

Jakob Olling, Sorø-katastrofen, *Kriminalforlaget 2023, illustreret, 244 sider, ISBN 978-87-72 16 300-7.*

Flaget vajer på halv stang uden for den moderne kirke i gule teglsten denne forårsdag i 2019. Indenfor i det lyse kirkerum er familie, venner og bekendte ved at tage afsked med en knap 64-årig kvinde. En kvinde som er død alt for tidligt i forhold til gennemsnitslevetiden, men som på den anden side i en lang årrække modbeviste lægernes dødsdom afsagt 30 år tidligere. Det er på sin vis både en sørgelig, tragisk og en livsbekræftende begivenhed, som markeres. Ingen i kirken bemærker dog datoen for bisættelsen førend præsten i sin mindetale i Antvorskov Kirke gør opmærksom på sammenfaldet: Det er den 25. april. Årsdagen for den store jernbaneulykke i Sorø i 1988. Selvsamme katastrofe som kvinden uforvarende blev involveret i. En begivenhed som vendte op og ned på hendes tilværelse med alvorlige fysiske skader, en ødelagt karriere og en dødsdom fra lægerne, men også et vendepunkt i tilværelsen. En kamp om og for livet. Hun nægtede at være et offer, for så havde man ifølge hende ingen fremtid.

Det er den gribende historie om Pia Groth, der afslutter Jakob Ollings velskrevne og tankevækkende bog om en af den nyere Danmarkshistories mest alvorlige jernbaneulykker. En ulykke, som siden den indtraf en frostklar morgen i foråret 1988, både har været omgivet af adskillige rygter, fascination, skræk og rædsel. Efter at have læst Jakob Ollings sobre, men også gribende bog om ulykken, sidder man tilbage med fornemmelsen af, at Sorø-ulykken er meget mere end blot det. Det er historien om en hverdag, som med et snuptag blev forandret, og om ulykkens store menneskelige konsekvenser for de involverede, deres familie og venner selv årtier efter at oprydningen på Sorø Station var overstået. Endnu 30 år efter ulykken kunne man på stedet finde fysiske spor efter katastrofen. Et ødelagt destinationsskilt fra et af togets røde intercityvogne og et skæreblad af samme type som redningskorpset anvendte til at skære sig adgang ind i de ødelagte jernbanevogne. Men udover de rent konkrete fysiske spor, så satte ulykken også varige spor hos togets personale, passagerer, tilfældigt forbipasserende, redningsfolk, beredskab, overlevende og de omkomnes familier.

Selvom Sorø-ulykken er blevet en del af den fælles historie, så er den for mange af de implicerede stadig en væsentlig og vægtig del af deres livs bagage.

Omdrejningspunktet for Jakob Ollings bog er naturligvis katastrofen, som indtraf ved Sorø en tidlig morgenstund mandag den 25. april 1988. Som vanligt var toget IC 104 afgået fra Fredericia kl. 05.32, og undervejs steg flere passagerer ombord. Ved Storebælt var toget blevet rangeret ombord på færgen, og efter ankomsten til Korsør blev nogle lokale vogne koblet til toget, førend rejsen fortsatte mod København med et af DSB's nye ME-lokomotiver i front. Ved Slagelse opstod imidlertid problemer, om end de ikke var uventede. Et sporarbejde mellem Slagelse og Sorø betød, at der kun var et jernbanespor til rådighed mod de sædvanlige to spor – et spor for tog mod vest og et for tog mod øst. Det var forberedelserne til den planlagte elektrificering af jernbanen, som betød, at kapaciteten var blevet indskrænket. I Slagelse måtte intercitytoget derfor skifte over til venstre spor og med påbud om en maksimal hastighed på 80 km/t. Efter at have fået udkørselstilladelse i Slagelse satte lokomotivføreren farten op, og undervejs – det erkendte han senere – nåede han i perioder også op over de fastsatte 80 km/t. Måske op mod de 110 km/t. Med i førerkabinen var også en lokomotivførerelev, der – helt efter reglerne – fik et lift til København. Selvom de to ikke kendte hinanden i forvejen, sad de og hyggesnakkede undervejs mod Sorø. Klokken havde passeret 8 da toget nærmede sig Sorø, hvor lokomotivføreren bemærkede et signal forude – som han dog misforstod. Sporskiftet var nemlig sat til, at toget skulle skifte over på det normale sporforløb i Sorø, men det opdagede lokomotivføreren for sent. Da det gik op for ham, aktiverede han elbremsen på lokomotivet, men ifølge ham selv og flere vidner, gik der nogen tid før bremsen aktiveredes. Det føltes som om toget hoppede og dansede igennem sporskiftet, lokomotivet afsporedes og pløjede sig ned, så det skubbede en vold af stenskærver foran sig, før det standsede med en let hældning til den ene side. Hverken lokomotiv eller personalet ombord havde dog fået alvorlige skader.

Anderledes alvorligt var det længere nede i toget. Under ulykken var togets røde passagervogne blevet forskubbet, flere vogne havde lagt sig på siden. Et enkelt sted ramte en væltet vogn en stor kampesten, der pløjede en del af vognsiden op som var det en dåseåbner. En anden vogn væltede ligeledes om på siden, og landede med et brag tværs over sporene og liggende ovenpå en anden vogn. Ulykken var voldsom i selve øjeblikket, men mange øjenvidner beskrev også den stilhed som umiddelbart bagefter indfandt sig, inden redningsarbejdet gik i gang.

En beskrivelse af en katastrofe som Sorø-ulykken – selv med årtiers afstand – kræver en vis følelse for situationen både af respekt for de omkomne, de overlevende og de implicerede efterkommere. Undertegnede anmelder har selv skrevet flere artikler om andre af fortidens store jernbaneulykker som Gentofteulykken 1897, Brammingeulykken 1913 og Vigerslevulykken 1919. Når man sidder med det originale kildemateriale såsom avisudklip, auditørens eller politiets afhøringsrapporter, billeder og beskrivelser, så er det et meget direkte og voldsomt indblik i katastrofens anatomi og menneskelige konsekvenser. Der er intet romantisk over en jernbaneulykke med dødeligt udfald. Det er råt, brutalt og meget direkte. Såvel billeder som beskrivelser. Det kræver derfor også en vis destillering og bearbejdning af materialet, samt ikke mindst etiske overvejelser, når man skal beskrive en sådan ulykke og dens konsekvenser. Det lykkes for Jakob Olling på fortrinlig og respektabel vis, hvilket forfatteren skal have stor ros for. Undervejs i bogen følger vi nogle af togets passagerer og deres oplevelser, folk der kom ilende til fra nær og fjern, redningsmandskabets indsats, politiets arbejde og pressens anmassende attitude. Det er historien om flere helte. Om den yngre kvindelige rejsende, som bliver siddende inde i en af ulykkestogets kupéer for at tale med en svært tilskadekommen kvinde. Lægen som

tilfældigt er ombord på toget og straks går i gang med redningsarbejdet endnu inden de første ambulancer når frem. Eller om sygeplejersken som tilfældigt går en tur i skoven med sine to små børn, da hun oplever ulykken på nærmeste hold. I al hast får hun afleveret børnene hos en dagplejemor ved siden af, og iler til ulykkesstedet hvor hun yder en stor indsats under redningsarbejdet.

Men Jakob Ollings fremadskridende fortælling handler ikke bare om selve ulykken og dens menneskelige konsekvenser. Undervejs i bogen kommer vi tæt på politiets i alt fald i starten noget kaotiske redningsindsats på grund af manglende kommunikationsmidler, om det kaos som breder sig på sygehusene i Sorø og Slagelse på grund af manglende koordinering. Pludselig står det lille provinssygehus i Sorø, som slet ikke er gearet til en stor mængde akutpatienter, med store udfordringer. Hjerteskærende er også nogle af de pårørendes beretninger om hvordan de forsøger at få vished om deres slægtninges skæbne. Det er ikke alle som efter lang tids søgen får en positiv tilbagemelding. Bemærkelsesværdig er også forfatterens oprulning af DSB´s og politiets efterforskning af ulykken. Som læser sidder man tilbage med fornemmelsen af, at DSB på et meget hurtigt tidspunkt fastslår ulykkens årsag, og at bemærkninger om en alkoholprøve af lokomotivføreren giver grobund for fejlagtige rygter om at lokomotivføreren i ulykkesøjeblikket var påvirket af alkohol. Dette var ikke tilfældet. Ligeledes beskrives et møde hvor DSB stryger en række forbehold i havarirapporten, så ansvaret mere entydigt placeres hos lokomotivføreren som havde kørt med for høj hastighed. En udsendt pressemeddelelse fra DSB påpeger også at den direkte årsag til ulykken var for høj hastighed.

Ansvaret placeres således på et meget tidligt tidspunkt entydigt hos lokomotivføreren. Andre følgeårsager til ulykken negligeres. Efter en længere periode med tjenestefritagelse får lokomotivføreren lov til arbejde igen, dog denne gang på DSB´s centralværksted i København, hvor han blandt andet rangerer med lokomotiver og vogne. Absurd bliver historien da han en af de første dage på værkstedet får til opgave at rangere med en af de stærkt beskadigede personvogne fra Sorø-ulykken, hvori flere mennesker mistede livet. Lokomotivføreren bryder angiveligt sammen og må hjælpes ud af det lille rangerlokomotiv, hvorefter han sygemeldes.

Den 2. maj 1988 bliver lokomotivføreren sigtet for at have forårsaget jernbaneulykken. I sigtelsen retter man lyset mod to forhold. Dels at han havde kørt for stærkt med toget mellem Slagelse og Sorø og dels at han ved uagtsomhed havde forvoldt andres død, legemsbeskadigelse samt udøvet grov forsømmelse. Sagen ender ved domstolene, hvor forfatteren opruller et interessant forløb med lokomotivførerens meget aktive advokat Lisbeth Victor Hansen. Lisbeth Victor Hansen fokuserer meget hurtigt på ME-lokomotivernes bremseevne, og det viser sig at man tidligere har haft udfordringer med lokomotivtypen. Ikke mindst ved nedbremsningen af lokomotiverne, hvor der er eksempler på at bremsen ikke har reageret i det øjeblik at den er blevet aktiveret. Eksempelvis fremhæves en episode hvor et ME-lokomotiv vædrer en sporstopper i Rødby Færge. Der er ligeledes eksempler på at lokomotivernes hastighedsviser viser en fejlagtig kørselshastighed. Den 28. februar 1989 falder der dom i sagen ved byretten i Sorø. Retten fastslår at togets hastighed gennem sporskiftet i Sorø var langt over de tilladte 40 km/t, hvad lokomotivføreren også selv havde erkendt. Selvom lokomotivføreren således bliver dømt, så når retten også frem til at han ikke skal idømmes fængselsstraf. I stedet idømmes han en række dagbøder. Lisbeth Victor Hansen modtager dommen på sin klients vegne. Anklageren er ikke umiddelbart tilfreds med dommen, men statsadvokaten vælger nogle uger senere ikke at anke. Dermed var der sat et juridisk punktum for Sorø-ulykken.

På græsk kan ordet katastrofe oversættes til et vendepunkt. Netop Sorø-ulykken blev et vendepunkt i flere

sammenhænge. Der var naturligvis de menneskelige konsekvenser af ulykken, men ulykken fik også betydning for den måde som jernbanenettet og redningsberedskabet kom til at fungere fremadrettet. På det konkrete plan blev nogle af signalerne i Sorø udskiftet, så der ikke fremadrettet var mulighed for misforståelser. DSB indgik også aftale med Siemens om etablering af et nyt sikkerhedssystem ATC (Automatic Train Control) på flere af hovedstrækningerne i Danmark, hvor toget automatisk bremser hvis det kører for stærkt. Også kriseberedskabet bliver evalueret efter ulykken. Der indføres nationale beredskabsplaner, et nyt radiosystem forbedrer kommunikationen i krisesituationer og der kommer øget fokus på psykologhjælp til redningsmandskabet, så de bliver debriefet efter alvorlige ulykker.

Det, der for journalisten Jakob Olling startede som en webfortælling i anledningen af 30-året for Sorø-ulykken for sin arbejdsplads TV2 Øst, er endt med en meget vedkommende og nærværende bog om Sorø-ulykken. Det er både tankevækkende og interessant læsning, og bogen er samtidig et godt eksempel på hvorfor vi stadig skal beskæftige os med de gamle jernbaneulykker selvom det er et følsomt emne – ikke mindst for dem der på frygtelig vis for altid fik mejslet den 25. april 1988 ind i deres bevidsthed.

Lars Bjarke Christensen