

## Brand i MF 5038 ved Bramming - 04.10.2002

Denne redegørelse<sup>1</sup> er baseret på oplysninger i DSB's undersøgelsesrapport herunder rapport om de brandtekniske undersøgelser udført af Teknologisk Institut i Århus.

Efter gennemgang af de foreliggende oplysninger vedrørende branden, er Jernbanetilsynet nået til den konklusion, at yderligere undersøgelser ikke vil lede til rekommandationer af forebyggelsesmæssig karakter, eller vil afdække forhold af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

### 1 Hændelse og undersøgelser

#### 1.1 Hændelse

Den 04.10.2002 kl. ca. 19.07 mellem Brørup og Holsted, opstod der brand i tog 861 på vej fra København til Esbjerg. Toget bestod af togsæt 38.

En passager observerede kraftig lugt af "dieselgas" i vestibulen i vogn MF 5038, hvilket fik togføreren til at alarmere lokomotivføreren (kl. 19.11). Denne havde indtil da ikke observeret noget unormalt, men kunne fra sidevinduet i togets venstre side se røguvikling fra den bageste motorvogn. Lokomotivføreren besluttede at fortsætte til Bramming station.

Efter at tog 861 var ankommet til Bramming station kl. 19.13, evakueredes passagererne til perronen og lokomotivføreren søgte at slukke ilden med togets slukningsudstyr, men der skete en fortsat udvikling. Da brandvæsenet ankom kl. 19.21 var der kraftige flammer op langs vognsiden (venstre side set i kørselsretningen). Branden – der ikke bredte sig til togets passagerafsnit – var slukket kl. 19.30.

Ved branden opstod betydelige skader i motorrummet med B-motoren på MF 5038 samt røgskader i passagerafdelingen.

#### 1.2 Undersøgelser

Togsæt 38 var forsynet med en prototype af motor og gear af ny type med henblik på at opnå beslutningsgrundlag for reinvesteringsprogram. Bombardier Transportation i Randers har med Deutz og ZF som underleverandører været ansvarlige for konstruktion og ombygning, medens DSB har været projektansvarlig og sikkerhedsmæssigt ansvarlig for togsættet.

Der blev ikke observeret uregelmæssigheder under kørslen – dog var kun tre af de fire motorer aktive, idet B-motoren i MF 5238 var taget ud af drift på grund af brandolieutæthed konstateret tidligere på dagen.

---

<sup>1</sup>Undersøgelsen er udført med hjemmel i Lov om Jernbanesikkerhed § 4 samt Bekendtgørelse om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane



Efterfølgende bredte branden sig via slangesystemerne hvorved hydraulikolien, gearolien og dele af motoroliebeholdningen indgik i branden, der yderligere blev næret af udstrømmende trykluft fra overbrændte slanger til styring af ZF-gearet.

De indirekte (bagvedliggende) årsager – dvs. de årsager der forårsagede at bruddet kunne opstå og medføre så alvorlige konsekvenser, var dels konstruktionsændringer – udskiftning af kompensatorer med flexrør – i strid med godkendelsesgrundlaget og dels undladelse af at foretage den aftalte 48 timers inspektion og trods denne undladelse, at lade togsættet fortsætte i drift.

Hertil kommer at store dele af varmeisoleringen på udstødningsrørene var fjernet.

Det kan ikke afvises at den i øvrigt konstaterede ringe håndværksmæssige kvalitet hhv. mangelfuld kvalitetssikring af motorinstallationen har bidraget til at problemerne er opstået.

### 3

#### **Rekommandationer**

DSB oplyser, at man for at imødegå tilsvarende fremtidige hændelser har besluttet

- at præcisere og nyudgive de interne procedurer for ”Sikkerhedsmæssige ændringer på materiel”
- at indskærpe og forbedre meldeprocedurer i forbindelse med ”Sikkerhedsmæssige eftersyn på materiel”
- at stille krav til leverandører om, kun at udføre arbejder på materiel i drift hos DSB under anvendelse af personer der af DSB er certificeret til dette.

Jernbanetilsynet finder på det foreliggende grundlag ikke anledning til at fremsætte yderligere rekommandationer af sikkerhedsmæssig karakter.

Jernbanetilsynet 25.08.2003

John Krouel  
Undersøgelsesleder