

[Inger Merete Nordentoft.]

assistent på Brørup station havde glemt, at der fra et tidligere tog var sat gennemkørselssignal.

Det er rigtigt, således som den højtærede trafikminister udtrykte det i sidste uge under finanslovdebatten, at det hører til sjældenhederne, at der indtræffer ulykker på DSB, men når det hænder, som ved Brørup for nylig, er der rimelig grund til at spørge, om der fra jernbaneledelsens side gøres alt, hvad der er teknisk muligt for at forebygge ulykker. Ulykken ved Brørup er i sig selv det bedste svar. I jernbanekredse er alle enige om, at denne ulykke kunne have været undgået. Adskillige steder på hovedstrækningerne anvender DSB en såkaldt signalarmkobling, der i samme øjeblik, et tog passerer, automatisk sætter stopsignal. Havde en sådan signalarmkobling været i brug ved Brørup, ville ulykken have været undgået. For statsbanernes millioner af rejsende og for det store personale ved banerne er det højst urovækkende at konstatere, at selv på en så trafikeret strækning, hvor der daglig passerer fire lyntog, mange hurtigtog og flere gennemgående og hurtigkørende godstog foruden de almindelige godstog og lokaltog, og hvor man ydermere skifter over fra dobbeltsporet til enkeltsporet bane, at selv der har man ikke følt sig foranlediget til at gøre brug af det bedst mulige sikkerhedssystem; der påhviler det stationsforstanderne eller ofte en ganske ung trafikassistent både at passe telegrafene på kontoret og signalerne, der endnu på Brørup station, som mange andre steder, skal indstilles ude på pladsen.

Jeg har med interesse bemærket mig, hvad bladet „Vestkysten“ sidste onsdag skrev om situationen på jernbanestrækningen ved Brørup; jeg beder om formandens tilladelse til at oplæse et kort citat.

„Sporet er ryddet“, skriver bladet, „men trafikken foregår ikke normalt. Den foregår i en yderst anspændt atmosfære med nerverne på bristepunktet. Årsagen hertil er, at statsbanernes ledelse har reduceret sikkerhedstjenesten til et minimum.“

Vi ved alle, at det er menneskeligt at glemme eller fejle, men netop derfor forekommer det mig, at statsbanerne har en pligt til at bruge det teknisk bedste sikkerhedssystem, der forefindes, for at aflaste det pres, hvorunder trafikken folk må arbejde, og for at give publikum den bedste garanti for, at man med tryghed kan rejse. Derfor har jeg tilladt mig at stille dette spørgsmål til den højtærede minister for offentlige arbejder: Hvad agter ministeren

at foretage sig til imødegåelse af fremtidige ulykker af den art, som indtraf ved Brørup fornylig?

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Togulykken ved Brørup skyldtes ikke brist i statsbanernes sikkerhedssystem, men efter en foreløbig tjenstlig undersøgelse en ulyksalig overtrædelse fra en ansats side af den elementære grundregel i statsbanernes sikkerhedstjeneste, som går ud på, at indkørsels- eller gennemkørselssignal for et tog skal tages tilbage, så snart toget er ankommet, henholdsvis passeret, og at toget ikke må meldes tilbage til den bagved liggende station og linien derved frigives for nykørsel, førend dette er sket. Reglen er ganske elementær og ubetinget ufravigelig. Brørup-tilfældet viser, at den kan overtrædes, og selvfølgelig ved vi også alle, at det at fejle er menneskeligt.

Statsbanernes sikkerhedstjeneste er da også under hensyn til denne mulighed stærkt udbygget såvel i teknisk henseende som derved, at man i vid udstrækning baserer sikkerhedstjenesten på samvirke mellem flere, hvor det er muligt eller økonomisk overkommeligt. Sikkerhedsordningen kunne yderligere udbygges, således som det ærede medlem også nævnte det, ved at der f. eks. indføres foranstaltninger, hvorved indkørselssignalet automatisk falder tilbage på „stop“, straks efter at et tog er passeret, ligesom der ved andre foranstaltninger af teknisk karakter søges videst mulig sikkerhed mod andre fejl i menneskers arbejde. Men dels er der også mulighed for, at teknikken kan svigte, dels må der være et rimeligt forhold mellem den antagelige nytte ved tekniske foranstaltninger og de delvis meget store udgifter, der er forbundet dermed. Jeg kan imidlertid sige, at ønskelige foranstaltninger vil blive gennemført indenfor de tilstedeværende muligheder i den rigtige rækkefølge og på de forskellige strækninger efter toggangens karakter.

Statsbanerne udbygger og moderniserer sikkerhedsanlæggene efter evne, men man har i efterkrigsårene netop på dette område været ude for ganske særlig store belastninger, dels fordi mange delvis større sikkerhedsanlæg blev saboteret under krigen, og dels fordi man har måttet kæmpe både med mangel på disponibel styrke af specielt sagkyndigt personale og med mangel på materialer. Jeg kan sige, at de alvorlige uheld indenfor sikkerhedstjenesten ved statsbanerne naturligvis giver os alle lejlighed til fornyet overvejelse af, hvorvidt der på