



Godstog afsporet i Århus torsdag den 21. oktober 2004

Undersøgelserne er udført af Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen)¹

1 FAKTISKE OPLYSNINGER

Torsdag den 21 oktober 2004 afgik tog 9216 fra Århus rangerbanegård. Toget fik normal signalgivning. Kort efter afgang bremsede toget op.

Det viste sig at en del vogne bag i toget var afsporede og bremseleningen som følge heraf var afbrudt.

2 Undersøgelser

2.1 Materieltekniske undersøgelser

Der er ikke fundet fejl og/eller mangler på det rullende materiel, der kan have forårsaget afsporingen

2.2 Afspøringsstedet

Afsporingen skete ved den østlige side af broen i km 109,745 ca. 1.5 meter før et lasket stød (foto 1).

2.2.1 Vand

Der var meget vand i området ved afspøringsstedet. En del af vandet stammede fra en utæt/stoppet brønd ved en af propillerne, samt neddryp fra broens fortov som ikke havde afvandingssystem.

Den manglende afvanding af fortov og vandudløb fra brønden kan have forårsaget at området, udover risiko for tæring af forbindelsesjern også var et blødt punkt.

2.2.2 Lunker

Før og efter broen blev der konstateret lunke i sporet.

2.2.3 Forbindelsesjern [mellemjern]

I forbindelse med undersøgelserne på afspøringsstedet blev det konstateret, at en del afstandsjern var tæret over (foto 3).

Ved en undersøgelse af nabosporene parallelt med afspøringsstedet konstateredes ligeledes meget tærede mellemjern.

¹ Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes opgaver er fastlagt i lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004.

2.2.3.1

Regler

Der er ikke vedligeholdelsesregler, der specielt forebygger tæring i forbindelsesjernene.

Der er ingen regler for hvor mange forbindelsesjern der må mangle.



Foto 1



Foto 2



Foto 3

Øverst ses afsporingsstedet – Den påkørte laske. Billedet i midten viser de tærede mellemjern, hvoraf flere var tæret helt over.

3 **VURDERINGER**

Der er ingen regler for hvor mange forbindelsesjern der må mangle og hvor tit de skal kontrolleres. Erfaringen viser, at et par defekte jern normalt ikke er et problem, da de øvrige godt kan sikre sporvidden. Problemet er imidlertid, at de resterende bliver udsat for en øget påvirkning.

Specielt i forbindelse med kurver - hvor der er et stort tryk i sideretningen - og steder med blød bund er det vigtigt, at man er opmærksom på problemet og udskifter eventuelle defekte sveller.

4 **Konklusion**

Årsagen til afsporingen var sporets tilstand. Blandt andet overtærede forbindelsesjern (mellemjern). En lunke før afspøringsstedet kan have være en medvirkende faktor til afsporingen.

Ved undersøgelsen er der konstateret tæring af de forbindelsesjern, der er med til at sikre den rigtige sporafstand. Tæringen er specielt kritisk ved broen og skyldes sandsynligvis den store fugtighed i sporet.

Tæringskaderne på forbindelsesjernene har - eventuelt i kombination den store fugtighed (blødt punkt) - bevirket at sporet er blevet ustabil.

5 **Rekommandationer**

Havarikommissionen anbefaler, at Trafikstyrelsen gennemgår reglerne for sveller med forbindelsesjern med henblik på, at kontrollere om eventuelle ændringer kan forebygge hændelser af den her art.