

Fra: Mogens Nygaard Christoffersen
Dato: 16. januar 2022 kl. 11.07.25 CET
Emne: Om togulykken på Storebælt

Åbent brev til Trafikudvalget

Vedrørende togulykken på Storebæltsbroen (Udkast, 16. januar, 2022)

For tre år siden blev 8 passagerer dræbt og 18 kvæstet, da et lyntog på Storebæltsbroen blev ramt af en lastbiltrailer, der havde revet sig løs fra et modkørende godstog. Havarirapporten fastslår, at sættevognstrailerens hovedbolt ikke var låst fast til godsvognens skammel. Den stormende kuling på tværs af Vestbroen ved godstogets passage kunne derfor blæse den tomme sættevognstrailer ud af sin position på lommevognen, hvorefter den blev slæbt ved siden af vognen frem til kollisionsstedet. På kollisionsstidspunktet kørte begge tog med en hastighed på ca. 120 km/t. Det var den 2. januar 2019.

Havarikommissionen har for to år siden afleveret en endelig havarirapport om ulykken. Men havarirapporten indeholder ingen anbefalinger, der kan forhindre en gentagelse af ulykken.

For eksempel kunne Havarikommissionen have anbefalet, at der blev foretaget et sikkerhedscheck af låsemekanismen, der fastgjorde sættevognstraileren på godsvognens skammel. I forbindelse med de regelmæssige vedligeholdelsescheck kunne man måle, hvormange kilonewtons (kN) låsene holdt. En sådan procedure havde været tilstrækkeligt til at undgå en gentagelse. Da DB Cargo senere indførte af en ny type godsvognslåsemekanisme, ville denne sikkerhedsprocedure have kunnet afsløret, at den nye type låsemekanisme også var livsfarlige, fordi de ikke kunne holde en tom vogn på plads i låseskammen. Alternativt kunne havarikommissionen have anbefalet, at man forbød kørsel med lette sættevognstrailere (<13 tons) på Storebæltsbroen.

Men fordi havarikommissionen undlod at komme med brugbare anbefalinger, var det derfor blot et spørgsmål om tid, inden ulykken ville blive gentaget. Og et år efter offentliggørelsen af havarirapporten var ulykken ved at blive gentaget. Man undgik kun en ny dødsulykke på et hængende hår. En senere undersøgelse viser, at der igennem årene - både før og efter ulykken - har været flere alvorlige hændelser, uden at der er reageret adækvat på dette fra de involverede parter.

Det grundlæggende problem er konstruktionen af skammellåsen, som Havarikommissionen og Trafikstyrelsen slet ikke berører. Trailersættevognene kører jo til daglig på landevejene, hvor hovedbolten fastgøres på lastvognen på en måde, som er betydelig sikrere. Jernbanerne har affundet sig med et hjemmestrikket låsesystem, som ikke lever op til den standard, man må forvente indenfor transportsektoren.

Baggrund

Sikkerhedskulturen indenfor jernbanedriften er årtier efter den almindelige udvikling i det internationale transportsamfund. Historisk set har jernbanedriften været en "militær hemmelighed", der alene er blevet udviklet nationalt uden et egentligt internationalt samarbejde om standarder som f.eks. sikkerhed. Dette "hjemmestrikkede" system resulterede i egne standarder for signalsystemer,

sporsystemer, procedurer og sågar forskellige sporbredder mv. og alt sammen drevet, fremstillet og godkendt af de nationale jernbaner. Det er reelt først efter anden verdenskrig og i forbindelse med indtræden i EU, at der er kommet de første spæde forsøg på at indføre fælles standarder for jernbanedrift.

Politikkerne er vidende om, at jernbaneområdet er meget langt efter i udviklingen i forhold til tidssvarende standarder indenfor anden form for transport. Der er gennem tiden blevet fremsat forslag til EU direktiver indenfor jernbanedriften, men de er blevet udsat gang på gang, fordi de regulerende myndigheder i de forskellige EU lande ikke kunne enes om en formulering. Alt dette er gammel viden for ministrene i EU.

I den ideelle verden ville der have været et velfungerende rapporteringssystem således, at rapporter om ulykker og hændelser med tiltag og forslag, var til rådighed for alle sikkerhedsmyndigheder, fabrikanter og operatører m.fl., uanset hvor i Europa ulykken eller hændelsen var indtruffet.

Det er der ikke indenfor jernbanedriften. Et Safety Management System (SMS) skulle være ryggraden i sikkerhedskulturen indenfor jernbanedriften. Dette system vil involvere alle fra top til bund, således også Transportministeren, som er den øverste ansvarlige for transportsektoren.

Togsikkerheden varetages af mange spillere. Lokomotivføreren, lastepersonalet, ledere, mellemedere, tilsynsførende, regulerende myndigheder osv. osv.

I dag er Transportministeren den øverste ansvarlige for transportsektorens sikkerhed.

Transportministeren kan ikke fraskrive sig sit ansvar ved at henvise til en EU godkendelse af låsesystemet. Spørgsmålet er, om låsesystemet har været testet inden transportministeriet har godkendt systemet. Trafikstyrelsen har principielt mulighed for at iværksætte række testforsøg, således at ulykken på broen kan blive belyst med henblik på at undgå noget tilsvarende i fremtiden. Men Trafikstyrelsen mangler den nødvendige ekspertise.

Den globale luftfart startede med den strukturerede opbygning af standarder og rekommandationer ved "Chicago Konventionen i 1944". I 1947 blev FN organisationen for luftfart ICAO dannet og hermed blev standarderne og rekommandationerne sat yderligere i form blandt de nu mere end 50 lande, der tiltrådte aftalerne. Herefter er arbejdet blevet opfulgt (kopieret) af diverse organisationer indenfor EU og Europa, og blevet en formel del af den danske lovgivning.

Indenfor luftfart kan regeringen læne sig op af ICAO og EU og kopier lovgivningen. Men det er anderledes indenfor jernbanedriften. Her er meget lidt "at læne sig op ad". Dog er Havarikommissionens lovgivning på plads i Danmark. Kommissionens opgave er, at lave rekommandationer for at forhindre gentagelse af jernbaneulykker. Der fremkommer dog ingen brugbare rekommandationer fra Havarikommissionen.

Det er et politisk valg, om Havarikommissionen skal lave de nødvendige rekommandationer.

Havariet på Storebæltsbroen

Årsagen til ulykken var, at sættevognstraileren ikke var fastgjort til lommevognen.

Havarikommissionens rapport fastslår, at fastgøringen af kongetappen i sadlen er det eneste fastgøringspunkt og derfor sikkerhedskritisk. Rapporten oplyser, at det var almindeligt kendt blandt brugerne, at den anvendte låsemekanisme i sadlen var upålidelig.

Havarikommissionens rapport dokumenterer efter gennemgang af og forsøg med det involverede godstog kort efter ulykken, at 4 ud af 6 ikke virkede, således at skamlen kunne holde traileren fast.

Citat: Der blev fundet yderligere 2 skamler, der ikke var låst på godstoget, der var involveret i ulykken. På disse placeringer var der læsset sættevognstrailere, der var mindst 3 gange tungere (og dermed mindre vindfølsomme) end den der væltede af godstoget. Undersøgelser af andre godstog viste, at der også her var skamler der ikke var låst. Problemet omkring ulåste skamler synes derfor at have været udbredt på ulykkestidspunktet.

Nogle af skamlerne, var i så dårlig stand, at låsemekanismen slet ikke kunne bevæge sig. Medarbejdere, som af- og på-læssede trailerne havde kendskab til, at fejl på låse og på skamlerne ikke var unormalt inden ulykken den 2. januar 2019, og det var almindelig kendt blandt brugerne, at der var ulåste skamler i drift. **Havarirapporten konstaterer altså, at brugerne, der håndterede materiellet, havde kendt fejlen med de upålidelige låsemekanismer på ulykkestidspunktet.** Disse fejl blev rapporteret, men fejlbehæftede vogne blev ikke taget ud af drift og sendt på værksted sådan som forskrifterne kræver ved de såkaldte type 5 fejl.

Havarikommissionen anbefaler, at man i fremtiden vedligeholder materiellet

Citat: “Med fokus på at skamlen er eneste forankringspunkt, og beskrivelser af risici ved manglende smøring, som producenten af skamlen giver i sine instrukser, burde smøring betragtes som sikkerhedsmæssigt vedligehold og være dokumenteret.”

Havarikommissionen undlod at undersøge sikkerheden ved andre typer af låseskamler, som allerede var i anvendelse. Det ville have været naturligt at undersøge, om der var andre typer af låseskamler, der kunne være en løsning på sikkerhedsproblemet med de upålidelige låsemekanismer, eller om de andre typer af låsemekanismer ligeledes udgjorde et sikkerhedsproblem. Hvis man havde undersøgt andre låsemekanismer, der allerede var i brug, ville man kunne mindske risikoen for en gentagelse af ulykken. Men det undlod havarikommissionen og Trafikstyrelsen.

Vi anklager...

- DB Cargo jerbaneoperatøren for at tilsidesætte sine forpligtigelser til at sikre vedligeholdelse af sikkerhedskritiske materiel, og manglende kontrol med vedligeholdelse og funktionssikkerhed. Manglende villighed til at undersøge og dokumentere om materiel er sikkerhedsmæssigt forsvarligt i pågældende anvendelsessituationer. Fejlbehæftede vogne fortsatte i drift. Roden i sagen ligger stadigvæk i at DB-Cargo ikke har et fungerende kvalitetssystem (Safety Management System).
- DB Cargo for efter ulykken at overgå til at anvende en ny type låsemekanismer, som ud fra funktionsbeskrivelsen ikke er i stand til at fastholde lette (tomme) sættevognstrailere. Med fuldt overlæg tager de materiel i anvendelse vel vidende, at disse ikke er i stand til at fastholde sættevognstrailere. Inkompetence og manglende indsigt kan i denne sammenhæng ikke sidestilles med uagtsomhed.

- Carlsberg anvender en jernbaneoperatør, som ikke er villig til at overholde vedligeholdelsesforskrifter for sikkerhedskritiske materiel. Carlsberg vælger fortsat en operatør, der ikke af egen drift indfører dokumentation og kontrol med sikkerheden.
- Poli og anklagemyndighed, der ikke investerer tilstrækkelige ressourcer i at undersøge sagen, afhøre vidner, beslaglægger bevismaterialer osv. Dette gør poli og anklagemyndighed ude af stand til at placere et ansvar for mangelfuld dokumentation og vedligeholdelse af sikkerhedskritisk udstyr. Poli og anklagemyndighed undlader at rejse sigtelse, når DB Cargo tager nye låsemekanismer i anvendelse, hvoraf det fremgår ud fra deres funktionsbeskrivelse, at de ikke er i stand til at fastholde sættevognstrailere under de givne omstændigheder.
- BaneDanmark tillader DB Cargo at operere på danske skinner uden at DB Cargo overholder elementære sikkerhedsforskrifter, hvorved de gang på gang bringer menneskers liv og førlighed i fare.
- Trafikstyrelsen undlader at foretage de nødvendige undersøgelser af anvendte låsemekanismer inden de tages i anvendelse. Trafikstyrelsen griber ikke ind overfor de nye låsemekanismer, som ud fra deres funktionsbeskrivelse ikke egner sig til at fastholde lette sættevognstrailere.
- Hvis DB Cargo undlader at overholde sikkerhedsforskrifter, bør deres licens inddrages.
- Trafikministeriet, der har afskediget havariinspektører, således at Havarikommissionen i dag ikke er i stand til at udføre sit arbejde. I forbindelse med en konflikt, som ligger nogle år tilbage, hvor havariinspektøren kom med anbefalinger, som var omkostningstunge for DSB, valgte trafikministeriet at afskedige havariinspektøren på grund af samarbejdsvanskeligheder. Afskedigelsen blev prøvet ved to instanser og ved begge instanser valgte domstolen at stadfæste afskedigelsen af tjenestemanden uden erstatning. I dag mangler der en havariinspektør, der har erfaring med fremføring af tog. Der er en erfaren havariinspektør tilbage, han ved noget om signaler, men har ikke erfaring med fremføring af tog.
- DSB, DSB Vedligehold A/S, Banedanmark, DB Cargo AG, DB Cargo Scandinavia, A/S Storebælt, VTG Rail Europe GmbH, SAF-HOLLAND, Carlsberg og TBST har hjulpet Havarikommissionen i dens arbejde med at udfærdige kommissionens rapport, dog uden at komme med anbefalinger til, hvordan en lignende ulykke kan undgås i fremtiden. Da Trafikministeriet nogle år tidligere havde afskediget havariinspektører, er kommissionen afhængig af disse udefra kommende interesser, og rapporten kommer til at mangle de anbefalinger, der kan sikre os imod en gentagelse.
- Havarikommissionen for ikke at opfylde sin vigtigste forpligtigelse, som er, at havarirapporterne indeholder anbefalinger af indsatser, der sikrer os imod en gentagelse af de alvorlige hændelser og ulykker. Havarikommissionens rapporter mangler disse lovbestemte anbefalinger. I forbindelse med udarbejdelsen af den første havarirapport

undlod Trafikstyrelsen og Havarikommissionen at undersøge om andre typer af låseskamler ligeledes udgjorde en sikkerhedsrisiko.

- EU godkendelser af jernbanemateriel lever ikke op til den nødvendige sikkerhed. EU landene kan ikke trygt henvise til EU sikkerhedsgodkendelserne, men er nødt til at foretage selvstændige sikkerhedsundersøgelser af materiellet.
- Indenfor jernbanen mangler der internationale standarder og rekommandationer og at landene skal tiltræde disse internationale standarder og rekommandationer ved at indføje disse i deres lovgivning.

DB Cargo står for en stor del af godstransporten på de danske skinner.

Vi står tilbage med mange spørgsmål her tre år efter ulykken - får vi nogensinde svarene?

Har politiet og/eller Trafikstyrelsen efterforsket, hvorvidt DB Cargo stadig idag kører rundt på de danske skinner med defekte låse, der ikke virker? Er låsene blevet checket, om de er i stand til at holde? Har politiet og eller Trafikstyrelsen gennemgået de vogne, der er i drift, og har de undersøgt om vedligeholdelsen er gennemført forskriftsmæssig, og om den er dokumenteret, som foreskrevet? Har Politi/Trafikstyrelsen undersøgt om lommevogne klassificeret med type 5 fejl stadig er i drift?

Blev alle disse forhold undersøgt af politiet efter ulykken for tre år siden?

Der findes simple metoder til at afprøve, hvormange kilonewton kN, de enkelte låse kan holde. Har Trafikstyrelsen undersøgt en repræsentativ stikprøve af alle de lommevogne, der idag kører på de danske skinner?

Hvis der stadig er fejl på låsene, så er man forpligtiget til at fratage DB Cargo deres licens.

Med stor sandsynlighed kører DB Cargo stadig rundt i Europa og Skandinavien med defekte upålidelige låse i lommevognene. Det er blot et spørgsmål om tid, inden en tom eller let sættervognstrailer bliver sat på en lommevogn med en upålidelig låsemekanisme. En defekt upålidelig låsemekanisme må betragtes som en hændelse, som under lidt andre omstændigheder kunne have ført til en alvorlig ulykke, men sådanne hændelser bliver ikke indberettet til Havarikommissionen. Der er strafbestemmelser knyttet til manglende indberetninger af ulykker og hændelser. Jfr Bekendtgørelse om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane af 25. november 2015.

<https://havarikommissionen.dk/media/12720/underretning-jernbane.pdf>

Der er efter vores opfattelse tale om en strafbar overtrædelse af straffelovens § 157, ”grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed”, samt straffelovens § 252 “for vindings skyld på hensynsløs måde volder nærliggende fare for nogens liv og førlighed”, når hverken DB Cargo eller Carlsberg, der har håndteret lommevognene, har underrettet Havarikommissionen om defekte låsemekanismer i skamlerne.

Bilag

Manglede der undersøgelser i havarirapporten efter togulykken på storebælt?

Det viser sig nu, at Havarikommissionen efter togulykken på Storebælt undlod at undersøge alle de låsetype, der bliver anvendt ved sættevognes fastgøring på lommevognene. Den forulykkede lommevogn havde en lukkemekanisme, hvor det kunne være vanskeligt for operatøren at være sikker på, at låsemekanismen var på plads. Hertil kommer at mange låse var defekte og dårligt vedligeholdte. Det havde i lang tid - også inden ulykken på Storebælt - været en almindelig viden hos operatørerne, at låsemekanismen var upålidelige.

Nogle låsetyper var konstrueret således, at de slap, hvis en kran fx forsøgte at løfte en læssevogn, der var låst fast. En mekanisme, der var konstrueret med henblik på at undgå, at en kranfører kommer til at afspore et tog, når han/hun ved en fejl kommer til at løfte en sættevogn af, men så også kommer til at løfte lommevognen af sporet, fordi den stadig var fastlåst.

Men denne type låsemekanisme blev ikke undersøgt efter ulykken på Storebælt. Og man ved således ikke, om svingninger kan få låsen i disse låsemekanismer til at slippe sit tag.

Det kan således være fatalt under en transport, når der opstår svingninger fra køretøjets bevægelser, og låsen løsner sig.

Svingninger kan opstå, fordi sættevognen hviler på gummihjulene på ladet af lommevognen, kan tænkes at frigøre kongetappen i disse typer af låse. Men dette fænomen undlod man med fuldt overlæg at undersøge i havariundersøgelsen, selvom det er havariundersøgelsens formål at tilrettelægge undersøgelserne med henblik på at undgå lignende ulykker i fremtiden.

DTU foreslog under arbejdet med udarbejdelsen af havarirapporten, at der blev udført nogle dynamiske belastninger fra køretøjernes bevægelse, men uden at vinde gehør for dette i havarikommissionen.

Af havarirapporten fremgår følgende:

“Studiet blev udført som vindtunneltest i skala 1:60 og skala 1:150. Modellerne blev masseskaleret dvs. vægten og tyngdepunktet på modellerne var justeret således, at de repræsenterede hvad biler, lastbiler, varebiler og tomme containere reelt vejede og hvor deres tyngdepunkt var placeret. Det blev herefter testet hvilken vindhastighed der resulterede, i at modellerne væltede.

Forsøgene blev udført med statiske modeller og der blev ikke taget hensyn til de dynamiske belastninger fra køretøjernes bevægelse.

DTU havde anbefalet at overveje at supplere de 2 tests med dynamiske målinger af affjedringen. De dynamiske målinger af svingningstilstande med accelerometer til bestemmelse af affjedringens indflydelse blev fravalgt, idet lommevognen fra ulykken ikke var egnet til kørsel på det offentlige skinnenetværk, og dynamiske målinger med netop denne vogn derfor ikke kunne gennemføres.”

Men derved manglede man at gennemføre forsøg med forskellige lommevognstyper for at undersøge om svingninger kunne få en låsemekanisme til at slippe, selvom sættevognen fra start var sat rigtigt i lås på lommevognen.

Havarirapporten undlader anbefalinger om, at alle de typer af låsemekanismer, der anvendes til at fastgøre sættevognene på lommevognene underkastes regelmæssigt tilsyn og testes, således at en tilsvarende ulykke kan forebygges.

Spm til Justitsministeren:

Har operatørerne indberettet hændelser med defekte og upålidelige låse til Havarikommissionen sådan som lovbekendtgørelsen foreskriver i tiden op til ulykken 2019 og i årene efter?

Har Politi og anklagemyndighed undersøgt, om der er sket indrapportering af hændelser om låse, der ikke virkede til Havarikommissionen i tiden op til ulykken og i tiden efter?

Jfr. Bekendtgørelse om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane af 25. november 2015. Skal vi finde os i, at DB Cargo fortsætter med at anvende upålidelige låse, og at de undlade at indberette hændelse hermed til myndighederne, blot fordi de har en monopolstatus mht jernbane-godstransport?

Mvh

Mogens Nygaard Christoffersen

Politianmeldelse

(Modtaget af Fyns Politi, 14. december, 2021).

Havariet på Storebæltsbroen

Årsagen til ulykken var, at sættevognstraileren ikke var fastgjort til lommevognen. [Havarikommissionens rapport](#) fastslår, at fastgøringen af kongetappen i sadlen er det eneste fastgøringspunkt og derfor sikkerhedskritisk. Rapporten oplyser, at det var almindeligt kendt blandt brugerne, at den anvendte låsemekanisme i sadlen var upålidelig.

Havarikommissionens rapport dokumenterer efter gennemgang af og forsøg med det involverede godstog kort efter ulykken, at 4 ud af 6 ikke virkede, således at skamlen kunne holde traileren fast.

Citat: Der blev fundet yderligere 2 skamler, der ikke var låst på godstoget, der var involveret i ulykken. På disse placeringer var der læsset sættevognstrailere, der var mindst 3 gange tungere (og dermed mindre vindfølsomme) end den der væltede af godstoget. Undersøgelser af andre godstog viste, at der også her var skamler der ikke var låst. Problemet omkring ulåste skamler synes derfor at have været udbredt på ulykkestidspunktet.

Nogle af skamlerne, var i så dårlig stand, at låsemekanismen slet ikke kunne bevæge sig. Medarbejdere, som af- og på-læssede trailerne havde kendskab til, at fejl på låse og på skamlerne ikke var unormalt inden ulykken den 2. januar 2019, og det var almindeligt kendt blandt brugerne, at der var ulåste skamler i drift. Havarirapporten konstaterer altså, at brugerne, der håndterede materiellet, havde kendt fejlen med de upålidelige låsemekanismer på ulykkestidspunktet. Disse fejl blev ikke indberettet til Havarikommissionen, og fejlbehæftede vogne blev ikke taget ud af drift og sendt på værksted sådan som forskrifterne kræver ved de såkaldte type 5 fejl.

Med stor sandsynlighed kører DB Cargo stadig rundt i Europa og Skandinavien med defekte upålidelige låse i lommevognene. Det er blot et spørgsmål om tid, inden en tom eller let sættervognstrailer bliver sat på en lommevogn med en upålidelig låsemekanisme.

Hvis en operatør konstaterer en defekt upålidelig låsemekanisme, må det betragtes som en hændelse, som under lidt andre omstændigheder kunne have ført til en alvorlig ulykke, men sådanne hændelser bliver ikke indberettet til Havarikommissionen. Der er strafbestemmelser knyttet til manglende indberetninger af hændelser. Jfr Bekendtgørelse om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneanrådet til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane af 25. november 2015.

<https://havarikommissionen.dk/media/12720/underretning-jernbane.pdf>

Der er efter vores opfattelse tale om en overtrædelse af straffelovens § 157, ”grov eller oftere gentagen forsømmelse eller skødesløshed”, straffelovens § 252 “for vindings skyld på hensynsløs måde volder nærliggende fare for nogens liv og førlighed”, når hverken DB Cargo eller Carlsberg, der har håndteret lommevognene, har underrettet Havarikommissionen om hændelser med defekte låsemekanismer i skamlerne. Og operatørerne fortsat ikke underretter Havarikommissionen om disse hændelser.

Vi vil hermed anmelde DB Cargo og Carlsberg for gentagne overtrædelser af straffelovens § 157, § 252 samt overtrædelse af bekendtgørelse om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneanrådet.

Post script

Tidligere ulykker har ikke fået jernbaneoperatørerne til at ændre kurs.

Tidligere ulykker med sættertrailer vogne har ikke fået de danske myndigheder og jernbaneoperatører til at øge sikkerheden. En ulykke den 21. juni 2006 skete fordi kongetappen ikke var låst fast i godsvognen. En undersøgelse af den norske Havarikommission viste, at der var fejl på to af godsvognene. Netop fastlåsningen af lastvognstrailere på de såkaldte lommevogne eller sættevogne er et centralt punkt i den dansk havarikommissions undersøgelse af årsagerne til togulykken på Storebælt den 2. januar 2019.

<https://ing.dk/artikel/norsk-godstogsulykke-forbindes-fejl-laasemekanisme-223213>

Den norske ulykke - som såvidt vides ikke kostede menneskeliv - skete 21. juni kl. 03.20 på et godstog fra firmaet CargoNet på vej fra Göteborg mod Alnabru nær Oslo.

Håndtaget rustet fast

Den norske havarikommission fandt efterfølgende ud af, at på den ene vogn var lastvognstrailerens - som nævnt - fejlplaceret, fordi kongetappen ikke var i indgreb med skamlen.

På den anden vogn befandt selve skamlen sig i en skæv position, og det viste sig, at betjeningshåndtaget var rustet fast og den derfor ikke kunne justeres.

Mvh

Mogens Nygaard Christoffersen
Tordenskjoldsgade 31, 5
1055 København