland. Olyckan är den största i efterkrigstidens Tyskland. Som observatörer för Räddningsverket var vi framme på ledningsplatsen i Eschede samma kväll vid 22-tiden.

Platsen för olyckan är belägen i Nieder Sachsen ca 65 km nordost om Hannover eller 15 km norr om Celle. Eschede kommun har ca 6 000 invånare varav ca 3 500 i tätorten. Närmast större stad är Celle med ca 72 000 invånare. I Landkreis Celle, omgivningarna runt staden Celle, bor det ca 105 000 personer.

Räddningstjänstens uppbyggnad i området är helt baserad på frivilliga brandkårer, trots den stora folkmängden. Landkreis Celle och Celle kommun har tillsammans 77 brandstationer med sammanlagt 3 500 frivilliga brandmän. Närmast belägna heltidsstyrka är i Hannover. Närmast belägna sjukhus ligger i Celle. Larmcentralen för 112 är belägen i Celle där även larmcentralen för ambulanser finns, dock på skilda platser.

Olyckan inträffade i vackert väder, sol och drygt 20° C varmt. Då det var torrt i marken kunde man komma åt olycksplatsen från båda sidor om spåret trots att det var odlade åkrar på den östra sidan. Åkrarna var med andra ord körbara även för tunga fordon.

Tåget var ett ICE tåg med 13 vagnar inklusive loken, med en längd på 410 m och med en passagerarkapacitet på 750 personer. Enligt uppgift från räddningsledaren är vagnarna uppbyggda på ett stålchassie med en vagnkorg av aluminium.

Händelseförloppet

Olyckan

ICE tåg 881 Wilhelm Conrad Röntgen från München på färd mot Hamburg spårade ur med en fart av ungefär 200 km/tim (toppfart 280 km/tim) strax innan det skulle passera stationen i Eschede. Första vagnen efter loket gick ur i en växel ca 100 m innan en vägbro. Bron var en betongkonstruktion, 11-12 m bred, ca 35 m lång, 30 cm tjock och med fyra stycken 60 x 60 cm grova betongbalkar. Under bron var det fyra spår, två på vardera sidan om en bärande pelare.

Vid urspårningen slets tågsetet i sär. Loket och första vagnen fortsatte ca 1,5 km innan det stannade på spåret. Tre vagnar blev stående på spårområdet ca 200 m efter bron där den sista av dessa delvis blev skadad. Vagn nummer fem blev även den stående på spårområdet efter att ha blivit överkörd av vagnen efter. Denna vagn rullade in i skogspartiet efter bron. Övriga fem vagnar blev kvar vid bron, av dem hamnade restaurangvagnen och ytterligare en vagn under bron och de resterande tre ovanpå den nedrasade bron. Det bakre loket blev stående på brons södra sida. Tåget bestod alltså av 13 vagnar inklusive ett lok i vardera ände.

Passagerare

Vid olyckstillfället fanns det 174 passagerare ombord. Den uppgift man hade från Deutsche Bahn var att det fanns ca 200 personer ombord på tåget. Av dessa klarade sig endast 32 oskadade vid olyckan, 15 blev lätt skadade, 27 svårt skadade och 100 personer omkom.

Orsak

Det figurerade många rykten om vad som var anledningen till olyckan. Det blev dock ganska snart tydligt att ett defekt hjul under första vagnen efter loket orsakat urspårningen. Flera kilometer före olycksplatsen fanns det skador på banvallen som troligtvis orsakats av det trasiga hjulet. Passagerare ombord berättade att de under ca tio minuter känt vibrationer i tåget.

Hjulens konstruktion var av typen bultad hjulring med en mellanliggande gummiring. Denna konstruktion finns bara på första generationen av ICE tåg utom för restaurangvagnar där även nybyggda vagnar har denna konstruktion. Senare ICE tåg har, liksom våra svenska X2000, alla helgjutna hjul.

Räddningsinsatsen

Utlarmning

Utlarmning av samtliga styrkor, förutom ambulanser, skedde via räddningstjänstens larmcentral i Celle. I detta område använder man sig av 112 som gemensamt larmnummer. Ambulanser larmades via sin egen larmcentral som även denna är belägen i Celle. I dagsläget pågår byggandet av en gemensam larmcentral som kommer att tas i drift inom kort. I Tyskland pågår även diskussioner om införandet av ett nytt larmnummer för ambulans som skall vara gemensamt för hela landet. Detta måste dock ses mot bakgrund att det i Tyskland finns olika system för att larma.

Olyckan inträffade klockan 10.59. Första larmet kom till polisen 11.00, ambulansen 11.02 och räddningstjänsten 11.03. Räddningsledaren Landkreis Brandmeister Gerd Bakeberg åkte från Celle 11.05 och kom till olycksplatsen 11.15. För att få formell tillgång till alla resurser som kunde behövas under räddningstjänstarbetet utlyste der Oberkreisdirektor i Landkreis Celle katastroflarm 12.30. Klockan 15.00, ca en timma efter att siste överlevande transportrats från skadeplatsen, avblåstes katastroflarmet.

Många boende i Eschede ville hjälpa till på något sätt. Ca 250 personer anmälde sig frivilligt. Deras uppgifter blev att främst hjälpa de oskadade och tillresande anhöriga med praktiska göromål som t ex mat och dryck. Även insatspersonalen fick hjälp med ”markservicen” av frivilliga.

Skadeplats

Sektorindelning

Skadeplatsen organiserades i 2 sektorer, norr - söder, där samtliga typer av resurser fanns på båda sidorna. Ledningen av insatsen sköttes av räddningstjänsten både på skadeplatsen och övergripande. Varje insatt organisation hade sin egen ledningsstruktur med representation på ledningsplatsen. De första två timmarna var det inte någon egentlig struktur på arbetet utan alla arbetade mot samma mål, att så fort som möjligt ta hand om så många som möjligt. Första avstämningen med alla insatta enheter skedde klockan 15.00.

Ledningsplats

Ledningsplatsen var belägen mitt i Eschede intill genomfartsleden, 600 - 800 m från olycksplatsen. Den var centralt belägen ur alla aspekter. De olika insatta enheterna hade sina egna ledningsfordon/tält förutom den gemensamma ledningsbussen. Ledningsbussen var egentligen två bussar. Den ena var av den traditionella typen med utrymmen för räddningsledaren att tillsammans med företrädare för samverkande organisationer kunna leda och planera insatsen samt att ha tillgång till de kommunikationsmöjligheter som situationen kräver. Den

andra var en ren kommunikationsanläggning varifrån allt samband byggdes upp. Man var även behjälplig med all den logistik som kan bli aktuell vid en större insats.

Inne i Celle upprättades kommunens, Landkreis Celles, katastrofstab på uppdrag av der Oberkreisdirektor. Jämfört med svenska förhållanden är detta ett mellanting mellan en inre stab på räddningstjänsten och kommunens katastrofledning. Detta beror på att räddningstjänsten inte har någon egen administrativ ledning utan denna sköts av kommunen centralt via dess Ordnungsamt (Ordnungsämbe). Denna stab var samlad redan en ½-timme efter olyckan och med sammanlagt 30 personer. Deras uppgifter är främst att stödja räddningsledaren med de förstärkningar som behöver kallas in som THW (civilskydd), Bundeswehr (militär), sjukvårdsresurser o s v. För att få formell rätt att begära hjälp från alla typer av organisationer t ex militären måste dock katastroflarm utlysas.

Uppsamlingsplats

De skadade fördes till en uppsamlingsplats i en delvis tom lagerbyggnad i direkt anslutning till olycksplatsen. Där utfördes det akuta omhändertagandet. I lokalen fanns även ett litet kontor med telefon och fax m m, dvs all teknisk utrustning som man kunde behöva.

Avtransporten från skadeplatsen skedde med ambulans och helikopter. Det fanns 34 helikoptrar att tillgå men man använde endast 20 av dem för sjuktransporter. Ledningsläkarens mycket klara uppfattning var att riktigt svårt skadade skall om möjligt inte transporteras med helikopter då man riskerar att kroppen utsätts för alltför stora påfrestningar.

De oskadade samlades i en gymnastiksal inne i Eschede dit man även ordnade fram utbildad personal för ett psykiskt omhändertagande. Det var ca 50 utbildade personer, s k Seelsorge, som skötte detta arbete.

De omkomna samlades inledningsvis upp på tre olika platser på skadeplatsen utifrån var det var mest praktiskt genomförbart. Det var ett oerhört påfrestande arbete att ta hand om de omkomna då de var mycket svårt sargade. Delar från omkomna människor, som armar, ben och huvuden, låg överallt på olycksplatsen. Sammanlagt samlade man ihop 160 kroppsdelar från offren.

Efter att alla skadade var avtransporterade gjordes uppsamlingsplatsen om till tillfällig förvaring av de omkomna. Så fort det var praktiskt möjligt, under kvällen och natten, flyttades de dock över till den medicinska högskolan i Hannover där man hade möjlighet till förvaring i kyla under hela identifieringsarbetet.

Avspärning

Hela skadeplatsen täckte ett område av ca 500 m längd och 200 m bredd. Polisen, vanlig polis tillsammans med Bundesgrenzschutz, spärrade av området med hjälp av personal stående med ca 50 m mellanrum. Dessutom var gatan från ledningsplatsen fram mot skadeplatsen spärrad för allmänhet och press.

Tidigt i insatsen lades flygförbud över området. Detta bröts av en kvällstidning i inledningsskedet av insatsen och polisen grep dem. Förutom helikoptrarna för avtransport av skadade var det enbart polisen som flög över området för att ta foton som underlättade planeringen för insatsledningen.

Avslutning av räddningsinsats

Räddningsarbetet tog lång tid. Räddningstjänsten avslutades först lördag morgon den 6 juni klockan 6.24 efter att den siste omkomne hittats och att det ansågs mycket osannolikt att man kunde hitta ytterligare offer. Olycksplatsen överlämnades då i polisens försorg. På tisdag eftermiddag den 9 juni klockan 17.30 kunde tågtrafiken släppas på igen, dock med reducerad fart.

Sjukvårdsinsats

Skadeplats

I arbetet med att ta hand om de skadade engagerades i huvudsak läkare. Det var en mix av larmade läkare och frivilliga. Att så många läkare engagerats beror även på att ett flertal sk SAR helikoptrar var på plats. De har alla en läkare i besättningen. Dessutom fanns det 16 stycken SEG bilar, Schnelle Einsatzgruppe, som bemannas av en läkare och en räddningsassistent. Räddningsassistenten är en mycket välutbildad ambulansman, närmast att jämföra med Göteborgs OLA-ambulansmän eller motsvarande. Det ryktades om att det kom läkare från en pågående läkarkonferens i Hannover, men detta var inget annat än rykten. Det är i praktiken omöjligt att ta en främmande läkare och sätta in denne i arbete i en helt främmande organisation med så kort varsel. Därutöver saknas ansvarighetsförsäkringar m m allt enligt ledningsläkaren Dr Ewald Hüls. Dock lämnade Dr Hüls chef konferensen för att förstärka sin egen organisation på sjukhuset i Celle. På samma sätt begav sig en del läkare iväg till sina hemsjukhus för att ta emot skadade.

Skadade togs till lagerlokalen där uppsamlingsplatsen var. De bars dit av i första hand av Räddningstjänsten och THW. De prioriterades av läkare och transporterades med helikopter och ambulans till ett antal sjukhus. Prioritering utfördes av läkare som även hänvisade till olika specialistkliniker för att de skadade skulle få en så adekvat vård som möjligt, så fort som möjligt. Många av helikoptrarna hade utgått från sina respektive sjukhus tillsammans med sjukvårdsgrupper och återvände då naturligt tillbaka med skadade. Vilka alla sjukhus var som tog emot skadade fick vi ingen komplett uppgift om. Traumasjukhusen har möjlighet att ta emot ett mycket stort antal skadade samtidigt men det var bara sjukhusen i Celle och Hannover som tog emot fler än två skadade. De tog hand om tolv respektive sex stycken skadade. Övriga engagerade sjukhus tog emot en eller två skadade.

De skadade märktes med armband med namn och födelsedatum där så var möjligt och övriga med ett löpnummer. I övrigt skedde ingen registrering på skadeplatsen. Redan efter 30 min var ca 50 personer omhändertagna, kl 13.00 var samtliga omhändertagna och 13.45 var alla avtransporterade. Alla överlevande hittades inom 1.5 tim med två undantag. De hittades efter ca tre timmar. Några av de oskadade kördes i buss till stationen i Eschede. De flesta samlades dock i en gymnastiksal inne i Eschede för att få möjlighet att duscha, äta, ringa anhöriga och andra praktiska uppgifter. Dit anlände även utbildade hjälppersoner för ett psykologiskt omhändertagande.

De omkomna togs till uppsamlingsplatsen och flyttades sedan efterhand till den medicinska högskolan i Hannover där man hade möjlighet till förvaring i kyla under identifieringsarbetet. På lördagens morgon fann man den siste omkomne. Det ansågs inte skäligen att söka efter fler offer för olyckan och därmed avslutades Räddningstjänsten.

Psykiskt och socialt omhändertagande

Räddningsledningen ordnade ganska snabbt fram en buss till några av dem som var helt oskadade. Utan att registreras kördes de till stationen i Eschede varifrån de själva tog sig hem. Ersättningsbussar var insatta på sträckan. Vi antar att dessa personer hörde av sig och delvis anslöt sig till gruppen som beskrivs nedan.

Andra togs om hand och fördes till gymnastiksalen i Eschedes skola, ca 700 m från olycksplatsen. Dit kom också professionella samtalsledare som psykologer, kuratorer och präster, sammanlagt ca 50 stycken. Att det fanns många "proffs" att tillgå berodde till stor del på att det pågick en Götisk-Katolsk konferens inne i Celle där en av prästerna även var frivilligbrandman och själv blev larmad. Han tog med sig sina kolleger och satte dem i arbete. Även vanliga medmänniskor kom till olycksplatsen för att hjälpa de drabbade genom att lyssna på deras berättelser eller för att förse dem och insatspersonalen med mat och dryck. Det var ca 100 frivilliga från Eschede som var engagerade i detta arbete. Totalt anmälde sig 250 stycken. Praktiska problem för de drabbade löstes härifrån som t ex kontakt med anhöriga, hjälp med försäkringsfrågor m m. Anhöriga kom till gymnastiksalen för att möta de drabbade. Här hade de möjlighet att göra det tillsammans med sin stödperson.

Vi har inte upplevt att det varit en övad organisation som tagit sig an uppgifterna enligt plan utan snarare att många personer känt "ett kall" och begett sig till platsen där arbetet sedan organiserats utifrån närvarande och tillgängliga resurser.

I Eschede kyrka hölls en gudstjänst på torsdagens kväll. Ingen av invånarna i Eschede var, vad vi känner till, personligen drabbade. Gudstjänsten var ändå välbesökt. Ett allvar och en sorg låg "som ett tjockt molntäcke" över samhället.

En neutral förtroendemann, en före detta domaren i socialhjälpfrågor Otto Ernst Krasney, utsågs av DB – Deutsche Bahn. Han fick uppdraget att förfoga över en fond på 5 miljoner DM för hjälp till de drabbade, offrens barn och anhöriga samt familjer med särskilda behov. Det är första gången i tysk historia som man tar till detta arbetssätt. Fonden har ensidigt ställts till förfogande av DB.

Några kurhotell har erbjudit grupper av insatspersonal och deras familjer veckolånga gratisvistelser i syfte att sammanföra dem och hjälpa dem att skapa ett nätverk av kontaktpersoner. Önskan finns också att lindra eventuella sidokriser som kan uppstå hos personer i insatspersonalens familjer som har hört många berättelser om olyckan men ändå står utanför. I juli fanns det ca 800 platser till förfogande utan kostnad under perioden juli till april -99.

Information

Medier

När vi anlände till torget i Eschede på kvällen samma dag som olyckan inträffade möttes vi av saklig och korrekt information som förmedlades av en utsedd informationsansvarig person, informationschefen i Celle. Torget användes kombinerat som ledningsplats och informationscenter. Flera av de inblandade organisationerna hade tält eller ledningsfordon på plats. Bemötandet var mycket bra. De tog sig tid med frågor och intervjuer. Över platsen vilade ett påfallande lugn. Organisationerna informerade med gemensamma pressreleaser där även tid och plats för presskonferenser fanns med. Den första heltäckande konferensen hölls påföljande dag klockan 11.00, ett helt dygn efter att olyckan inträffat. Därefter var det ungefär två konferenser per dag och mellan dem skickades pressreleaser ut till massmedierna.

Innan första presskonferensen hade massmedierna inte fått en chans att närma sig olycksplatsen. Polisen, inklusive Bundesgrenzschutz (gränspolis), hade så mycket personal på plats att de spärrat av skadeplatsen med hjälp av personal, stående med ca 50 m mellanrum. Ett undantag skedde i början av insatsen då en tysk kvällstidning flög över platsen med helikopter. Räddningsledningen hade tidigt ordnat flygförbud över platsen och polisen kunde därför gripa dem.

När det äntligen blev dags för första presskonferensen var förväntningarna höga och några journalister lite irriterade. En särskild lokal nyttjades, typ "Folkets Hus", där det bjöds på kaffe. Representanter från respektive organisation på skadeplatsen samt Deutsche Bahn informerade om läget och svarade på journalisternas frågor. Efter konferensen erbjöds alla att ta plats i militärfordon för transport till skadeplatsen. Avspärningarna flyttades fram under en halvtimme så att fotograferna fick ta sina bilder.

Journalisterna och fotograferna var nöjda. Alla hade behandlats lika. Var och en hade fått möjlighet att göra sin inriktning på reportagen. Informationen var saklig och korrekt, alla blev väl bemötta och det upplevdes välorganiserat av både oss och de svenska medier som var på plats.

På plats fanns också ett 20-30-tal sk satellitbussar. Från var och en av dessa sände 2-3 filmteam. Utöver dem var många tidningar från hela Europa representerade med egna team. Tillsammans var det flera hundra journalister på plats. Det massmedierala trycket var enormt.

Allmänhet

Information till allmänheten förmedlades via pressen. Räddningsledningen nyttjade tidigt medierna för att förmedla olika telefonnummer. Polisen hade tre nummer, Deutsche Bahn två och Räddningstjänsten i Hannover öppnade "Not-hilfe" för alla typer av insatspersonal. Det var få som ringde dessa telefonnummer. Polisen fick det första dygnet färre än 200 samtal.

Telenätet

Det vanliga telenätet fungerade väl under hela insatsen. Det var bara några få hushåll i direkt anslutning till olycksplatsen som fick sina telefonlinjer skadade och utslagna. Många använde däremot sina mobiltelefoner. Näten fungerade dåligt och ibland inte alls under andra dygnet då mycket massmedierna anlät till Eschede. Som utlänning är man dock prioriterad då det finns möjlighet att välja nätoperatör. Detta gjorde att tillgängligheten för oss trots allt blev acceptabel.

Erfarenheter

Kan en liknande olycka hända i Sverige? Ja, vi tror att det är fullt möjligt. X2000 tågen går på liknade banor och med viadukter som påminner om den i Eschede. I detta fallet har ett av hjulen varit orsak till olyckan. Den svenska konstruktionen skiljer sig från den tyska, men frågan är om den orsaken kan uteslutas för det. Vi vet också att många viadukter ligger i anslutning till stationerna. Olycksrisken är större i ett sådant banområde med växlar och korsande spår m m.

När det gäller insatspersonalens storlek på skadeplats skiljer sig dock de svenska och tyska förhållandena. På eftermiddagen, samma dag som olyckan inträffade, fanns det 1 135 personer insatta i räddningsarbetet. Vi vet att räddningstjänstens resurser i Sverige diskuteras och ibland skärs ner med påföljd att styrkorna minskar. Det finns kanske anledning att se över vilka resurser som samhället i övrigt kan erbjuda. Kontakten med dessa organisationer skulle kunna leda till ett gott samarbete på skadeplats. De vi tänker på är Röda Korset och Hemvärnet m fl.

Räddningsverket utbildar ett stort antal räddningsmän och beredskapsmän. Efter utbildningen krigsplaceras eleverna i kommunerna. Vi ställer oss frågan om det är möjligt att organisera dem och använda de materiella resurser, som numera står till kommunernas förfogande i och med "räddningstjänst under höjd beredskap", till en förstärkningsstyrka? Det innebär krav på utlarmning och övning med jämna mellanrum. Kan räddningsvärn vara den rätta formen?

Det stora antalet insatspersonal ställer dock andra krav. Vid den här olyckan fanns ett stort antal kroppsdelar spridda över ett stort område. Det fanns många döda och några av dem hittades inte förrän efter ett par dygn. Det var en arbetsam insats både fysiskt och psykiskt. Efter arbetspasset fanns det samtalsledare på respektive station för att göra en enklare genomgång med personalen. Samtalsledarna var psykologer, präster eller särskilt utbildade arbetskamrater. Det var bl a åtta speciellt utbildade brandmän från räddningstjänsten i Berlin på plats för detta ändamål. Debriefing-samtalen genomfördes senare i grupper om 10-12 arbetskamrater. Samtalen leddes av utbildade kolleger eller proffs med kunskap om verksamheten bl a från Malteser och Röda Korset.

Under den första 14-dagars perioden hade ca 500 personer genomfört dessa samtal med vad som betecknades med mycket gott resultat. Arbetet har till största delen utförts under ledning av Dr Jutta Helmerichs från Göttingen. Hon har fått medel för ett år av Landkreis Celle att dokumentera arbetet. Enligt Dr Helmerichs har det tidigare inte ansetts meningsfullt med debriefing om den inte genomförs inom 72 timmar från exponeringen. Med tanke på de resultat som uppnåtts anser hon att detta synsätt måste omvärderas i grunden. En annan erfarenhet är att det vid stora långvariga insatser bör planeras för debriefingen samtidigt som insatsen pågår och tillsammans med räddningsledningen.

Styrkorna på respektive brandstation behövde hjälp med att genomföra debriefingen. Hur många av räddningstjänsterna i Sverige har en utvecklad debriefingorganisation med fastställda rutiner och goda kunskaper hos personalen? Vid större händelser borde det finnas ett nätverk mellan dem inom räddningstjänsten som har stora kunskaper i debriefing, för att snabbt få fram många personer som vid en katastrof kan stödja insatspersonalen.

Massmedierna var väl representerade. Ett 50-60 tal TV-team och många tidningar var där med egna journalister och fotografer. Alla var överens om att de fått saklig information och blivit mycket väl bemötta. Utöver pressreleaserna och de presskonferenser som anordnades gavs det utrymme för olika intervjuer. Fotograferna fick möjlighet att komma innanför avspärrningarna vid ett tillfälle, ungefär ett dygn efter att olyckan inträffat, då alla behandlades lika och fick samma chans att ta sina bilder. Efter stabsgenomgångarna ställde sig räddningsledningen till förfogande för intervjuer under någon halvtimme. Vi konstaterar att hantera alla lika, lämna ifrån sig skriftlig information, ta sig tid med intervjuer och att hålla tider var nycklarna som gjorde att relationen med pressen blev mycket god.

Räddningsledningen nyttjade massmedierna för att nå ut med information, bl a om telefonnummer dit anhöriga kunde ringa för olika typer av frågor. Belastningen var inte hög men tidvis fungerade inte telefonväxlarna ändå. Mobiltelefonnäten hade också problem. Vi bör inom räddningstjänsten tänka över hur beroende vi är av mobiltelefonerna. Kanske skulle vi undersöka möjligheten att använda alla i samhället tillgängliga nät vid räddningsinsatser? Eller är en vidareutveckling av vår egen kommunikationsutrustning en lösning?

Samverkande organisationer

Det var många olika organisationer som var engagerade i arbetet på olycksplatsen. Ett flertal av dem har inte någon operativ motsvarighet i Sverige. Nedan följer en uppräknig av de större organisationerna på skadeplatsen, utöver de, efter svenska förhållanden, självskrivna samt en kort beskrivning av dem.

THV – Teknisches Hilfswerk	En civilförsvarsorganisation som består av dels frivilliga dels av vapenfria värnpliktiga som bytt 10 månader värnplikt mot 7 år som frivillig i THW. I Celle finns ett skolortsförband med ca 100 aktiva. Alla förband har dels grundutrustning för räddning och bärgning dvs klipputrustning, skärverktyg, domkrafter m m och därutöver har de en specialnisch. I Celle är det kraftförsörjning och belysning. Inom denna organisation finns även räddningshundar organiserade. Det finns totalt ca 60 hundgrupper med 6 hundar i varje grupp. Organisationen i Celle larmas 20-25 ggr per år av räddningstjänsten. Anspänningstiden är en timma.
Bundesgrenzschutz	Kan fritt översättas till gränspolis och har i princip samma uppdrag som polisen.
Malteser hilftdienst och Johanner	Två sjukvårdsorganisationer som både har frivillig och anställd personal. Den anställda personalen utför i huvudsak sjuktransporter.
Röda korset	Har uppdraget för Landkreis Celle att sköta den akuta ambulansverksamheten den s.k. Rettungsdienst. Ambulanserna är placerade på 5 ambulansstationer och når 95% av befolkningen inom 15 minuter.
Bundeswehr	Är det samma som militären. Det var främst Bergen Panzer som var på plats med pansarvagnar för hjälp i bärgningsarbetet.

Insatsstyrkans storlek

Antal personer i räddningsarbetet 3 - 5 juni 1998

Organisation	Onsdag 3/6	Torsdag 4/6	Fredag 5/6
Räddningstjänst	438	110	54
Polis		50	43
Gränspolis		189	184
Militär		35	12
Teknische Hilfswerk (THW)		122	63
THW reserv		95	42
Insatsledning	25	25	25
Sjukvårdspersonal		96	65
Summa totalt	1135	722	488

Uppgift om delsummor för respektive organisation saknas för 980603.

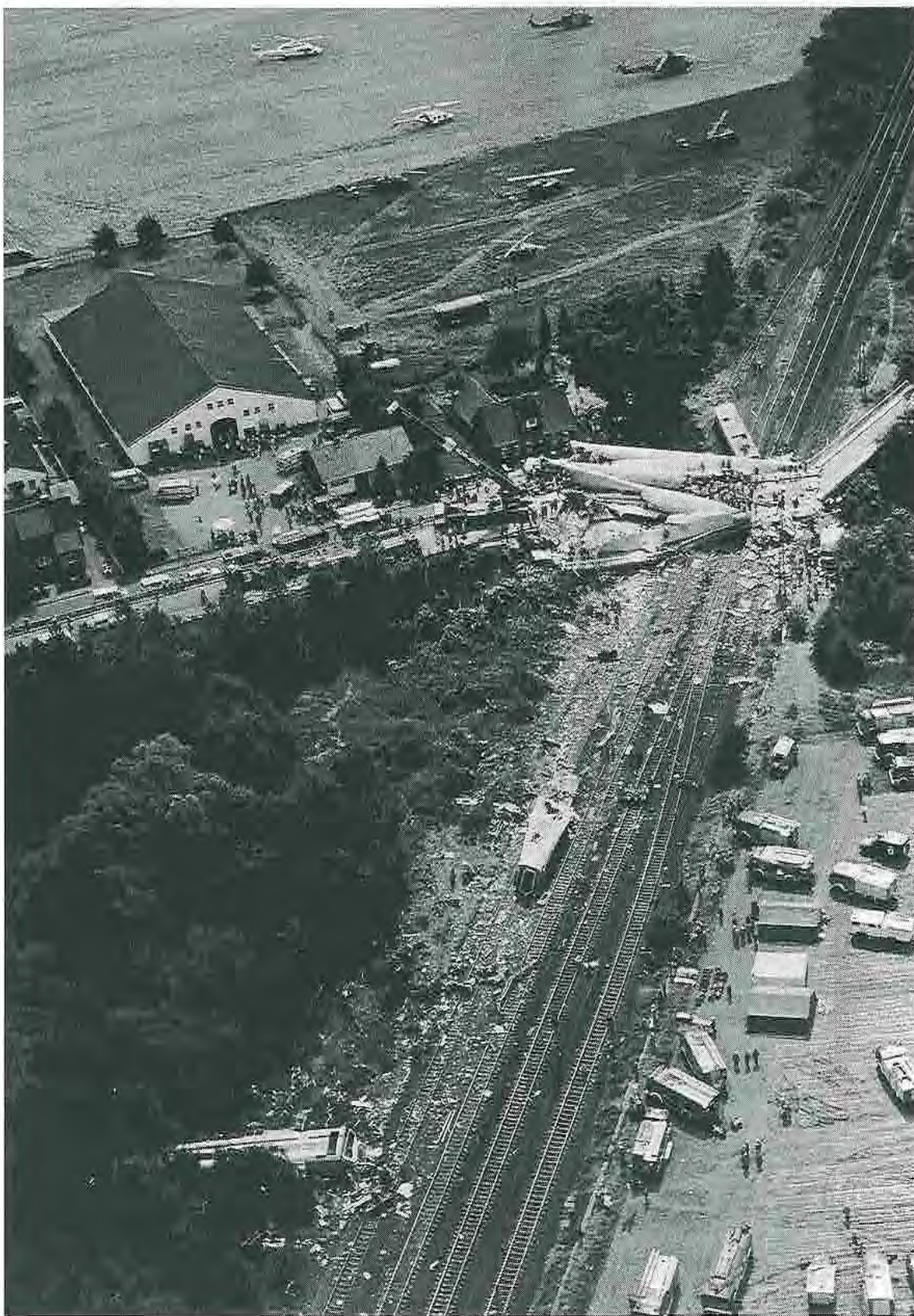


Bild 1. Översiktsbild med uppsamlingsplats i vita lagerbyggnaden och helikopterlandningsplats på åkern överst i bild.

FOTO: HAMBURGER ABENDBLATT



Bild 2. Tåget spårade ur och sex av de tretton vagnarna passerade aldrig under bron utan körde rakt in i viadukten. Två av dem fick bron över sig och övriga vagnar lade sig ovanpå varandra.

FOTO: PRESSENS BILD



Bild 3. Det var ett svårt arbete att nå de skadade och döda inne i vagnarna.

FOTO: PRESSENS BILD