



Brand i bogie på EG 3109

Hclj611 - 000162	Hændelse	Brand	Togkørsel
Dato:	24.08.2007	Tidspunkt: 08:20	
Sted:	Storebæltsbroen		
Infrastrukturforvalter:	Banedanmark	Jernbanevirksomhed:	Railion
Personskade:	Dræbte	Alvorligt kvæstede	Lettere kvæstede
Passagerer:			
Personale:			
Personer i overkørsel:			
Andre:			

Beskrivelse:

Politiet i Slagelse meddelte, at der var ild i godstog 21615 som netop havde passeret Sprogø. Lokoføreren undersøgte toget og fandt en aksel på lokomotivet der var ild i. Lokomotivføreren efterslukkede med en brandslukker. Railion's tekniker vurderede efterfølgende, at lokomotivet ikke måtte køre og skulle transporteres væk.



Foto: Til venstre ses det afbrændte akselleje

Der var den. 24. august 2007 ingen registrerede alarmer, fejl eller meddelelser i tidsrummet kl. 07 - 09, fra profilkontrolanlægget i Forlev og der var ikke indmeldt fejl på selve profilanlægget.

Det peger i retning af, at lejevare og branden i akslen og bogien opstod på vej ud af Storebæltstunnelen og det endelige lejevare skete ude på Vestbroen.

Dette kan være forklaringen på at profilkontrollen i Forlev ikke har reageret da

toget passerede.

Lokomotiv EG 3109 blev efterfølgende transporteret til Nyborg, hvor bogie 705 blev afmonteret.

Bogie 705 fra lokomotiv EG 3109 stod stadig på deployer (rulleskøjte) under aksel 2 ved undersøgelsen start.

Akselkassen på venstre side af aksel 2 på bogie 705 viste tydelige spor af at havde været varm.

Efter åbning af akselkassen viste det sig at pol-hjulet til K-Micro (blokeringsbeskyttelsen) lå løst og de fire unbrakoskruer til befæstigelse af pol-hjulet i enden af akslen alle var knækket ved overgangen fra gevind til hul. Resterne af en afstandsring lå sammen skruerne.



Foto: Pol-hjul og de 4 knækkede unbrakoskruer

For reference blev skruerne fra en af de anden aksel på samme bogie 705 afmonteret. Det viste sig at de var smurt med fedt i stedet for Lock-Tite. De afmonterede skruer blev opmålt og det kunne konstateres at de havde den rigtige dimension og længde.

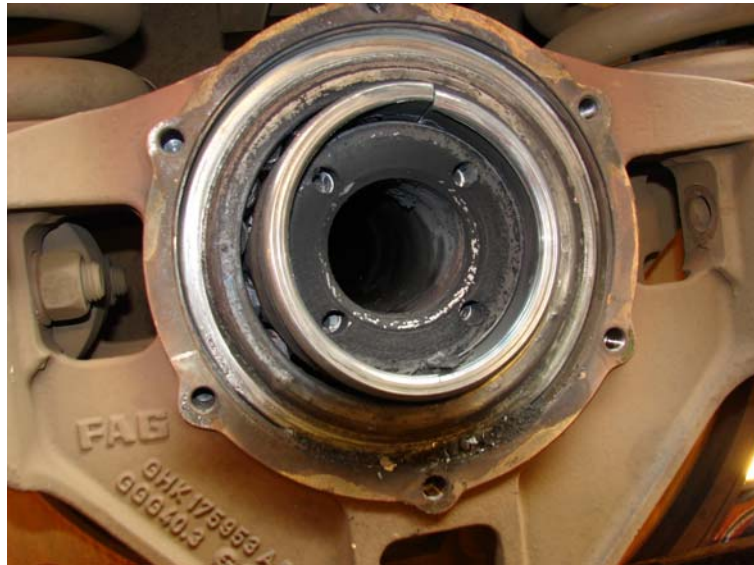


Foto: viser aksellejets inderring, bemærk de 4 knækkede unbrakoskruer i enden af akslen

Inderringen til aksellejet havde bevæget sig ud og flere ruller havde synlige flader. Aksellejet var gået fast.

Ved eftersynet af akselenden blev det konstateret, at cylinderskruerne var brændt sammen og resterne af skruerne kunne derfor ikke afmonteres, med henblik på at konstatere om de havde den rette dimension og længde.

Der kan ikke med sikkerhed fastslås en entydig årsag til det opståede lejevare.

Men en hypotese er, at fejl havde udviklet sig over et stykke tid, og på grund af at en eller flere af de unbrakoskruer, der skulle fastholde pol-hjulet, har været løsgående, idet de med stor sandsynlighed ikke har været sikret efter de gældende forskrifter (det har ikke været muligt at undersøge gevindstykkerne fra de knækkede unbrakoskruer i akslen da de var sammensmeltede af den høje varmeudvikling og dermed har det heller ikke været muligt at konstatere hvilket smøremiddel der har været brugt).

Det løse pol-hjul har derfor ikke til sidst har været i stand til, at holde aksellejet på rette plads, lejevareet er sket og den kraftige varmeudvikling har forårsaget en antændelse af diverse smøremidler i bla. lejet.

Efter gennemførelse af indledende undersøgelser og evaluering af de tilgængelige data er Havarikommissionen nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggende karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Med henvisning til lov om jernbane § 21q har Havarikommissionen fravalgt at foretage yderligere undersøgelser af sagen.