

Aarsager til Ulykken, som Mensen paa Grund af sine manglende tekniske Forudsætninger er gaaet ud fra. Der finder derved en ganske betydelig Tilnærmelse Sted mellem de endelige Resultater af de to Undersøgelser, og min endelige Opfattelse af Begivenheden er da følgende: Der er paa Grund af Solvarmen og begunstiget af, at Laskeboltene var for fast tilskruede, og af, at Ballastlaget mulig ikke har været fyldigt nok, sket en Forskydning af Sporet mod Syd, uden at Baneformanden har bemærket det, og samtidig har den ene Skinne dannet en kort og skarp Kurve mod Nord, saaledes at Skinnestrengen paa et Stykke har dannet et S. Dette retter Baneformanden ved med Magt at lade Skinnen tvinge ind i ret Stilling, men uden at vide, at der er mere for ham at gøre, og uden at forstaa, hvilken Fare Sporet endnu frembyder, fordi Spændingen ikke er udløst. Idet nu Toget kommer farende med en Hastighed, som i hvert Fald maa betegnes som meget stærk, udløses Spændingen i Skinnerne ved et nyt Udslag, og kun det forreste Lokomotiv kan paa Grund af den bevægelige Truck slippe over, medens Tenderhjulene, som ikke kan give efter, afsporer. Derved hemmes Farten for det første Lokomotiv, andet Lokomotiv trykker Bufferne itu, hopper over Skinnen, kaster Koblingen af og fortsætter Farten hen ad Banelegemet med stærkt aftagende Hastighed, hvorved den voldsomme Sammentrykning af Toget foranlediges med den Virkning, at de midterste Vogne knuses. Statsbaneauditøren og Professor Lütken er ikke enige om, hvor stor Hastigheden har været. Auditøren mener: ikke over 90 km, Professoren: ikke under 105 km. De bygger deres Udtalelser paa hvert sit Grundlag. Auditøren bygger paa en Prøvekørsel, han har ladet anstille, Professoren paa en Beregning paa Grundlag af det forreste Lokomotivs Bremsseafstand. Af disse Grundlag er vel nok Professorens det mest usikre, da Bremsseafstanden kan bero paa en Række Smaaomstændigheder, som jeg dog slet ikke tør indlade mig paa. Jeg skal kun her indskyde, at jeg fra et Par Lokomotivførere uopfordret har faaet tilsendt Breve, hvori de erklærer, at det ikke vil være muligt praktisk taget at sætte Toget op paa den Hastighed, Professoren har angivet, men selvfølgelig har disse Udtalelser ikke nogen som helst autoritativ Vægt. Trods Uenigheden om Hastighedens Størrelse er begge de Herrer enige om, at Hastigheden alene ikke kunde have bevirket Afsporingen, og dette vil sige, at Sol-

kurven er Ulykkens Hovedårsag, saaledes som allerede Generaldirektionen fastslog det gennem den første Redegørelse.

To andre Omstændigheder tildrager sig i høj Grad Opmærksomheden, Togets S sammensætning og dets Hastighed. Hvad nu S sammensætningen angaar, dette, at Vognene ikke var af ensartet Type, maa det vistnok kunne siges at være bevist, at det ikke har medvirket som Aarsag til Ulykken, hvorimod man neppe tør benægte, at Hastigheden kan have medvirket. En anden Sag er det med de to Omstændigheders Indvirken paa Ulykkens Omfang. Her er det jo givet, at Hastigheden har spillet en Rolle. Men hvad angaar Togets S sammensætning i Forhold til Ulykkens Omfang, tror jeg, at Auditøren har Ret, naar han siger, at det er umuligt at have nogen Mening om, hvorvidt denne er forøget eller ikke ved Kupévognenes Tilstedeværelse i Toget, navnlig i Midten af dette. Det er givet, som Professor Lütken siger, at Pladsen i Midten af Toget har været afgørende for Kupévognenes Skæbne, og det er givet, at de afgjort har afbødet Stødet for de øvrige Vogne. Men hvad der vilde være sket, hvis Toget udelukkende havde været sammensat af nye Sidegangs-Truckvogne, om disse havde holdt eller muligt kunde have skaaret hverandre igennem paa langs, derom kan man neppe paastaa noget sikkert. Der maa, som Auditøren saa træffende udtrykker det, i hvert Fald ske noget overordentligt. Derfor vil det selvfølgelig dog være ønskeligt i Elksprestogene udelukkende at anvende det bedste og stærkeste Materiel.

Jeg kan nu gaa over til at omtale Ansvar, saaledes som det efter min Opfattelse falder paa de enkelte Personer og paa Statsbanerne som Institution. Her hæfter Opmærksomheden sig jo straks paa Baneformanden. Det maa erkendes, at hvis han havde forstaaet, hvad han kunde have gjort for fuldt ud at afværge enhver Følge af Skinneudbøjningen, kunde han eventuelt ved at give Signal til langsom Kørsel have forhindret Ulykken. Imidlertid kan man ikke ved Bedømmelsen af hans Ansvar se bort fra, hvilke Muligheder han havde for at bedømme Situationen rigtigt. Her er nu først at bemærke, at Manden ifølge sine personlige Kvalifikationer neppe burde have haft den Stilling, han har; men hvad der er afgørende, er, at han ikke har været instrueret paa en saadan Maade, at han kunde vide, hvad han havde at gøre. Umiddelbart efter Ulykken udtalte jeg til