

Jun  
2021

Kære Transportminister, Benny Engelbrecht

Dette brev er fra os, de pårørende til 8 skæbner, der mistede livet i togulykken d. 2. januar 2019.

Nogle af ofrene var klar til at føre deres drømme ud i livet med børn og hus. Andre levede som søskende, som forældre, med deres partnere og familie. Vi så vore kære for sidste gang den morgen.

Vi efterladte står tilbage med en sorg, der aldrig forsvinder. Vi får aldrig dem, vi holdt så meget af, tilbage. Vi har nu fundet sammen i en gruppe, og vi er alle enormt frustrerede, da vi mener, der mangler at blive sat et punktum i en af danmarkshistoriens værste togulykker. Intet er sket på baggrund af ulykken.

Der er ikke placeret et strafansvar – DB Cargo kører stadig med usikre vogne over Storebælt. Senest var det i medierne januar 2021, da en opmærksom lastbilchauffør, så en ”tippende” vogn og ringede til politiet. Det er kun et spørgsmål om tid, før andre kommer til skade.

Jernbaneloven er heller ikke lavet om på baggrund af ulykken, og her ligger det fremadrettede ansvar hos jer politikere - og især hos dig som transportminister.

Vores mål med dette brev er at forebygge fremtidige ulykker og at de ansvarlige ikke forbliver ustraffede i en sag, der har kostet 8 mennesker livet og endnu flere kvæstede. Vi bryster os i Danmark af, at være en nation, der vægter retfærdighed og retsfølelse, men ingen af delene synes at være imødekommet her. Det er ikke tilstrækkeligt med løftede pegefingre, store ord eller tidsbegrænsede skærpede tilsyn med DB Cargo. Vi kræver handling nu, så lignende ulykker aldrig sker igen pga. manglende vedligeholdelse af sikkerhedskritisk materiel.

Tidligt om morgenen d. 2. januar 2019, blev 8 mennesker dræbt og 18 kvæstet, da et DSB lyntog på Storebæltbroen, ramte en løsrevet lastbiltrailer fra et godstog fra DB Cargo.

DB Cargo havde kørt med ulåste lastvognstrailere. Vindforholdene og de ulåste trailere gjorde, at en lastvognstrailer rev sig løs og blev slæbt ved siden af godstoget og ramte det modkørende passagerlyntog, som vores kære sad i.

Ca. ét år efter ulykken, sad de fleste af os pårørende i et foredragslokale i Nyborg, hvor Havarikommissionen fremlagde sin rapport om ulykken. Denne rapport er meget klar og tydelig: Årsagen til ulykken var manglende smøring/vedligeholdelse af låsemekanismen i lommevognens skammel (der hvor lastvognstrailerens hovedbolt skal sættes fast på vognen).

Havarikommissionen havde ved trækrafttest klarlagt, at korrekt låste vogne *ikke* kunne løsrive sig af det forankringspunkt, de var placeret i. Selv ved vindforhold, svarende til dem der var om morgenen den 2. januar 2019.

Fabrikanten af de anvendte lommevogne havde i alle udgaver af manualer direkte angivet (jvf. Havarikommissions rapport) at smøring af låsemekanismen var et kritisk punkt, og at det

kunne være forbundet med person- eller materielskade, hvis vedligeholdelsesmanualen ikke blev overholdt.

Det værst tænkelig skete d. 2. januar 2019. Vi mistede 8 livsglade, dejlige mennesker. De fleste af os ved, at det er forfærdeligt at miste, men det er ubærligt at miste, når det kunne have været undgået. Det er ubærligt, fordi en virksomhed undlader at gøre sit arbejde ordentligt, fordi lovgivningen har et hul, som tilsyneladende fritager den for ansvar.

Nedenstående er uddrag fra Havarikommissionens rapport. Citaterne opsummerer, hvorfor ulykken skete, samt sætter det beklagelige efterspil i perspektiv:

### **Havarikommissionens rapport:**

**Side 50** *"Når rullende materiel er godkendt, er der krav om, at materialet holdes i sikker driftstilstand. Det er den enkelte bruger (jernbanevirksomheden), der skal sikre sig dette."*

**Side 57** *"Der har ikke kunnet findes dokumentation for at 4 måneders og 8 måneders inspektioner er blevet udført."*

**Side 59** *"Smøring af skammel og låsemekanisme ses ikke dokumenteret, fordi det af de involverede parter, tilsyneladende sidestilles med rengøring og smøring af puffere\* (puffere optager stød og tryk og sidder imellem togvognene). Af skammelproducentens instruktioner fremgår det, at det er forbundet med risiko, hvis betjening og vedligeholdelsesmanual ikke læses, forstås eller følges korrekt."*

**Side 60** *"fremsendt materiale viser, at DB Cargo ikke kontrollerer smøring af skamlen inden den lastes, som beskrevet i vedligeholdelsesmanualen fra SAF-HOLLAND. Det ses derfor ikke, at der udføres løbende kontrol, af den korrekte smøring af skamlens bevægelige dele inkl. låsemekanismen i henhold til producentens beskrivelser."*

**Side 60** Følgende er ikke et citat, men et sammendrag. Der står på side 60+61 i rapporten, at DB Cargo efter høringen, ændrede det svar, de gav før høringen.

- Før høringen mener DB Cargo ikke, at smøring er en del af almindelig vedligehold. Opgaven om vedligeholdelse skal udføres af ECM/VTG ved revisioner og af DB Cargo AG mellem revisioner.
- Efter høring ændrer DB Cargo indhold i svarene til, at smøring er en del af vedligeholdelse og nu er det blevet til en sikkerhedsrelateret aktivitet.
- Vedligeholdelsesafdeling VTG Rail Europe GmbH siger, både før og efter høringen, at opgaven skal udføres af Lejer (DB Cargo AG)
- Efter høring ændrer DB Cargo svar, således at opgaven nu kun skal udføres af ECM/VTG

*\*Der er tydeligvis ikke styr på, hvem der gør hvad. Og det er meget utrygt at læse at der ændres forklaring.*

**Side 158** *”Skamlen, der havde været placeret i position 3, var i så dårlig stand, at låsemekanismen slet ikke kunne bevæge sig. Idet der blev konstateret, at der var yderligere 2 skamler på godstoget fra ulykken, der ikke var låst, samt at 2 skamler på et andet tog der ikke var låst. Medarbejdere som af- og på læsser trailerne havde kendskab til, at fejl på låse på skamlerne ikke var unormalt inden 02.01.2019, derfor må ulåste skamler i drift, konstateres at have været en kendt fejl på ulykkestidspunktet.”*

\*Her konstateres det altså, at brugerne der håndterede materiellet, kendte til fejlen med låsemekanismen inden ulykken. Her henvises til ovenstående citat side 50.

**Side 159** Fra rapportens konklusion: *”Vedligeholdelsen af skamler bar generelt præg af at være mangelfuld.”*

\*Her giver det igen mening at kigge på citat fra side 50.

Da vi pårørende hørte Havarikommissionen fortælle om ulykken, baggrunden for ulykken og hvorfor ulykken skete, sad vi alle med en følelse af, at ansvaret nu kunne blive placeret. Vores kære var ikke gået bort på baggrund af en hændelig ulykke, men fordi nogen havde forsømt at gøre deres arbejde ordentligt.

DB Cargo havde ikke vedligeholdt det sikkerhedskritiske materiel efter forskrifterne – låsemekanismen var så dårlig, at det eneste forankringspunkt på lastbilstrailerens ikke virkede.

Med Havarikommissionen som uvildig undersøger, som blot har til opgave at klarlægge årsagen til en ulykke, var det nu politiets opgave at undersøge, om det var DB Cargo, producenten af lommevognene, eller den udliciterede vedligeholdelsesafdeling, der kunne drages til ansvar.

### **Politi og anklagemyndighedens standsning af efterforskning**

Godt et år efter Havarikommissionens rapport kom politiet og statsadvokaten med en afgørelse. Efterforskningen af muligt strafansvar, i forbindelse med ulykken, blev standset.

Denne afgørelse kom kun godt tre uger før forældelsesfristen, hvilket gjorde, at tiden havde spist vores ankemuligheder op. Der skulle arbejdes på højtryk af advokaten, for at en anke overhovedet kunne nå at blive fremsendt. Og der skulle arbejdes endnu hurtigere af politiet, hvis det også skulle nå at sigte nogen i tilfælde af en anke resulterede i nyt grundlag.

Flere af os pårørende nåede at anke, men afgørelsen blev straks stadfæstet. Begrundelsen var, at almindelig strafferet ikke kunne bruges, og der var ikke hjemmel i jernbaneloven til at retsforfølge for manglende vedligeholdelse.

Der var for mange subjekter, lige fra producenten af skamlen til personen, der foretager den visuelle og funktionelle kontrol af godstoget, til at kunne anklage nogen ved almindelig straffelov. Der var derfor for mange led i kæden til at politiet havde ressourcer til at finde ud af, hvor den var knækket.

Her ville en grundig undersøgelse omkring god skik for vedligeholdelse af sikkerhedskritisk materiel måske have hjulpet til at finde ud af, om DB Cargo har handlet culpøst, eller om sikkerheden i branchen generelt er uacceptabel.

Men hvad med jernbaneloven, hvis almindelig strafferet ikke kan bruges? Manglende vedligeholdelse af sikkerhedskritisk materiel må kunne forventes at være strafbart, når man som jernbaneoperatør kører rundt i hele Danmark med tonstungt gods? (Her henvises igen til Havarikommissionens rapport side 50. Almindelig færdselslov stiller store krav til at man kører i køretøjer, der er forsvarlige).

Hvis man i Danmark kører med lastbil og taber sit gods pga. manglende vedligeholdelse af fastgøringsmateriel, så vil enten chauffør, vognmand eller producent blive draget til ansvar. Det samme vil ske, hvis man kører på forbrændingen en søndag med sin trailer og man taber den med personskade til følge.

Vi pårørende (og formentlig resten af Danmark) er chokerede over, at jernbaneloven ikke deler bestemmelser med almindelig færdselslov.

Hvis man i Danmark opererer med togdrift og taber sit gods pga. manglende vedligeholdelse, går man fri for strafansvar, fordi der efter reglerne om jernbanedrift ikke er lovhjemmel til at straffe jernbaneoperatører for manglende vedligeholdelse eller for selve læsningen.

Efter ulykken d. 2. januar 2019, har DB Cargo i 9 kendte tilfælde, kørt med løse trailere. I dag er vi i 2021, to et halvt år efter ulykken. Det er kun et spørgsmål om tid, før en lignende ulykke sker igen.

Vi pårørende ønsker svar på følgende spørgsmål:

- *Hvorfor er sikkerhedskulturen ved togdrift årtier bagud ift. transport på veje?*
- *Er det et spørgsmål om tilbageholdenhed fra lovgivernes side, fordi en lovændring vil påbyde jernbaneoperatører på det danske jernbanenet alt for store og omkostningskrævende sikkerhedsforanstaltninger?*
- *Hvordan forholder du dig til, at man fra politiets side ikke har efterforsket "god skik" for jernbaneoperatører omkring vedligeholdelse, for at finde ud af om DB Cargo har handlet culpøst? – Her ville en undersøgelse klarlægge om andre jernbaneoperatører håndterer deres materiel på samme måde.*
- *Det er vanskeligt at tro på, at DB Cargo handler i "god tro", når den samme fejl sker gang på gang, uden at der bliver rettet op på sikkerhedskritisk vedligeholdelse. Sætter det ikke afgørelsen om ulykken i perspektiv, at DB Cargo tager så lidt hensyn til sikkerheden? Bør man kigge nærmere efter DB Cargos kendskab til den manglende sikkerhed før ulykken, og vil det i så fald kunne åbne en mulighed for genoptage sagen?*
- *Hvorfor har dit ministerium ikke igangsat lovændringer, så sikkerheden skærpes? DSB har selv været ude og sige, at man vil få lavet elektriske anordninger, der viser, om låsen virkelig er låst ved læsning af lommevogne. DB Cargo står for ca. 50 % af al godstransport i Danmark – det var dem der var skyld i ulykken, og de ønsker ikke, som DSB, at tage ved lære af ulykken – derfor må du tage aktion og skærpe loven selvom det påfører DB Cargo en udgift.*

- De nye kendte tilfælde med DB Cargo og løse vogne, forventer vi bliver taget alvorligt med skærpet straf til DB Cargo – virksomheden har ikke taget sikkerheden alvorligt, selv efter en fatal ulykke med 8 dødsfald og 18 kvæstede. Har vi råd til at risikere at miste flere menneskeliv, fordi vi ikke handler nu?

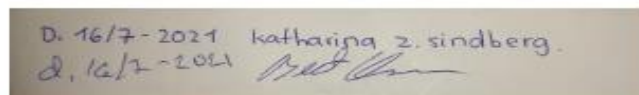
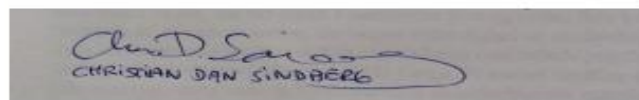
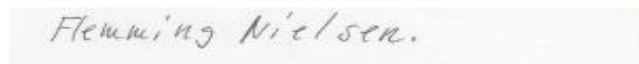
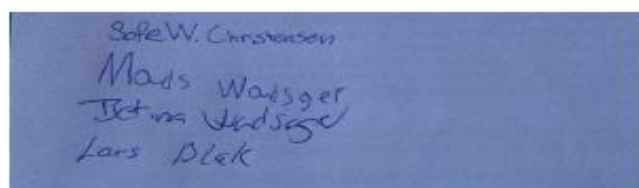
Det er bydende nødvendigt, at der ses på den danske jernbanelov, så DB Cargo og andre operatører ikke kan slække på deres sikkerhedskrav, blot fordi man som operatør ved, at man ikke kan retsforfølges for manglende vedligeholdelse.

Det er usmageligt, hvis opdatering af sikkerhed hos jernbaneoperatører handler om økonomi. Hvis ikke 8 menneskeliv og 18 kvæstede og endnu flere ødelagte familier er nok, hvad skal der så til, for at loven ændres?

Som minister bliver du nødt til at hjælpe os med at få ændret jernbaneloven og give os svar på ovenstående spørgsmål. Andre skal ikke opleve samme smerte som os.

Vi overvejer, udover dette brev til dig, også hvilke andre veje vi kan gå, heriblandt at klage til Folketingets Ombudsmand.

På vegne af familierne til ofrene for togulykken den 2. januar, 2019:



Svar på denne henvendelse bedes sendt på email til: [Ostenfeldt13@hotmail.com](mailto:Ostenfeldt13@hotmail.com)

