

TÅGKROCK I BOXHOLM

Alla spår blockerade

Två godståg krockade med varandra på måndagseftermiddagen på Boxholms station. Ingen människa skadades men olyckan orsakade stora materiella skador och stoppade all tågtrafik mellan Malmö och Stockholm.

Ett norrgående godståg på ingående till Boxholms station krockade vid 15-tiden med ett södergående godståg. Loket på det norrgående tåget klöv det andra tåget i mitten av sättet.

Loket och sex vagnar i det ena tåget välte medan omkring 15 vagnar i det andra spårade ur på bangården.

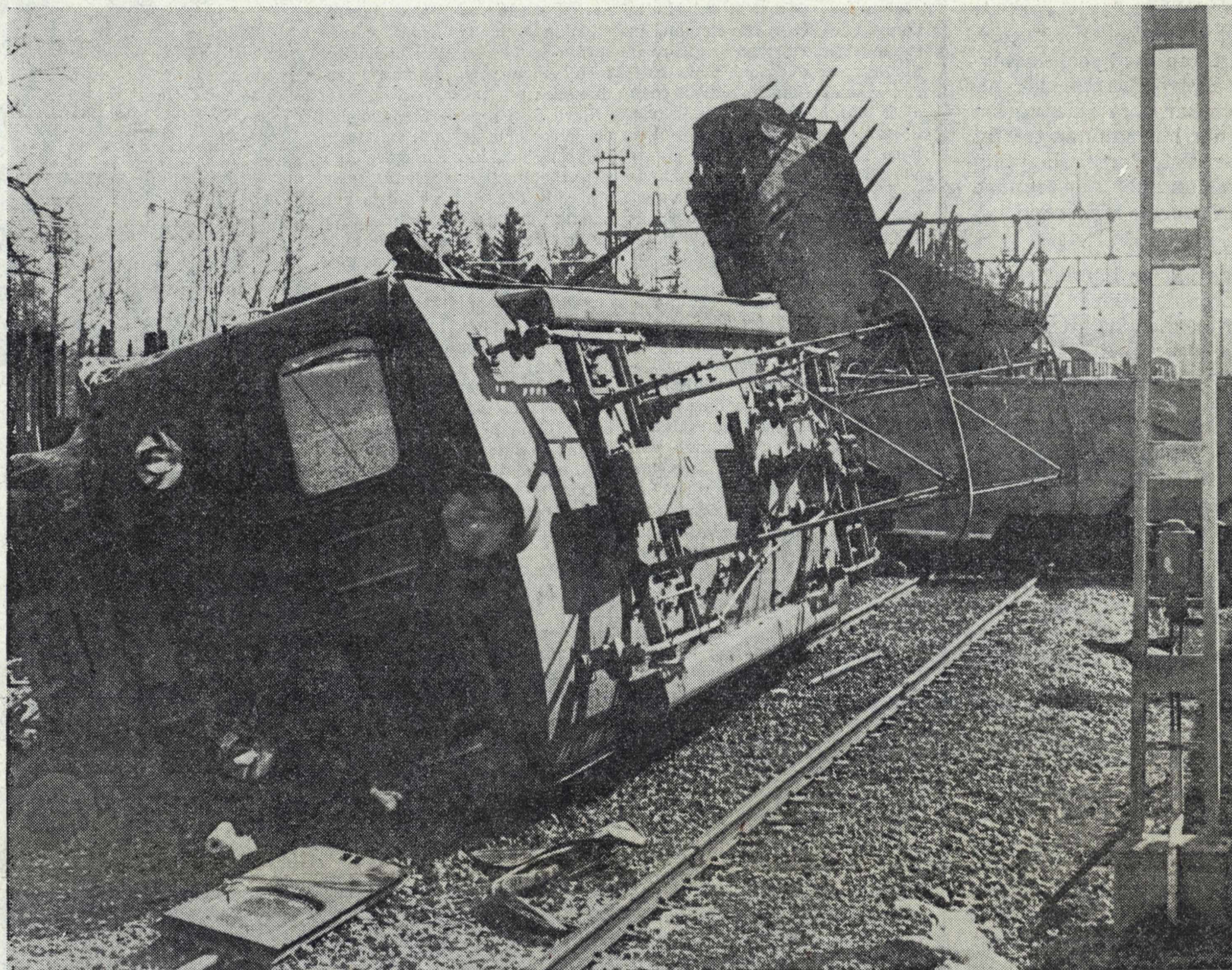
Föraren i loket som välte kunde själv ta sig ur och uppsöka

sjukhus. Han var dock oskadd.

Olyckan orsakade stor förödelse på stationen och har blockerat linjen. Röningsarbetet kommer att ta tid och all tågtrafik förbi stationen har stoppats.

Övertidsblockaden innebär att SJ inte får rensa upp mer än ett spår på olycksplatsen under måndagskvällen.

När detta är klart vet SJ inte. SIDAN SJU



Med 90 kilometers fart rände det ena tåget in i det andra

Foto: SVEN FRANSSON

Långa köer till bussarna



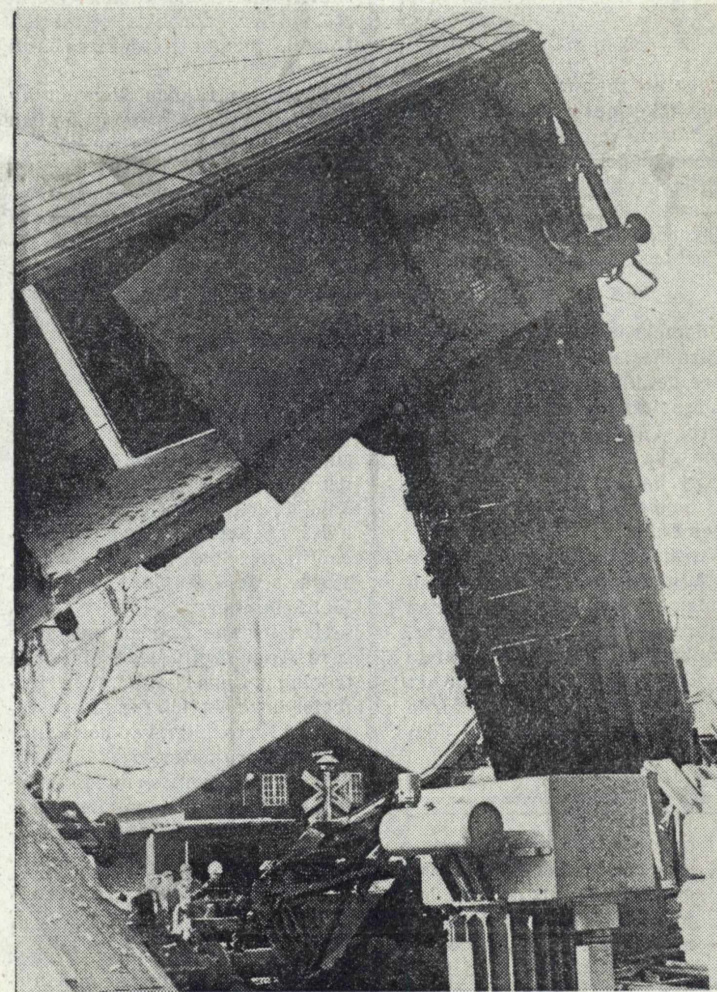
Passagerarna stod i kö i Mjölby för att komma med någon buss till Tranås

All tågtrafik mellan Stockholm och Malmö stoppades i Mjölby respektive Tranås efter tågolyckan i Boxholm. SJ lyckades ganska snabbt hyra in bus-

sar från Lingmerts i Tranås och Aneby Buss och Taxi för att forsla resenärerna förbi olycksplatsen. Vid järnvägsstationerna i Tranås och Mjölby sam-

lades flera hundra tågresenärer, vilka i skytteltrafik kördes i bussarna fyra mil till söder- eller norrgående tåg. Allt flöt för-

hållandevis bra trots den ringa personalstyrkan och att SJ:s bussar inte fick köra en meter utöver den egna rutten.



De materiella skadorna blev mycket stora

Många följer av tågkrock i Boxholm

Lokföraren räddade livet genom att springa bakåt

— Först hörde vi bara en fruktsnålvärd smäll. Sedan såg vi ett stort rökmoln över tågen. Vi rusade fram mot det urspårade loket och såg hur lokföraren kravlade sig ut och begav sig i riktning mot stationen.

Ake Lingemark var ögonvittne till tågkollisionen i Boxholm på måndagseftermiddagen. Han arbetade utomhus vid virkestorken på Boxholms AB:s dörrfabrik när kollisionen inträffade vid 14.30-tiden.

— Jag var en av de första som undersökte det sönderslagna loket och för mig är det en gåta hur lokföraren klarade sig med livet i behåll, sade brandförmannen Lennart Samuelsson.

Chockades

Lokföraren chockades och för-

des i ambulans till läkarstationen i Mjölby. Det södergående lokets förare undkom helt oskadd.

Ett södergående godståg hade tagits in på ett sidospår för att invänta att ett persontåg skulle passera. När godståget skulle fortsätta måste det korsa uppspåret. Det rammades då av ett norrgående godståg som med 90 km fart rände in i tåget.

— Hur detta kunde ske vet jag inte, säger pressombudsman Bengt Romqvist, Stockholm. Han vill inte kommentera orsakssammanhanget.

Enligt polisspektör Stig Adebratt vid Boxholmspolisen klarade lokföraren livet genom att springa bakåt i loket när han märkte att kollisionen var oundviklig.

Järn i lasten

Olyckan inträffade vid personövergången mitt emot Boxholms

AB:s dörrfabrik. Brandmännen kunde inte undersöka spåren förrän vid 16.30 då SJ ännu inte hunnit bryta strömmen. Det södergående godståget var lastat med järn och lasten spreds över stora delar av dörrfabrikens område. Flera personbilar på parkeringsplatsen fick omfattande plåtskador.

Förödelsen var enorm på bangårdsområdet. Ett tiotal vagnar krossades och 15 vagnar spårade ur.

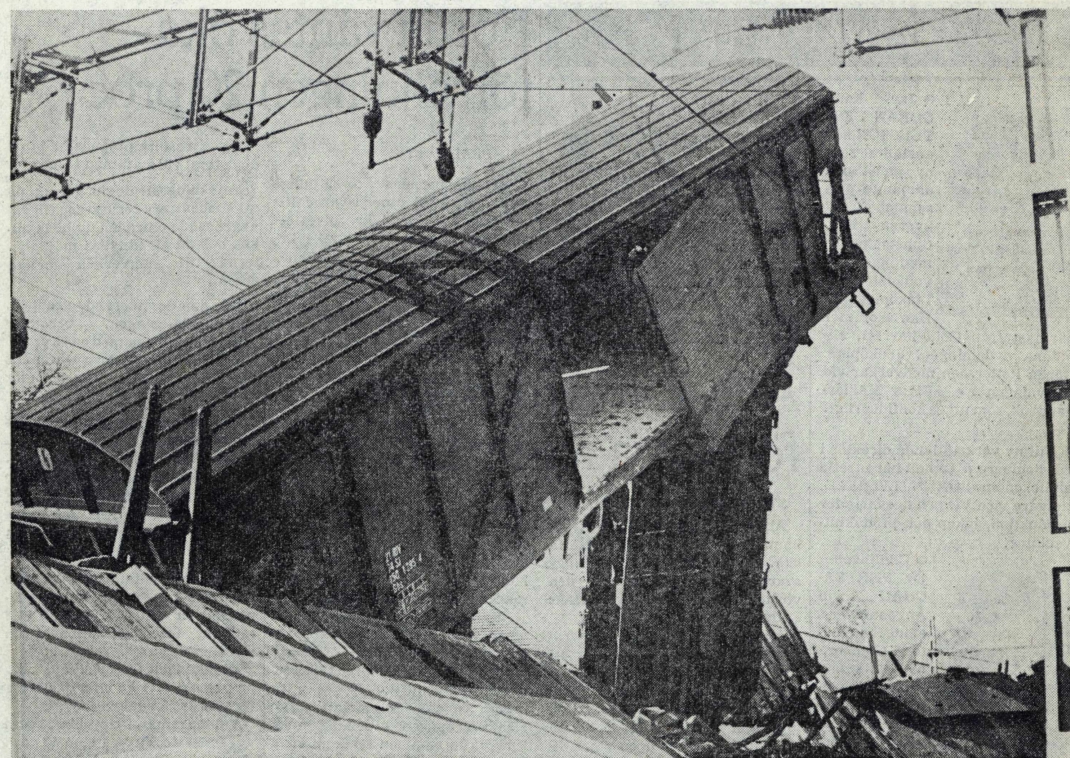
Kollisionen innebar att södra stambanan är blockerad mellan Tranås och Mjölby. Man beräknar att det tar mellan två och tre dagar att röja upp på olycksplatsen. SJ räknar med att klara persontrafiken genom att sätta in landsvägsbussar. På grund av övertidsblockaden har SJ fått hyra in privata bussar för att klara persontrafiken.

Vid 18-tiden anlände en utredningsgrupp från Norrköpingspolisen för att överta utredningen.

Boxholms AB får svårt att leverera

Tågolyckan vid Boxholm kan få svåra konsekvenser för Boxholms AB. 60 procent av företagets utleveranser sker med järnväg. Dagligen går leveranser på 50–75 ton via järnväg till Västtyskland. Dessutom kan man inte leverera till sina kunder i södra Sverige.

Leveranserna av ämnen till de båda valsverken är också hotad. De köps in från Kallinge. Man har dock en möjlighet att klara leveranserna till Västtyskland genom att använda fartygstransporter från Norrköping.



Smällen var kraftig, och två av vagnarna pekade rakt upp i skyn efter krocken

Problem för SJ trots dispenser

Även under normala förhållanden hade en tågolycka som måndagens i Boxholm fått omfattande konsekvenser. Nu ställde övertidsblockaden till enorma svårigheter och ännu sent på måndagskvällen var det svårt att få en klar bild av vad som händer och hur man skall tackla alla problem.

Två betydande insatser hör till det normala vid en tågolycka — dels röjningen på olycksplat-

plats som den här, säger SJ:s pressombudsman Bengt Holmqvist i Stockholm. Att bara få ett enda spår klart tar säkert ett dygn. Dagtid får man givetvis arbeta med hela den söndertrasade bangården med tillgänglig personal. Men så snart det blir övertid får man alltså bara arbeta med ett spår.

På måndagskvällen var det därför omöjligt att bedöma när spåren kan vara röjda och trafiken i gång igen.

Inga bussar

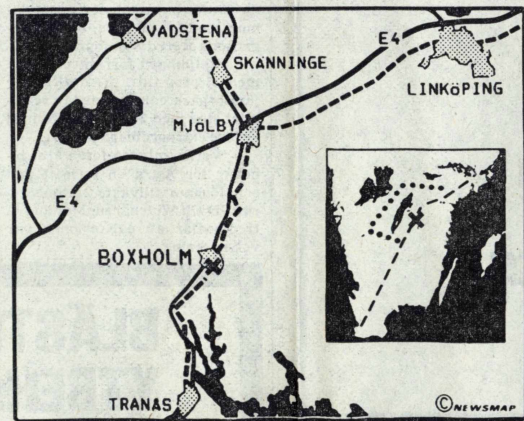
Ittävlingen av passagerare

Stockholm. Det borde dock vara ett dispensfall. Har SJ inte resurser bör man få hyra in bussar. Men samtidigt är frågan ytterst komplicerad eftersom man kommer in på ett annat avtalsområde.

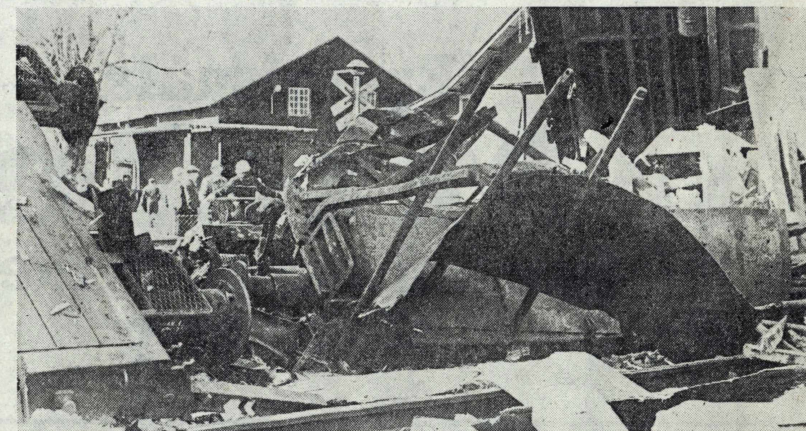
SJ försökte också finna andra transportvägar genom att lägga om tåg och låta dem gå över Falköping och Näsås.

Reserver finns

— Vi har en del reservpersonal som vi kan utnyttja för detta, säger Bengt Holmqvist i SJ.



Södra stambanan är helt blockerad efter olyckan. Därmed är det stopp för järnvägstrafiken Stockholm—Malmö. Tågtrafiken försenades med ungefär en timme på måndagskvällen. Vissa tåg dirigerades om till Falköping och vidare på västra stambanan



Uppröjningen på spårområdet i Boxholm beräknas vara klar vid lunchtid i dag — på ena spåret. På grund av blockaden får övertidsarbete inte utföras på mer än ett spår. Därför kan det ta lång tid innan det är helt uppröjt i Boxholm. Lok och vagnar låg strödda över bangården, men ingen människa skadades vid tågolyckan

Problem för SJ trots dispenser

Även under normala förhållanden hade en tågolycka som måndagens i Boxholm fått omfattande konsekvenser. Nu ställde övertidsblockaden till enorma svårigheter och ännu sent på måndagskvällen var det svårt att få en klar bild av vad som händer och hur man skall tackla alla problem.

Två betydande insatser hör till det normala vid en tågolycka — dels röjningen på olycksplatsen, dels utväxlingen av resenärer. I båda fallen ställde blockadbestämmelserna till problem.

SJ:s stora katastrofvagn från Nässjö rekvirerades omedelbart och var framme i Boxholm vid 19-tiden. SJ har dispens för att få röja på en olycksplats — men bara ett spår på övertid så att trafiken kan gå fram igen. Hur man i den här röran skall kunna skilja ut ett spår är en ren gåta.

Tar lång tid

— Även under normala fall tar det lång tid att röja en olycks-

plats som den här, säger SJ:s pressombudsman Bengt Holmqvist i Stockholm. Att bara få ett enda spår klart tar säkert ett dygn. Dagtid får man givetvis arbeta med hela den söndertrasade bangården med tillgänglig personal. Men så snart det blir övertid får man alltså bara arbeta med ett spår.

På måndagskvällen var det därför omöjligt att bedöma när spåren kan vara röjda och trafiken i gång igen.

Inga bussar

Utväxlingen av passagerare brukar normalt inte vara något problem. SJ har en stor busspark och resurser att sätta in. Men inte nu. Ingen SJ-buss kunde på grund av blockaden sättas in. SJ försökte i stället att hyra in privata bussar och taxi och lyckades också relativt snabbt växla ut passagerare, som under eftermiddagen samlats i Mjölby och Tranås.

— Vad jag känner till har ingen förfrågan gjorts om extraturer för SJ-bussar, säger ombudsman Ture Persson på statsanställdas järnvägssektion i

Stockholm. Det borde dock vara ett dispensfall. Har SJ inte resurser bör man få hyra in bussar. Men samtidigt är frågan ytterst komplicerad eftersom man kommer in på ett annat avtalsområde.

SJ försökte också finna andra transportvägar genom att lägga om tåg och låta dem gå över Falköping och Nässjö.

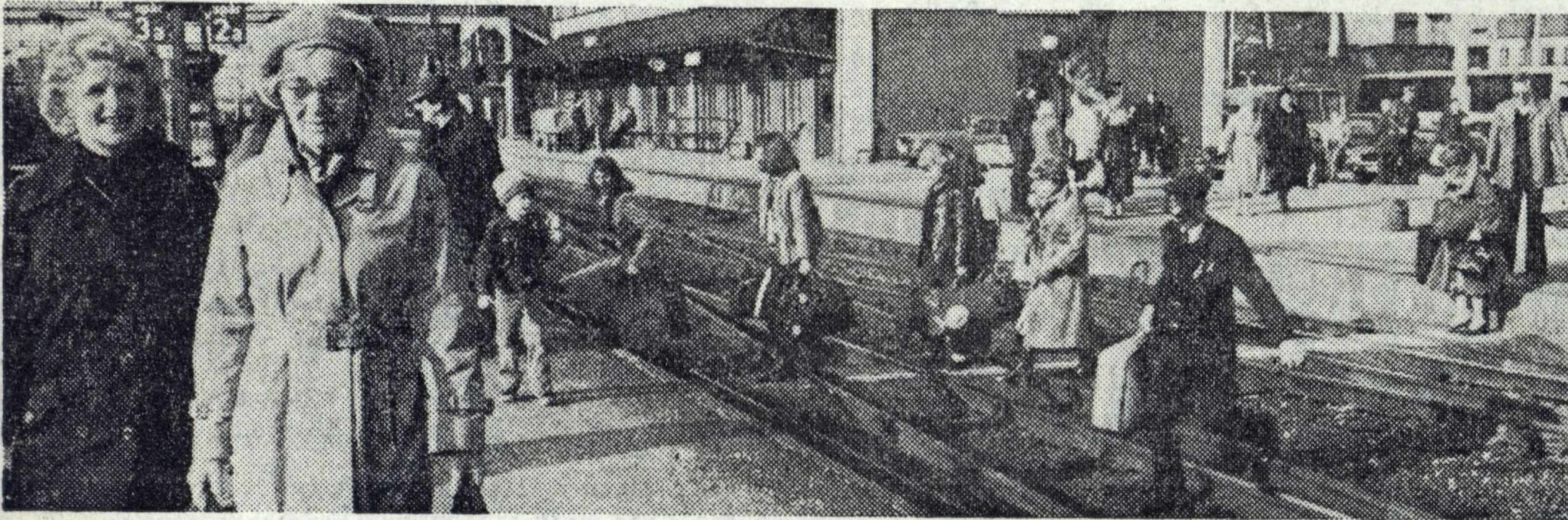
Reserver finns

— Vi har en del reservpersonal som vi kan utnyttja för detta, säger Bengt Holmqvist vid SJ.

— Men det kräver dels att denna personal har linjekännedom — annars måste de ha handledare och det komplicerar ytterligare — dels att reservpersonalen inte befinner sig i slutet av sin arbetsperiod, betonar Ture Persson. Den generella dispensen är dock utformad så att tåget får föras till sin slutstation även om arbetstiden överskrids.

Text:

ANDERS JACOBSSON
GULL-BRITTE ERICSON
Foto: SVEN FRANSSON



Under några timmar på måndagskvällen var köerna stora vid stationerna i Tranås och Mjölby (bilden). Men SJ lyckades sätta in extrabussar och på så sätt kunde passagerarna fortsätta trots att spåren i Boxholm var blockerade



På tisdagens förmiddag stod mängder av människor i Mjölby och väntade på bussarna som skulle ta dem till Tranås. Först vid 16-tiden kunde första tåget rulla genom Boxholm, men i mycket måttlig fart

Uppröjningen i Boxholm tar tid Nu rullar tågen igen . . .

Nu rullar tågen åter förbi Boxholms station. Men bara på ett spår och med starkt reducerad fart. Kl 16.00 på tisdagen, drygt 25 timmar efter olyckstillfället, kunde det första tåget i 20 kilometers fart rulla söderut.

SJ-personalen från Mjölby, Norrköping och Nässjö har arbetat hela natten och tisdagen för att få i ordning nedspåret dvs det spår som används för södergående trafik.

— Iordningsställande av ett av spåren räknas som skyddsarbete och drabbas inte av övertidsblockaden, säger pressombudsmanen Nils-Gunnar Janmyr vid SJ i Norrköping. Normalt sett arbetar man annars dygnet runt för att

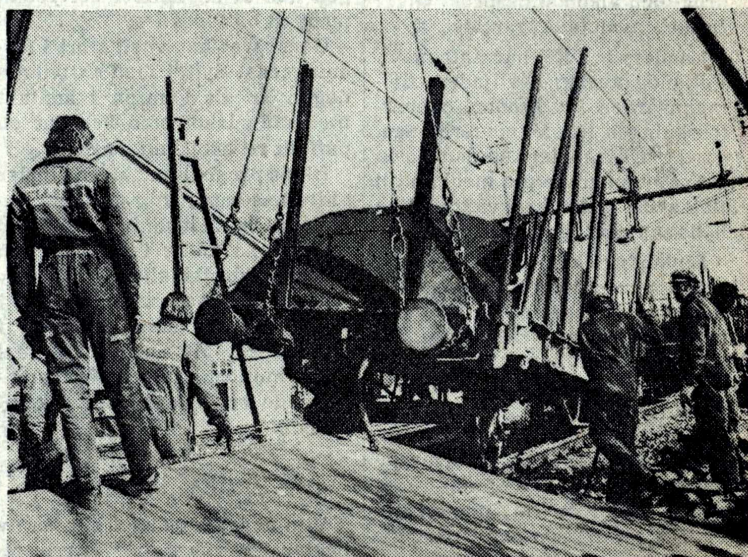
ställa iordning vid sådana här tillfällen.

Röjningen av återstoden av bangården måste dock ske på ordinarie arbetstid. Nils-Gunnar Janmyr uppger att det arbetet kan räcka hela veckan ut.

Nässjö—Falköping

Tågtrafiken Malmö—Stockholm omdirigerades via Nässjö—Falköping. SJ fick dispens för att låta två godståg gå den vägen redan natten till tisdagen och under dagen har ytterligare två godståg gått samma väg. Även snälltåget Malmö—Gävle gick via Nässjö—Falköping vilket innebär en försejning på två timmar.

De materiella skadorna var mycket stora. Förutom det demonterade loket spårade 15 vagnar ur och ett tiotal förstördes helt. Vär-



Uppröjningen efter olyckan i Boxholm kräver många mans arbete och två stora mobilkranar

det av skadorna är dock svårt att uppskatta.

— Tillsammans med röjningskostnaderna måste det dock handla om miljonbelopp, säger Nils-Gunnar Janmyr. Inom statsförvaltningen har vi ju inte heller några försäkringar utan tar smälarna när de kommer.

Totalt arbetade ca 25 personer på olycksplatsen på tisdagen under ledning av röjningschefen Knut Strömbergsson, Hallsberg. Strömbergsson är en erfaren röjningsledare. Han var bl a med vid den svåra olyckan vid Sya för fem år sedan och han ledde arbetet när ett snälltåg spårade ur på Hallsbergs station för ett par år sedan.

Till sin hjälp hade röjningsmanskapat två stora mobilkranar

från ett privat företag. Förarna av mobilkranarna är undantagna från övertidsblockaden men har ändå ingen möjlighet att arbeta över. Säkerhetsbestämmelserna säger att de inte får arbeta utan assistans av SJ-personal.

Färdigbyggda spår

Banunderhållningsdetaljen från Mjölby hade 15 man på plats. Först vid 10-tiden hade röjningspersonalen fått undan så pass mycket skrot att man kunde börja arbeta med att avlägsna den förstörda rälsen på nedspåret.

— Nu har vi trots allt lite tur i oturen då 30 meter färdigbyggda spår fanns tillgängligt här i Boxholm, sade banunderhållschefen Bengt Eriksson, Mjölby. De var egentligen avsedda för ett nytt stickspår åt Boxholms AB.



Det kommer att dröja innan spåret för de norrgående tågen är klart, säger röjningschefen Knut Strömbergsson. Övertidsblockaden gör att arbetet kanske tar en vecka

Hur gick det till?

Orsaken till tågolyckan i Boxholm är ännu inte känd. Distriktets utredningsman byrådirektör Pär Olof Svalin, Norrköping, har ännu inte hunnit förhöra de två lokförarna.

— Klart är att det norrgående tåget inte skulle ha kommit in på bangården medan det andra höll på att lämna Boxholm, säger pressombudsmannen Nils-Gunnar

Janmyr. Orsaken till att tåget trots allt kom in på området vet vi ännu inte. Det är troligt att utredningsarbetet tar lång tid.

Är uppgifterna om att det norrgående tåget höll en hastighet av 90 km/tim korrekt?

— 90 km/tim är maxhastighet och vi har ännu int hittat något som motsäger den uppgiften, säger Nils-Gunnar Janmyr. Vi har dock inte tittat på färdskrivaren ännu.