

Knækkede bremseklodser litra MF – hvor er vi nu?

Af: Ebbe L. L. Drögemüller

DSB's litra MF, i almindelighed omtalt som IC3, er efterhånden nogle aldrende damer, som snart kan skimte enden på deres aktive karriere på de danske skinner. De skulle for længst have været afløst af efterfølgeren, litra MG/IC4, men som alle ved gik, det ikke lige efter planen. Der var vist noget med leveringskvaliteten og driftsholdbarheden af de fine nye tog, men det er en helt anden og temmelig trist historie. Derfor er det fortsat MF, der trækker læsset som grundstammen i den danske IC-trafik. Det gør de vel egentligt udmærket med tanke på deres fremskredne alder. De er dog flere steder, navnlig i førerrummene, ved at se endog temmelig slidte og trætte ud. Uagtet alderen på MF'erne, må det dog være et ufravigeligt krav, at teknikken til stadighed er fungerende, ikke mindst den del af teknikken der har med sikkerhed at gøre.

Nærværende artikel har ikke som mission at lægge MF i graven før tid, men som det fremgår af overskriften, er der opstået et issue med togets bremseklodser. De knækker i stort omfang og spredes, som brødkrummer i et bedre Hans og Grete eventyr, rundt om i det ganske land. Nu har MF næppe noget behov for at lægge spor ud for at finde hjem, så måske er det blot for at hjælpe Banedanmark med ekstra ballast til sporene? Det vides ikke, men det vides, at omfanget er så stort, at det næsten ikke er til at begribe, at der skulle en undrende lokomotivfører til at opdage det. De knækkede bremseklodser flyder i store mængder rundt om i sporene og kan findes uden det store besvær næsten overalt. Søg og du skal finde, er nærmest kendetegnet for omfanget.

Med tanke på at det ikke er første gang, at der er en sag om MF's bremses og bremseevne, er det noget overraskende, at man i DSB ikke har været mere fremme i skoene i forhold til nærværende sag. Som mange lokomotivførere og læsere af Det Blå Blad ved, har der tidligere været sager om nedsat bremseevne på litra MF. Helt tilbage i 2014 – 2015 førte dette til en rapport om togets bremseevne, den såkaldte Knorr rapport. Den konkluderede på baggrund af en række tests, at togets bremseevne med en smal margen holdt sig inden for normer og standarder på området. Som opfølgning herpå har DSB selv produceret videoer om bremseteknik og har italesat problemstillingen med varme bremses på tog, i uddannelser for lokomotivførerne. Der har ligeledes været begrænsninger på hvilke togsystemer MF måtte køre i. Det måtte f.eks. ikke køre som regionaltog på Vestfyn i en periode. Man kunne vel på den baggrund godt forestilles sig, at lige præcis MF's bremsesystem var noget, man konstant havde fokus på. Det er der desværre intet, der tyder på konkluderet ud fra, at DSB ikke selv opdagede at MF togenes bremseklodser knækkede og faldt af. Havde man opdaget det, havde man jo fortalt omverdenen om det og for længst sat planer i værk for at imødegå problemet.

Som man har kunnet læse i LPO's medlemsinformation nr. 27-2021, har LPO set sig nødsaget til at anmelde problemet til Trafikstyrelsen (TS). Dette grundet i manglende svar på helt centrale spørgsmål om problemets omfang og årsag herunder en undren over, hvorfor sikkerhedsledelsessystemet (SLS) ikke har fanget denne omfangsrige fejl. LPO besidder desværre ikke kompetencerne til at vurdere, om de forklaringer DSB er fremkommet med, er valide. Vi har dog svært ved at se logikken i svarene. Lad os tage et par eksempler.

Spørgsmål LPO: *Hvor længe har det stået på?*

Svar DSB: *MF med installeret STM-enhed (nyt signalsystem "oversætter") har i denne sommer registreret 3-4 gange flere "ATC-nødbremsninger" i forhold til MF uden STM-enhed. Det er særligt i varmeperioden med høj udetemperatur, det højere antal ATC/STM udløste nødbremsninger forekommer. Ofte sker det fra en forholdsvis høj hastighed og altid til stilstand. Flere af disse på hinanden følgende nedbremsninger kan resultere i varme bremsere. Det er derfor vigtigt med tilstrækkelig "bremse-køletid" efter sådanne hyppige "ATC-nødbremsninger".*

LPO spørger i vest og DSB svarer i øst på et ellers forholdsvis simpelt spørgsmål. Svaret kan selvfølgelig sagtens være en medvirkende årsag til problemstillingen, men i fald at det primært er MF-togsæt med indbygget STM, hvor bremseklodserne knækkes og tabes, er problemet jo ti-fold værre, da de knækkede og tabte bremseklodser i så fald, er faldet af et væsentligt mindre antal tog? Hvorfor er der ikke en alarmklokke der ringer...?

Spørgsmål LPO: *Hvor stort er problemet?*

Svar DSB: *Der er primo uge 38 optalt en container i DVK (Aarhus). I alt 150 brugte belægninger undersøgt - heraf 41 belægninger, hvor der er knækket del af (27%). Det reelle tal for belægninger hvor dele er faldet af, vurderes dog at være væsentlig lavere.*

Interessant – og den vurdering støttes af hvilke fakta? Man har jo ikke været klar over problemet eller indmeldt fejlene nogen steder, man har blot optalt en kasse? LPO vurderer at omfanget er væsentligt højere. Det bygger vi på de over 500 dele, vi har fået indleveret fra forholdsvis få og begrænsede lokaliteter, samt egne observationer rundt om på skinnenettet. DSB har lavet stikprøvekontrol i spor 4 i Ringsted og spor 3 i Høje Taastrup og fundet dele fra 2 knækkede bremseklodser. Undertegnede har ved 10 minutters togskitte i Kolding talt dele fra de første 10 knækkede bremseklodser og dette alene i et mindre udsnit af spor 1! Måske DSB blot har været uheldige og undertegnede heldig. Men der kører vel ret besat flere MF tog igennem Ringsted og Høje Taastrup end gennem Kolding?

DSB er gudskelov enige med LPO så langt, at der ikke må falde dele af et tog og da slet ikke et kørende tog, med hastigheder op til 180 km/t. Derfor har man sat en række initiativer i værk for at imødegå dette. I udgangspunktet er dette jo yderst positivt og glædeligt, ikke mindst for dem som risikerer at blive ramt af et flyvende fragment fra et kørende tog. Men vi kan dog ved selvsyn konstatere, at klodserne fortsat knækker og falder af togene. Vi finder nemlig fortsat dele på lokaliteter, hvor der ellers var ryddet for dele? Så indtil videre har de iværksatte initiativer ikke elimineret problemet.

At DSB's sikkerhedsledelsessystem, som tidligere nævnt, ikke har fanget, at MF i massiv grad har knækket og tabt dele af togets bremseklodser, er også et stort mysterium for os i LPO. Vi ved, hvilke strikse krav der stilles andre steder i branchen, f.eks. til vores medlemmers fysik, viden og tjenestegøring. Vi havde på den baggrund nok en forventning om, at i hvert fald togets vitale og sikkerhedskritiske dele på en eller anden måde var underlagt et overvågnings- og indmeldelsessystem i stil af SLS. Dette viser sig tydeligvis ikke at være tilfældet. Man har åbenbart bare blindt skiftet klodserne uden at bekymre sig om tilstanden af disse. End ikke de før omtalte brokkasser med 27% knækkede dele i, har fået nogen med sikkerhedsansvar til at stille et opfølgende eller kritisk spørgsmål?

Måske i stedet et spørgsmål om behovet for så store og dyre bremseklodser, har været rejst. Det ville i hvert fald være naturligt at høste denne besparelse, når bremseklodsernes størrelse

på toget, alligevel ikke er så afgørende for togets bremseevne? Så skulle det ikke allerede være rejst, er der da en besparelses mulighed her.

LPO ser selvsagt med stor alvor på hele sagen og det er også noget, vi har kunnet mærke, fylder en del i medlemskredsen. Der er flere, der har udtrykt stor undren over hele sagen og ikke mindst DSB's fodslæbende tilgang. Og her er vi i LPO helt enige. Vi har forsøgt at løse sagen internt i virksomheden, men desværre virker det til, at DSB ønsker sagen dysset ned og puttet i kassen for glemte sager. Men det løser jo intet, hvilket, som tidligere nævnt, har ført til, at vi har overdraget sagen til TS.

Hvad er så formålet med at anmelde sagen til TS. Udover det rent formelle krav der er om anmeldelse af sådanne sager til myndighederne i Jernbanelovens §78, har LPO selvfølgelig et ønske (læs: krav) om at vores tog er sikre at køre i og være i nærheden af. Vi er trods alt dem, der sidder forrest og i en eventuel kollision er det os, der sidder på den mest udsatte plads. Derfor håber vi, at TS kan hjælpe os med at få svar på sagens helt væsentlige spørgsmål:

- Hvad betyder det for et togs reelle bremseprocent og faktiske bremseevne, at X procent af bremsefladen på bremseklodserne knækker af?
- Er der et "tipping-point"?
- Hvor er det i så fald?
- Påvirker de knækkede bremseklodser togets fremførsel og vedligehold på en sådan måde, at der er behov for ændrede regler og / eller procedurer?

Derudover forventer vi helt naturligt, at TS forholder sig til, at dele falder af et tog, og dette potentielt sker ved hastigheder på op til 180 km/t.

Da sagen nu ligger til behandling i TS, må vi væbne os med tålmodighed og afvente, hvad der kommer ud af henvendelsen. Imens holder vi skarpt øje med sporene og forventer selvfølgelig også at blive holdt løbende orienteret om sagens udvikling i virksomheden, herunder hvor langt de forskellige initiativer er nået.

LPO er til stadighed interesseret i at modtage informationer om fundne bremsedele, så hvis du på din vej rundt på sporene finder noget, som kunne falde ind under denne kategori, så modtager vi gerne melding eller billedmateriale om dette. Indtil da:

Oplever du nedsat bremseevne, så meld det ind og sæt farten ned.