

liggende Materiale straffede en Mand eller flere; det blev let en Vildfarelse, man aldrig kunde opdage eller paavise, en Uret altsaa, der aldrig kunde raades Bod paa. Jeg beder ærede Medlemmer lægge Mærke til, at der for os foreligger fire sagkyndiges Forklaringer af Aarsagen til Katastrofen, og at de er forskellige alle fire. Først er der Generaldirektionens Forklaring, der gaar ud paa, at Aarsagen maa søges i Skinneudvidelse paa Grund af Varmen; derefter kommer Statspolitiets. Hvad Statspolitiet egentlig skulde derovre, er ogsaa en af de Ting, jeg ikke forstaar og neppe lærer at forstaa. Statspolitiet er vistnok en ypperlig Indretning til at efterspore Forbrydelser, til at fange Mordere og den Slags Ting, i det hele taget til at gøre særlig Polititjeneste. Men særlig egnet til at udrede Ulykkesaarsager af teknisk Art tror jeg ikke, Statspolitiet er. Nu har vi imidlertid fra Statspolitiet faaet en Forklaring, der grunder sig paa en lang Undersøgelse, og denne Forklaring gaar ud paa, at det er sandsynligt, at Aarsagen til Ulykken er at søge i Togets usædvanlige Fart, i dets Sammensætning med lette 2-akslede Vogne samt endelig i Banelegemets mindre gode Tilstand. Men Statspolitiet har tillige henvendt sig til Professor Lütken og bedt ham om paa Grundlag af Undersøgelsen at konstruere den sandsynlige Aarsag til Katastrofen, og det har Professor Lütken gjort; men han kom ikke til andet, i hvert Fald ikke til noget væsentligt andet Resultat og siger, at der er begaaet en positiv Fejl ved Bedømmelsen af Forskydningens Omfang og ved ensidig Omsorg for at undgaa løse Laskebolte. Professor Lütken mener dog, at Ansvaret herfor ikke ligger hos Baneafdelingen — der har for faa Ingeniører —, han lægger derfor Ansvaret højere op, og jeg ser ikke rettere, end at Professoren faar lagt Ansvaret helt op til Rigsdagen. Til at paavise en positiv Aarsag til Ulykken naar Professoren ikke. Hans Begyndelse er god — jeg beder Dem om at lægge Mærke til Side 76 —, men Professoren knækker hurtigt over. Han begynder med at meddele, at det forreste Lokomotiv under Kørselen har mistet den Bremseklods, og der er intet til Hinder for, siger han, at denne kunde falde saaledes, at den blev Aarsag til Togets Afsporing; men saa hedder det videre, at den tabte Lokomotivbremseklods efter Politirapportens Oplysninger ikke er fundet, og man maa da sikkert søge Aarsagen til Sporafløbningen andetsteds. Den Udtalelse vil jeg gerne hæfte mig ved et

Øjeblik, thi hvis denne Bremseklods var blevet fundet blandt det forulykkede Togs Ruiner, vilde altsaa Professor Lütken have anset det for overmaade sandsynligt, at den var Skyld i Ulykken. Da man nu ikke har fundet Bremseklodsen, maa Aarsagen altsaa søges andetsteds. Vidunderlig Logik! Det forekommer mig, at Bremseklodsen meget vel kan have fremkaldt Afsporingen, selv om den ikke er fundet. For i det nedbrudte Togs Ruiner var det vist meget svært at identificere hver enkelt Genstand. Hvis Professor Lütken kunde have oplyst, at den omhandlede Bremseklods var fundet langt bagved Ulykkesstedet, ja, saa var der Grund til at sige, at Aarsagen maatte findes et andet Sted, men at sige naar den ikke er fundet, maa Aarsagen søges et andet Sted, det forekommer ikke mig at virke umiddelbart overbevisende.

Tilbage har vi saa Statsbaneauditørens Betænkning, hvori Auditøren delvis kommer til samme Resultat, som Generaldirektionen kom til den allerførste Dag efter Ulykken, nemlig at det er Varmekurven, der er Skyld i det hele. Denne Varmekurve synes jeg, er noget af det løjerligste af det hele. Der er en Fyrbøder, der har set den, og den var efter hans Maalføring med Øjnene ca. 10 Tommer og buede mod Syd. Kort før Toget skulde komme, havde Kolonnemandskabet ogsaa set Kurven, men da var den kun ca. 1 Tomme og buede mod Nord, og saa rettede de den. Læg nu Mærke til dette. Den ene siger, at Varmekurven er slaaget en halv Snes Tommer til Syd, den anden, at der vel har været en, men den var kun ca. 1 Tomme og gik mod Nord. Saaledes ligger da vel ikke et Jernbanespor og dasker frem og tilbage, saa løst er det nu heller ikke, selv om det ikke har været saa stærkt, som det burde være. Og saa er der endelig den Ting, at bemærke, at hvis det er rigtigt, at den venstre Skinnestreg var højet 10 Tommer eller blot en Brøkdæl deraf, saa maatte den forreste Maskine uvægerligt være løbet af Sporet, men den blev paa Sporet. Og endvidere, naar der var saa stor en Fejl i den sydlige Skinnestreg, en Fejl, som maatte medføre Afsporing, synes det nærliggende, at Afsporingen maatte være foregaaet til venstre Side, men den foregik til højre ind mod Centrum for Kurven. Jeg tror derfor ikke paa Varmekurven. Jeg tror, at det, der er sket ved Bramminge, var en hændelig Ulykke, en Brist paa en Maskine eller