

Godsvogne afsporet på grund af varmløbne lejer i Ringsted og Høje Tåstrup



1

Undersøgelsens formål

Undersøgelserne er udført af Jernbanetilsynet i henhold til Lov om Jernbanesikkerhed § 4.

Undersøgelserne har alene haft til hensigt at klarlægge årsager og hændelsesforløb med henblik på at frembringe information, der kan anvendes til forebyggelse i fremtiden.

Det har ikke været formålet med undersøgelserne at placere ansvaret eller tage stilling til eventuelle strafferetslige spørgsmål.

Undersøgelserne er gennemført og rapporten udformet i overensstemmelse med disse principper.

Baggrunden for denne rapport er afsporinger med vogne af litra Hbikks, hvor den direkte årsag var varmløbne lejer.

Denne rapport er udført af Jernbanetilsynet og er blandt andet baseret på DSB materiels redegørelse og Banestyrelsens undersøgelser.

Ved uheldet i Ringsted var Jernbanetilsynet [John Krouel og Tonny Lundgård] på uheldsstedet fra klokken 08:00.

Denne rapport er frigivet af Jernbanetilsynet, den 19.08.1998

Dan Skjoldstrup

2 Uheldene

2.1 Ringsted 05.09.1997

Godstog 9120 var på vej fra Odense til Københavns Godsbanegård.

På vej gennem Ringsted blev toget standset af Ringsted Kommandopost klokken 2.22, da man konstaterede gnister og "røde hjul" på en vogn i toget.

Det viste sig at 3. forreste vogn manglede en akselkasse og havde kørt både på og ved siden af sporet.

2.1.1 *Materiel*

Litra: Hbikks

Nummer: 42 86 237 8 541-0

Aksler: 2

Ejer: DSB

2.1.2 *Skader*

2.1.2.1 *Skader på materiel*

- Akselkasse faldet af på grund af varmløbne lejer.
- Fjedre og fjederkurv ødelagt
- Hjul ødelagt

2.1.2.2 *Skader på infrastruktur.*

Skaderne startede ca. 500 meter inden 2. blok (AM) før Ringsted.

- Perronovergange beskadiget
- Linieledere ødelagt
- Sveller og mellemjern beskadiget
- Baliser ødelagt
- Tvangsskinne ødelagt
- Befæstigelsesdele ødelagt

2.1.3 *Undersøgelsesresultat*

2.1.3.1 *Den afsporede Hbikks:*

DSB har undersøgt vognen med henblik på, at finde årsagen til afsporingen.

Flere måneder efter blev akselkassen fundet på en mark mellem Fjenneslev og Ringsted cirka 2 kilometer før Ringsted.

Undersøgelserne viste, at afsporingen skyldes en akselkasse der faldt af som følge af et varmløbet leje.

På den baggrund iværksatte DSB en undersøgelse af lejerne på øvrige Hbikks vogne. Der blev i forbindelse med denne undersøgelse ikke fundet fejl.

2.1.4 GTS

Det viste sig at der i det afsporede tog var 6 vogne, der ikke var registreret i det elektroniske registreringssystem GTS. Sådant kørsel går under betegnelsen at en vogn kører "sort"

Det var ifølge DSB, menneskelige fejl der var årsagen til, at de 6 vogne ikke var registreret i GTS.

2.2 **Høje Tåstrup 27.01.1997**

Godstog 9120 er på vej fra Odense til Københavns Godsbanegård. Nogle folk der arbejder i 4. hovedspor ved Trekrøner station observerer cirka klokken 03:20 gnister fra toget og melder det til Roskilde fjernstyringscentral.

Toget standses og det konstateres, at der mangler en akselkasse.

2.2.1 *Materiel*

Litra: Hbikks

Nummer: 42 86 237 8 121-1

Ejer: DSB

Aksler: 2

2.2.2 *Skader på materiel*

- Smeltet akselhals
- Ødelagt bremssetøj



- Ødelagt fjedre

- Hjul ødelagt

2.2.3

Skader på infrastruktur

- ATC balise ødelagt

2.2.4

Undersøgelsesresultat

Ligesom ved uheldet 05.09.1997 i Ringsted [samme tognummer 9120] viste undersøgelserne, at afsporingen skyldes et varmløbet leje.

2.2.4.1

Afsporede Hbikks

DSB har undersøgt vognen med henblik på at finde årsagen til afsporingen.

Akselkassen blev fundet i vestenden af Roskilde station udfor infrastrukturstrækningens bygninger.

2.2.4.2

Tidligere hændelse

På den baggrund af afsporing i Ringsted 05.09.1997, iværksatte DSB en undersøgelse af lejerne på vogne af litra Hbikks. Der blev i forbindelse med denne undersøgelse ikke fundet fejl.

I 1994 blev revisionsfristen, på grund af stor kilometerproduktion, for vogne af litra Hbikks nedsat fra 6 til 4 år.

DSB Sikkerhed har konstateret, at 91 vogne fortsat var påmalet en revisionsfrist på 6 år.

DSB har efterfølgende stoppet samtlige 91 vogne.

DSB overvejer om vognene skal udrangeres/ophugges.

3 Konklusion

91 vogne kørte i DSBs vognpark uden der var tilstrækkelig kontrol med, at revisionen og dermed vedligeholdelsen var i orden.

Først efter to alvorlige hændelser bliver fejlen opdaget.

3.1 Direkte Årsag

Den direkte årsag til afsporingerne var varmløbne lejer.

3.2 Bagvedliggende årsag

Manglende vedligeholdelse.

DSBs vedligeholdelsesorganisation har ikke sørget for, at de påmalede revisionsfrister var i overensstemmelse med de (nye) gældende regler.

Samtidig kan det konstateres, at eventuelle kontrolinstanser (såvel elektroniske som manuelle) ikke har fungeret.

Sorte vogne i forbindelse med Ringsted afsporingen:

På grund af den manglende inddatering af 6 vogne ville sikkerhedssystemet ATC også være fejlagtigt inddateret (for lille vogn- og bremsevægt) med deraf følgende dårlige bremseevne.

Såfremt der havde været farligt gods i nogle af de 6 “sorte” vogne og situationen af hensyn til indsatsen havde nødvendiggjort en fareoplistning, havde den ikke været korrekt.



4 Anbefalinger

Jernbanetilsynet anbefaler DSB:

- At gennemgå vedligeholdelsesorganisationen med henblik på at finde de brister der indirekte ledte til afsporingerne og at forebygge gentagelser.
- DSB Sikkerhed skærper indsatsen omkring tilsyn med vedligeholdelse.
- Det undersøges om revisionsfristen skal sættes ned fra 6 til 4 år på øvrige litra med 6 års revisionsfrist.
- Procedurene for registrering i GTS kontrolleres således, at kørsel med “sorte vogne” undgås. [DSB sikkerhed har informeret Jernbanetilsynet om, at der er igangsat et arbejde omkring “sorte vogne” problematikken].