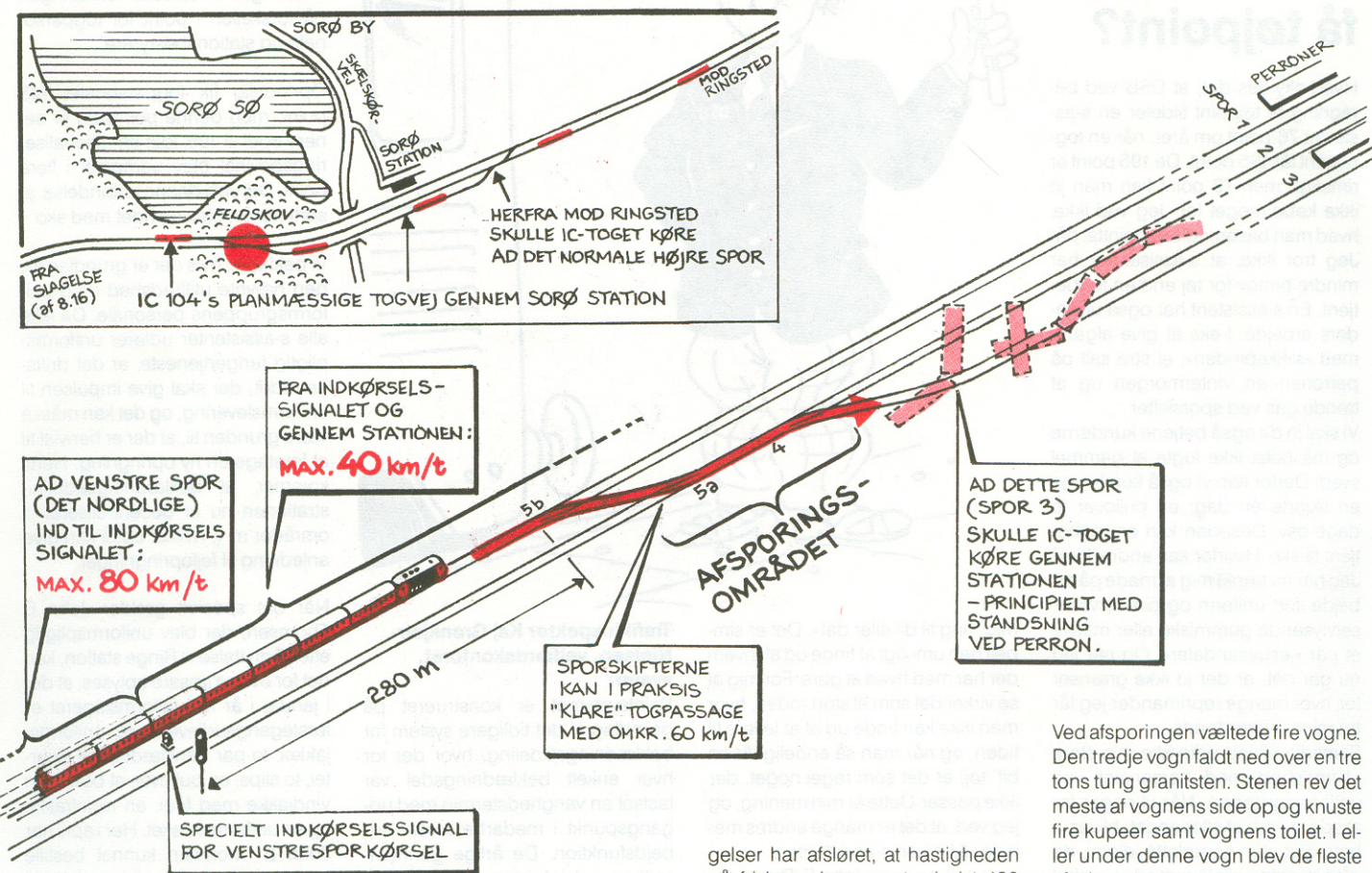


# Hastigheden var for høj



## Havarigrupperapport fastslår, at der ikke blev fundet tekniske årsager til afsporingen ved Sorø station

Ulykken ved Sorø den 25. april adskiller sig fra de fleste andre større jernbaneulykker ved, at årsagen kunne klarlægges i løbet af kort tid. Allerede dagen efter meddelte DSB, at for høj hastighed var årsag til afsporingen. Den 10. maj forelå havarigruppens rapport, og heri siges, at farten ikke var under 100 km/t, da Intercity toget blev afsporet ved indkørslen til Sorø station. Og denne høje fart gennem et sporskifte, hvor højst tilladte hastighed er 40 km/t, var den direkte årsag til afsporingen.

Samtidig understreges det, at havarigruppen ikke har fundet nogen fejl ved det banetekniske anlæg, de signal- og sikringstekniske anlæg eller det rullende materiel.

Rapporten er nu overdraget til politiet, der har rejst sigtelse mod lokomotivføreren. Han gør i rapporten gældende, at han på afsporingstidspunktet kørte 60 km/t.

Intercity toget var på vej fra Fredericia til København om morgenen den 25. april. De godt 12 km fra Slagelse til Sorø skulle det køre ad venstre spor. Højre spor blev brugt til arbejds kørsel i forbindelse med broarbejde mellem de to stationer.

Venstresporkørsel forekommer ofte, og lokomotivføreren har forklaret, at han er fuldt fortløbig med sådan kørsel. Han har også oplyst, at han, som han skulle forud for kørslen, læste den særlige instruks - La - som udarbejdes ugentligt. Af instruksen fremgik, at højre spor mellem Slagelse og Sorø var spærret, og at der skulle køres ad venstre spor. Instruksen medfører automatisk hastighedsbegrænsning på 80 km/t på fri bane og 40 km/t ved ind- og udørsel på stationer.

Såvel afhøringer, tidsstudier og prøvekørsel som tekniske undersø-

gelsler har afsløret, at hastigheden på fri bane har været mindst 120 km/t. Og mindst 100 km/t gennem sporskiftet, hvor afsporingen skete.

Sporskiftet ligger i en venstrekurve. Altså på et sted, hvor banen svinger til venstre, mens sporskiftet afviger til højre. I det aktuelle tilfælde har den høje hastighed gennem sporskiftet bevirket, at centrifugalkraften har trukket lokomotivet så meget til venstre, at dets seks højre hjul har løftet sig nogle få centimeter over skinnen. Tilstrækkeligt til, at en styreskinne i sporskiftet ikke har kunnet »få fat i dem«. Hjulene har herefter med voldsom kraft ramt et »hjertestykke« i sporskiftet. Ved sammenstødet er lokomotivet blevet rykket så meget til højre, at hjulene tre-fire meter længere fremme er faldet ned igen et par centimeter inde på højre skinne og er kørt ned ad skinnen. Det 399 tons tunge tog er herefter fortsat 280 meter langs skinnerne og hen over sveller, inden det standsede.

Havde hastigheden været 60 km/t, og var der samtidig bremsset, som lokomotivføreren har forklaret, havde toget ikke på nogen måde kunnet bevæge sig så langt efter afsporingen, mener havarigruppen.

Ved afsporingen væltede fire vogne. Den tredje vogn faldt ned over en tre tons tung granitsten. Stenen rev det meste af vognens side op og knuste fire kupeer samt vognens toilet. I eller under denne vogn blev de fleste af de otte passagerer, som blev dræbt ved ulykken, fundet. Havarigruppen finder, at det var de uheldige omstændigheder med stenen, der medførte et så stort antal omkomne. Foruden de otte dræbte kom 72 til skade, hvoraf 11 blev alvorligt såret.

Flere passagerer har omtalt slinger i vognene under kørslen med ulykkestødet. Havarigruppen fastslår, at denne slingren ikke har spillet nogen rolle for ulykken eller dens omfang. Men af hensyn til passagerernes komfort vil DSB nu undersøge, hvad der kan gøres for at afbøde slinger, som er særlig mærkbar ved sporskifter.

Lokomotivføreren i ulykkestødet havde en anden DSB medarbejder med som passager. Havarigruppen udelukker ikke på grundlag af afhøringerne, at de to mænds samtale under kørslen kan have afledt den ansvarlige lokomotivførers tanker fra hans egentlige funktion.

DSB vil nu undersøge, om der er behov for at ændre på reglerne for at tillade andre end lokomotivføreren ophold i førerrummet under kørsel. □