

[Ministeren for offentlige arbejder.]

blev fremført af et motorlokomotiv og medførte i alt 7 vogne, heraf en 4-akslet personvogn, var oprangeret således, at der forrest og op til lokomotivet befandt sig en godsvogn, derefter fulgte personvognen, så en rejsegodsvogn, der var så godt som tom, og derefter 4 godsvogne. Ved den bratte standsning af toget blev rejsegodsvognen løftet op og presset ind i personvognen, hvorved togets togfører og en rejsende blev dræbt og 5 andre blev såret.

Togets togfører blev som sagt dræbt, og den anden i toget tjenstgørende tog-tjenestemand fik et chok og måtte føres til hospital og senere til sit hjem. Togets lokomotivfører, der ifølge sagens natur er den, der skulle kunne give de bedste oplysninger om, hvorfor toget ikke blev bragt til standsning på det normale sted, brød også sammen efter ulykken, og det har været vanskeligt for statsbanerne at få nogen fornuftig forklaring af ham. Statsbanerne kan derfor ikke med sikkerhed fastslå årsagen til ulykken, og uden at kende årsagen er det jo ikke nemt at træffe forebyggende foranstaltninger for fremtiden.

Toget var forsynet med tryklufsbremse af samme slags, som bruges i andre europæiske lande, og denne bremse havde virket tilfredsstillende senest ved togets standsning på sidste station før Assens. Herudover er lokomotivet forsynet med en direkte bremse, også af international type; denne virker ganske vist kun på selve lokomotivet, men en bremsning alene af lokomotivet skulle med et så kort tog, som der her har været tale om, kunne være tilstrækkelig til i nogen grad at reducere hastigheden. Endelig har lokomotivføreren haft mulighed for ved hjælp af lokomotivfløjten at påkalde togpersonalets hjælp til bremsning ved håndkraft, men denne mulighed er der ikke gjort brug af. Den for enden af sporet anbragte sporstopper har en sådan styrke, at den som tilsvarende sporstopper på andre endestationer kan opfange et tog, der vel kører for langt, men dog har nedsat hastighed; men den kan ikke stå for en hastighed som den, den blev ramt med den skæbnesvangre dag.

Theoretisk vil der intet være til hinder for at bygge sværere sporstopper, men en

sådan ville i det foreliggende tilfælde utvivlsomt have bevirket, at endnu flere var blevet dræbt. Den benyttede personvogn hører til de typer, som statsbanerne overalt benytter i tog, der ikke fremføres med større hastighed, end der må køres med på Assensbanen. Statsbanerne har stærkere personvogne, nemlig vogne, der helt er af stål, men af en samlet bestand på i alt ca. 1 300 personvogne er kun de 450 stålvogne, og disse benyttes fortrinsvis i store tunge tog, der fremføres med større hastighed.

Ingen beklager mere end jeg og statsbanernes ledelse, at en ulykke som den i Assens kan indtræffe, og det er givet, at der må gøres, hvad der er muligt for at undgå lignende ulykker i fremtiden, men samtidig må det tilføjes, at vi mennesker nu engang ikke er anderledes, end at der selv med den største påpasselighed stadig vil kunne ske ulykker, det være sig i luften, til søs, på landevejene eller på banerne.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ind- og udførsel af fisk.*

Valgt blev: *Johs. E. Larsen, Chr. Christiansen, Poul Hansen (Grenå), Poul Hansen (Svendborg), Mørk, K. Axel Nielsen, Peter Nielsen, A. C. Normann, Kristian Kristensen, Gideon, Damsgaard, Søren Jensen, Skov Jørgensen, Conrad Kofoed, Baaga, Jacob Pedersen og H. C. Toft.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændringer i lov om menighedsråd.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 1715, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 483).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.