

Døden kan have mange årsager.

Kongebolten på en sættevogn ser ikke i sig selv ud af meget, men det skal man ikke lade sig narre af. Den kan normalt holde til lidt af hvert. Personlig har jeg set den bære en hel trækker, komplet med chauffør, bagage og gryder og pander, mens trækkeren hang imellem to motorvejsbroer lidt nord for Genova. Folk der har kørt på Italien vil vide, hvilken udsigt chaufføren havde der, mens han sad der og ventede på at redningsmandskabet skulle få ham reddet i sikkerhed på broen. Som min kollega med nordjysk tørhed sagde: "Man må da håbe at kongebolten bliver ved med at holde." Om den gjorde vides ikke, for vi måtte videre, men jeg nåede at få respekt for den lille kongebolt i forbifarten. Stærk og sej som en jyde.

Med det in mente, undrer jeg mig lidt over togulykken, der for nylig fandt sted på Storebæltsbroen, og som foruden en del menneskeliv kostede mange forsinkelser i trafikken. Nu ved man jo intet med sikkerhed før havarikommissionen har færdiggjort alle deres test, som blandt andet kan vise, om metaltræthed har spillet ind i ulykken, men man går vist ikke helt galt i byen ved at antage, at der må have været et eller andet teknisk galt i området omkring kongebolten på den trailer, der drattede af godstoget. En hård storm kan næppe gøre det i sig selv. Metaltræthed og løse møtrikker i umiddelbar nærhed af kongebolten kan sagtens spille ind, og det samme kan sløseri og manglende risikovurdering.

Sløseri har jeg set nogle gange. Eksempelvis da jeg holdt en pause på en tankstation i Østrig, og sad og betragtede parkeringspladsen. På et tidspunkt kom der en tysker, som skulle bytte trailer,

og han havde åbenbart fået besked på, at det gerne måtte gå lidt tjept. Han stillede sin trailer, bakkede under en anden, satte slanger og ledninger på, hævede støttebenene, og så gik det ellers for fuld skrue hen over pladsen. Og det larmede da lidt, på grund af et solidt tråd i speederfoden, men ellers gik det faktisk meget godt, og jeg sad da også og beundrede tempoet, som lå langt over, hvad jeg selv kunne præstere. Men så kom vi til det punkt, hvor han skulle svinge til venstre, ud på landevejen, og der ville traileren ikke med længere. Den fortsatte lige ud, og blev stoppet af vejtræerne. Chaufføren opererede åbenbart kun i høje omdrejninger, for han klodsede håndbremsen og løb i olympisk tempo ind på tankstationen, hvad han så end skulle der! Jeg gætter dog på, at han har øjnet en mulighed for at få nogen til at hjælpe sig, og måske derved undgå at fortælle chefen om hændelsen. Mange tyskere har en indgroet modvilje imod at fortælle chefen den slags. Uanset nationalitet har chefer vel også en meget karakteristisk modvilje imod udgifter af den slags, og samtidig en meget veludviklet evne til hurtigt at glemme hvem der for et øjeblik siden pressede på for at klemme tempoet lidt i vejret.

Årsagen til uheldet var naturligvis at chaufføren havde for travlt, og derfor bakkede under traileren uden at få ordentlig kontakt imellem traileren og drejeskiven. Hvis chaufføren i stedet havde givet sig tid til at kravle ind under traileren med en lommelygte og konstatere to ting: at palen er på plads, og at traileren hviler som den skal på drejeskiven, ja så havde han i vundet en del tid i det lange løb. Desværre er det ikke alle vognmænd eller speditører, der værdsætter at en chauffør tager sig tid til at gøre tingene ordentligt. Jo, hvis man læser i diverse firmaers chaufførvejledninger, er der ingen grænser for alt det en chauffør skal tjekke. Det daglige morgentjek omfatter bl.a. efterspænding af hjul! Jo jeg har haft en chaufførvejledning, hvor det punkt var med. Men hvem pokker har tid til det hver morgen? Jeg har altid efterspændt hjulene

tre gange, efter hjulskift, men jeg tror ikke, jeg kender en eneste der har gjort det som et fast punkt hver morgen året rundt. Men det står i chaufførvejledningen, og dermed er et eventuelt ansvar til dels tørret af på chaufføren.

Om årsagen til togulykken kan man stadig kun gisne. Jeg gætter på et sammenfald af uheldige omstændigheder, hvor både sjusk, metaltræthed og til en vis grad vejret har spillet sammen. Måske er det bare noget så simpelt som manglende kontrol af at kongebolten er låst forsvarligt fast. Tragisk er det under alle omstændigheder, men inden man begynder at pege fingre ad enkelt-personer er det værd at huske, at det er menneskeligt at fejle, og at ingen naturligtvis har ønsket at slå de otte mennesker ihjel med vilje. Det hele transportbranchen kan lære af ulykken er vel kun, at man ikke skal undervurdere en risiko. Den der med, at "det holder sgu nok," er bare ikke gangbar, for pludselig holder skidtet ikke, og så har vi tragedien. Men hvis man altid gør sit allerbedste, og det så alligevel går galt, skal man også vide, at sådan er livet også. Man kan dø af det.