

1940 Togulykken i Hommelvik

En dag i november 1940 våkner Per Arnfinn Hoås litt mer forventningsfull enn normalt. Den dagen skal han være med far sin til byen og kjøpe hoppski. Det var alminnelig kjent i Lånke at denne 16-åringen var et naturtalent. De som hadde rede på det, så at her kunne det bli noe stort, og far Anton forstod at selv om tidene var trange og vanskelige på så mange måter, ville et par hoppski være en god investering gjennom fysisk fostring. Dette var mange år før idrettsfolk var en inntektskilde.



Anton Hoås i 1940

Slapsværet fra dagen før, med lett snø, yr og null grader, vedvarte da far og sønn gikk nedover de vestvendte bakkene bak Steinmohaugen og ned til Hell jernbanestasjon for å ta lokaltoget til Trondheim. ”Lokalen” trafikkerte på Meråkerbanen mellom Kopperå og Trondheim, og var et viktig transporttilbud på den tiden.

De fleste påstigende passasjerer nedover dalen var røkere og søkte naturligvis plass i røkeavdelingen i de to vognene. Men også ikke-røkere, som av sosial og nyhetsmessig karakter, satte seg blant røkerne for å diskutere den spente situasjonen etter at landet var blitt overfalt av tyskerne.

Da ”lokalen” ankom Hell tok Per og hans far plass i trekkvognas bakerste del, for røkere. Anton, som for øvrig var ansatt ved NSB i Trondheim, fant en ledig plass ved siden av en arbeidskollega, Iver Aamo, fra Meråker. Per satte seg på den eneste ledige plassen i røkeavdelingen – litt lengre frem.

Motorvogn nr. 2456 fikk klarsignal for avgang fra Hell klokken 07:42. Flere tyskere fra grensepatriuljen i Meråker var også med på turen til Trondheim, men okkupasjonsmakten var ikke villig til å oppgi antall soldater.

Per satt med sine egne tanker. Han husket hva hans mor sa noen minutter tidligere: ”Pass godt på deg nå da, Per”. Uff, som hun alltid maste om dette hver gang han skulle noe sted. Skulle tro at han ville være borte i flere dager”, sa Per til seg selv med et smil rundt munnen. Alle mødre er vel slik. Og han som kun skulle en kjapp tur til byen. Dette skulle bli en god dag, tenke Per der han tittet tilbake til sin far. Det skulle bli nye hoppski, større og lengre. Han hadde med de små hikkoriskiene allerede hoppet 50 meter, nesten ned i overgangen på Julåsen. Da var valget om nye ski meget enklere både for far og sønn.



Anna Pauline Hoås
1940

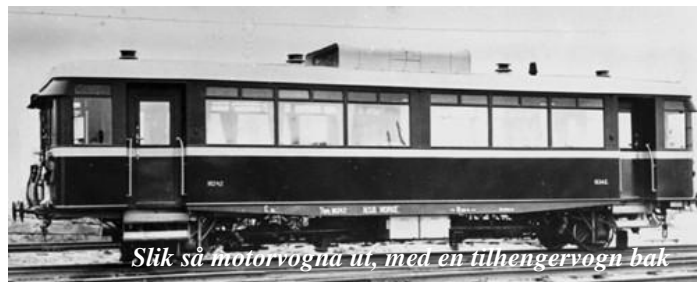
Muruvik var neste stoppsted med noen få påstigende. Normalt sett var det flere skolebarn som reiste hver dag med dette toget til skolen i Hommelvik, men denne dagen valgte skjebnen andre aktiviteter for elevene. Tog nr. 2456 hastet videre mot Hommelvik, runder Svartnesset – der konduktør Olaf Nilsen (50 år) fra Hell klipper de siste billettene før han går inn i den første avdelingen (ikke-røkere) og smeller døren igjen!

På et annet tog sitter Oddvar Halvorsen fra Trondheim. Han hadde døset av, men skvetter litt da toget rykker til etter en stopp ved Malvik stasjon. Han åpner det ene øyet for å se hvor de er. Det er steinmørkt, - og vogna er full av arbeidere på vei til Værnes hvor tyskerne betalte godt for å få rullebanene ferdige. Værnes inngikk i planene om det forestående angrepet på

Russland. Tiden var knapp, og slike arbeidstog hadde prioritet. Den dagen skulle Halvorsen ikke være med til Værnes. Hans arbeidsgiver, Ingeniørfirmaet Langlo, hadde sagt de skulle gå av på Hommelvik der bedriften hadde tatt på seg et nødvendig midlertidig arbeide. Dette skulle bli en god dag, tenkte Oddvar – han var heldig som hadde arbeid i disse tider – der han titter bort på en tysker som sitter rett i mot ham. På summinga rundt seg skjønnte han det var folk fra hele landet som hadde tatt seg arbeid hos tyskerne på Værnes. Tog nr.2453 haster mot Hommelvik.

Landet var hærstøtt. Værnes stod i fokus i Trøndelag. For tyskerne gjaldt det å få alle rullebanene i orden. Det krevde mange arbeidere, og flere av disse dagpendlet mellom Trondheim og flyplassen. Og det var dette pendlertoget, tog nr. 2453, som skulle forårsake ulykken. Dagen er tirsdag 19.november 1940. Klokken er 08:03. Stedet er Nygården, ca.1 km nordøst av Hommelvik stasjon.

Tog 2453 gikk fra Trondheim kl. 6:54, 9 minutter forsinket, og ankom Hommelvik 10 minutter forsinket kl. 7:40. Toget bestod av et damplokomotiv nr. 419 (type 31b) og 10 vogner. Toget var vakuumbremset, og hadde ca. 500 passasjerer. Vekten av toget ble senere anslått til ca. 427 tonn. Motorvogntog nr. 2456 gikk fra Kopperå i Meråker kl. 6:18 og skulle være i Trondheim kl. 8:49. Toget gikk fra Hell kl. 7:42 og fra Muruvik kl. 7:51. Toget bestod av motorvogn Cmd (type 15b) nr. 18 240 og tilhengervogn CF03a nr. 67. Toget hadde anslagsvis 70 passasjerer og veide ca. 44 tonn.



Planen var nok at disse to møtende togene skulle krysse på Hommelvik stasjon. Tog 2453 fra Trondheim stod på stasjonen, mens motorvogntog 2456 var underveis fra Hell. Vakhavende togekspeditør på Hommelvik stasjon var telegrafist Øystein R. Nordtømme (21 år). Han var gått på vakt kl. 6 samme morgen. For å spare tid gav han kjøreordren til togføreren, overkonduktør Jakob Brevik (54) slik: "Klart for tog 2453 når tog 2456 er kommet" - og togføreren bekreftet ordren. Det skal her bemerkes at tyske myndigheter hadde gitt uttrykk for at pendlertog med arbeidere til Værnes ikke måtte forsinkes unødig. I dette lå opptrappingen gjennom operasjon Barbarossa (angrepet på Russland).

Planen var nok at disse to møtende togene skulle krysse på Hommelvik stasjon. Tog 2453 fra Trondheim stod på stasjonen, mens motorvogntog 2456 var underveis fra Hell. Vakhavende togekspeditør på Hommelvik stasjon var telegrafist Øystein R. Nordtømme (21 år). Han var gått på vakt kl. 6 samme morgen. For å spare tid gav han kjøreordren til togføreren, overkonduktør Jakob Brevik (54) slik: "Klart for tog 2453 når tog 2456 er kommet" - og togføreren bekreftet ordren. Det skal her bemerkes at tyske myndigheter hadde gitt uttrykk for at pendlertog med arbeidere til Værnes ikke måtte forsinkes unødig. I dette lå opptrappingen gjennom operasjon Barbarossa (angrepet på Russland).

Togfører Brevik synes han ser motorvogntoget stå i spor 3 og gir avgangssignal - noe som skulle bli skjebnesvangert. I følge en avisartikkel i Malvik-bladet lørdag den 15.januar 2000, skriver Ole Morten Balstad at både lokfører og overkonduktøren syntes å skimte motorvogna som var på vei fra Meråker - altså toget bestående av to vogner. De tok det for gitt at



det var dette toget som hadde fått spor 3 denne dagen, isteden for spor 1 som var det vanlige. Det skulle imidlertid vise seg at det lokfører Solberg og konduktør (togfører) Brevik så på spor 3, var alt annet enn motorvogna fra Meråker. Det de hadde sett var en rekke med godsvogner som tilfeldigvis var plasserte på spor 3 denne dagen. Så langt Malvik-bladet. –

Et vesentlig moment viste seg avgjørende. Under krigen var det blendingspåbud og forbud mot bruk av lys utendørs. Stasjonsområdet på Hommelvik var altså ikke belyst på noen måte, og alle vinduer - også i togene - var avblendet. Alle lyskastere på tog og biler var blendet med sort maling slik at kun en horisontal spalte på 7 x 1 cm slapp ut lys. Det var derfor meget mørkt på stasjonsområdet denne morgenen da tog 2453 dampet ut fra Hommelvik. Togføreren mente altså han hadde sett det toget han skulle krysse med ("Lokalen") stå i spor 3, og gav derfor avgangssignalet. Togekekspeditøren trodde først at tog 2453 skulle foreta en mindre fremkjøring, men forstod straks av togets hastighet at det var i ferd med å forlate stasjonen. Hans første tanke var å hoppe på toget for å bryte bremseledningen, men ved nærmere overveielse fant han det sikrest å løpe inn og ringe til sporveksel 2 for å gi sporskifter Rolf Bye beskjed om å stanse toget der. Han fikk straks forbindelse, men Bye fortalte at toget nettopp var passert. Han ringte deretter til Nygården, men fikk ikke svar og ringte så straks i bygdetelefonen til Muruvik. Her fikk han forbindelse, og bad om å få Meråkeretoget stoppet. Men toget var passert. Deretter var han forberedt på det verste. Nå kunne han ikke gjøre noe for å avverge ulykken. Han ringte derfor til vakthavende togleder ved distriktssjefens kontor i Trondheim. Straks etterpå fikk han forbindelse med Nygården, og fikk da vite at kollisjonen hadde skjedd. Lokføreren på pendlertoget 2453, Oskar Solberg (42), så det møtende toget ca. 250 meter foran seg og "ga sand" for maksimal bremsing. Solberg ble slått bevisstløs i kollisjonen.

Kollisjonen

Oddvar Halvorsen hadde nettopp gått av toget i Hommelvik, gnir seg i øynene og stirrer ut i mørket. Det var ikke lys å se da han forlot perrongen. Halvorsen og hans arbeidskamerater er i ferd med å forlate perrongen og ser at arbeidstoget setter seg i bevegelse. Plutselig kommer fungerende stasjonsmester ut fra sitt kontor, kritthvit i ansiktet, og ropte: *"Det vil hende en forferdelig ulykke. To tog vil møtes"*. Oddvar Halvorsen springer øyeblikkelig rett over gata til telegrafan, får forbindelse med Arbeideravisa og en journalist og mest skriker i telefonen: *"Om sekunder eller minutter vil det hende en forferdelig togulykke innafor Hommelvik. Du må alarmere sykebler og sykehuset"*. Deretter kastet han røret fra seg, løp ut på sporet og sprang sammen med arbeidskameratene på de glatte svillene i stupmørke. Det var et forferdelig skue som møtte dem rundt svingen. Slik ble det gjengitt i en avis i 1970. Vi får tro på det, skjønt telegrafforbindelsen på den tiden tok nok lenger tid en det synes i denne gjenfortellingen.

Det rykker kraftig i vakuumbremsene på "lokalen" like etter at konduktør Nilsen smelte igjen døra inn til "ikke-røkere". (Nilsen døde senere av de alvorlige skadene). Per sperrer forskrekket øynene opp da det møtende lokomotivets front med en avblendet lykt braser inn i fronten av motorvogna - deretter blir alt mørkt. Pendlertoget 2453 fortsatte fremover hele 70 meter etter sammenstøtet med "Lokalen" (tog 2456), hvis motorvogn var fullstendig knust.



Fronten på tilhengervognen var slått inn helt til boggien. Det var et trist syn som møtte dem som kom til. Lemleste, døde og sårede lå spredt langs linjen. Da redningsmannskapet kom, kunne de konstatere at alle passasjerene i den første vogna var omkommet, unntatt en - det var Anton Hoås.

Villa Nordkapp og Nygården like ved ble tatt i bruk som hjelpehospitaler. Sanitets- og verkstedtog ble sendt fra Trondheim kl. 9:25 og ankom Hommelvik kl. 10:05. Kl. 10:42 ble sanitetsvognene skjøvet inn mot ulykkesstedet som lå i overgangen mellom en høyrekurve (radius 323 m) og en rett linje. Stigningen der er 1,5 pro. ut fra Hell i ca. 500 m lengde, deretter 5,5 pro. Tre leger ble sendt i bil fra Trondheim til ulykkesstedet, hvor to leger - samt tyske hjelpemannskap var beskjeftiget med å laste inn de hardt sårede i sykebiler som kjørte direkte til Trondheim sykehus. En del sårede ble anbrakt i en motorvogn som ble sendt til Trondheim. 12 døde ble sendt med sanitetsvogn til sykehuset i Trondheim for identifisering.

Distriktslege Einar Arntsen i Stjørdal var umiddelbart til stede ved Nygården for å bistå på ulykkesstedet. Per Hoås hadde blitt lagt sammen med de døde i Villa Nordkapp der Arntsen fant gutten under et bord, og hvor det så vidt var tegn til liv. Hadde ikke Arntsen kommet, så...hvem vet? - Legen ga ordre til noen tyske soldater om øyeblikkelig transport til Trondheim. Per ble lagt på lastepånet på en tysk militærbil og fraktet først til Røde kors, som måtte avvise øyeblikkelig operasjon på grunn av overbelastning. Deretter ble Per sendt til Trondheim sykehus, hvor alle operasjonsstuer var opptatt. Så tilbake til Røde kors, hvor tyske leger - som hadde okkupert fjerde etasje som eget militær lasarett, tilbød operasjon og etterbehandling. Inntil dette tidspunktet var det ikke ført protokoll over overlevende, sårende eller døde, men hele regionen var klar over at "lokalen" hadde kollidert i Hommelvik med arbeidstoget til Værnes.

Hjemme hos familien Hoås på Hell blir det naturligvis oppstand. For mor Anna Pauline (1900-1976) begynner et mareritt uten like, denne uvisse ventingen – som gnager et menneske i stykker sakte men sikkert, og som lager mentale sår som aldri vil gro uansett resultat. Ivar, bror til Per – hiver seg på sykkelen og med blodsmak i munnen ankommer han ulykkesstedet. Det eneste han finner etter broren og faren, er en sko som tilhørte Per. Der står altså Ivar på snart 20 år, med en sko i handa. Et avgjørende øyeblikk i livet, hvor et sinn balanserer på grensen. Dette var ikke tiden hvor noen var der. Krisepsykiatrien var ikke oppfunnet ennå. Omsorg var det nok, men først ovenfor de sårede og døde. Påførende hadde på et vis ikke fått noe navn eller ansikt. De bare flimret forbi, var att i veien – støtteapparatet hadde ikke rom for å være inkluderende. Hverken Per eller Anton lot seg oppspore med det første. Omsider ble faren funnet inne på Trondheim sykehus. Han kunne ikke snakke. Kjeven var knust. Hjemme på Hell gikk mor Anna Pauline att og fram og gråt. Ivar stod på en måte fortsatt med skoen i handa. Og slik gikk dagen. De levde for en stund i et sant helvete i dobbel betydning.



Per Hoås etter hjemkomst fra sykehuset, jula 1940

Etter som tiden gikk, svant håpet. Men det var noe som ikke stemte. Det var så merkelig at det ikke var noe igjen av Per. Hvor var han? Det skulle gå hele tre dager før han ble funnet. "Han stod opp fra det døde tredje dag, for å" – Ja, slik kan det nok både sies og føles. Per ble ikke bare fysisk preget, med et slit av smerter gjennom all ettertid, men en slik opplevelse – som den eneste levende blant de døde – satte sitt preg på ham, og ga ham en ballast av medmenneskelighet. Per ble liggende på sykehuset i en måned, men fikk komme hjem til jul –

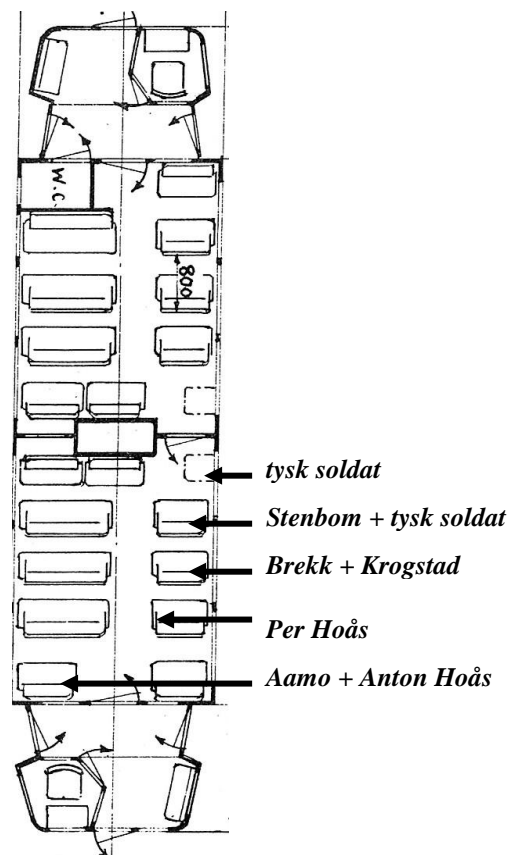
som han tilbrakte i horisontal stilling. Etter krigen ble det en ny måned på sykehus. Han sliter fortsatt med ”sin kollisjon”. Han kjenner smerter hver dag i hele kroppen, men klager ikke. De er ikke lært opp til det i Hoås-slekta.

Disse omkom på stedet eller døde umiddelbart:

| | | |
|----------------------------|-----------------|-------------------|
| Brekke, Anna Kristine (35) | husmor | Hell |
| Frigård, Einar (45) | lokfører | Trondheim |
| Hindrum, Margrethe (50) | | Leksvik |
| Ingstadbjørg, Alf (30) | | Hegra |
| Jamtli, Karl (43) | handelsbestyrer | Kopperå |
| Johansen, Aksel E | | Trondheim |
| Kringtrø, Sverre (19) | jernb.arbeider | Meråker |
| Krogstad, Lorentze (58) | | Gudå |
| Løvøen, Erik (45) | nybrottsmann | Selbu |
| Matheson-Bye, Leif (27) | ingeniør | Hell |
| Mælen, Peder (20) | jernb.arbeider | Hegra |
| Skomli, Odd P (20) | jernb.arbeider | Gudå |
| Stenbom, Frida (50) | | Hommelvik |
| Strigve, Klara | | Meråker |
| Tronsmo, Håkon | | Meråker |
| Trøan, Arne (20) | | Teveldal |
| Trøan, Peder (20) | | Teveldal (brødre) |
| Aamo, Ivar (40) | snekker | Meråker |



*Anna Kristine Brekk
omkom i ulykka*



I tillegg til disse 18 avgikk 4 ved døden senere på grunn av de skader de hadde fått ved ulykken. Ulykken kostet således 22 mennesker livet, og ca. 45 ble kvestet eller såret. Peder Mælen var forlovet med Gunvor Moen. Hun var også med på toget, og ble skadet. Alf Ingstadtrø var svoger til Ivar Aamo. Odd Skomli, som var nygift – var i lag med sin far, Peder Skomli. Han ble skadet. Leif Matheson-Bye var sønn til stasjonsmesteren på Hell. Tyske soldater som omkom ble ikke registrert av norsk helsepersonell/etterforskere.

Meråker mistet 10 av sine sambygdinger i ulykka. Handelsbestyrer Carl Jamtli fra Kopperå ble gravlagt fra Kopperå kapell tirsdag 26.november. De andre 9 ble stedt til hvile ved en fellesbegravelse ved Meråker kirke onsdag 27. Ca. 1000 mennesker overvar seremonien.

Maskininspektør E. Haaves og verkstedinspektør R. O. Eliassens rapport tilkjennegir de materielle skader på en slik måte at motorvognen var fullstendig knust, og at noen kunne overleve var et stort under. Skadens størrelse på det rullende materiell ble anslått til kr. 200 000.- 20 verkstedsarbeidere ble rekvirert fra Trondheim med rutebil. Kl. 11:35 ble verktøyvognen skjøvet innover. Kl. 16:30 var alle vogner på sporet og sendt til Hommelvik, unntatt motortilhengervognen som stod bortenfor lokomotivet. Så snart arbeidet tillot det, ble vognløftere sendt Hommelvik for et foreløpig ettersyn av de skadede vogner, som så ble sendt med ekstratog om natten kl. 03:00 til verkstedet. Kl. 23:30 var tilhengervognen (CFo 67) rensert for alle deler fra sammenstøtet og satt i stikkspor til impregneringsverket. Kl. 06:00 om morgenen den 20.november var lokomotivet på sporet. 90 meter av skinnegangen var opprevet, men linjen ble åpnet for trafikk samme morgen.

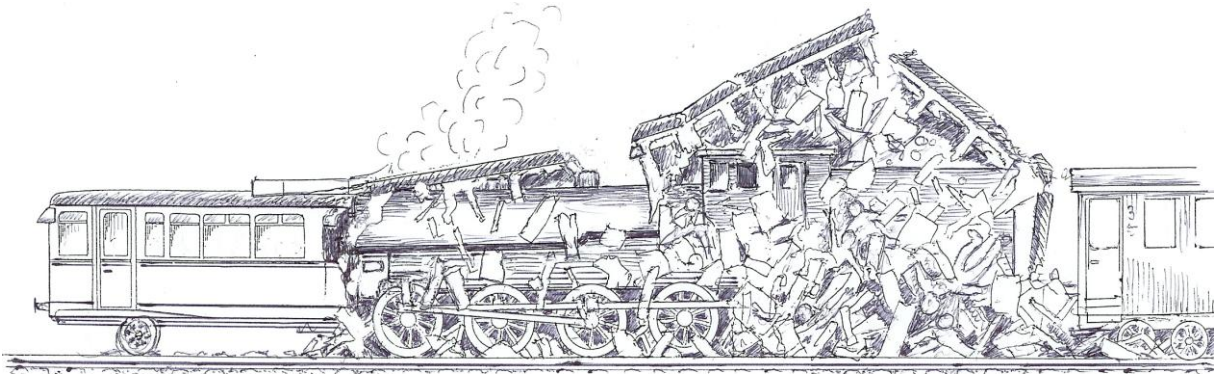
Etterspillet

Den såkalte ”betingede” avgangsordre fra ekspeditøren til togføreren – var nok ureglementert, og tyder på en form for sub-kultur. Det ble bl.a. av distriktssjefen sendt ut en forespørsel til alle de mest erfarne stasjonsmestrene i distriktet om de brukte slike ”betingede” avgangsordrer. Svært mange svarte at under den uregelmessige og relativt store trafikken av tildels prioriterte militærtog en hadde på den tiden, ble det ofte gitt slike avgangsordrer.

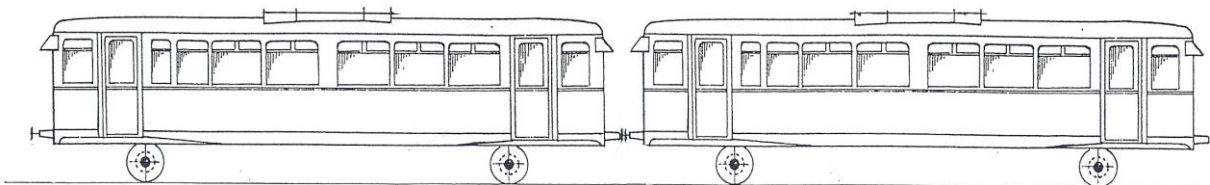
Rettslig etterforskning ble igangsatt ved Strinda- og Selbu forhørsrett dagen etter ulykken. Rettsprotokollen er behørig oversatt til tysk slik at "der Reichskommissar" skulle kunne sette seg inn i enkelthetene. Ingen var siktet, alle de impliserte ble kun avhørt rettslig som vitner. Mens undersøkelsene pågikk, ble de 6 impliserte tjenestemenn midlertidig suspenderte fra sine stillinger. Disse var:

Overkonduktør Jakob Breivik
Lokfyrbøter Oskar Solberg
Ekstra fyrbøter aspirant Gunnar Wardehaug
Bremsler Roald Bye
Telegrafist Øystein Nordtømme
Vognskriver Rolf Bye.

Etter noen måneder ble de inntatt igjen, men Breivik ble "degradert" til skifteformann. Nordtømme ble gitt en alvorlig advarsel for å ha brukt ureglementert såkalt "betinget" avgangsordre. Av dokumentene synes det som de tyske makthavere ønsket sterkt å ha en "syndebukk" for denne ulykken. Det ble overkonduktør Breivik, som ikke fikk sin stilling som overkonduktør tilbake igjen før umiddelbart etter krigens avslutning.



Tegn: Jan Hoås



Det fremgår av alle dokumenter og aviser at en avgjørende faktor ved denne ulykken var blendingspåbudet med den totale mørklegging. Hadde stasjonsområdet og togene vært normalt belyst, ville en tydelig sett om det ventede tog ikke var kommet. Det kom også frem under de rettslige avhørene at dersom frontbelysningen hadde vært normal og ikke avblendet, så ville lokførerne kunne sett det møtende tog mye tidligere og dermed fått så lange bremsestrekninger at ulykkens omfang ville blitt betydelig mindre. Av arkivene går det ikke frem noe om erstatningssaker mot NSB i forbindelse med denne ulykken.

Store togulykker

Vi låner kildestoff hos Arild S.Sommerset og Svein Sando - og tar for oss de "tørre tall" hva gjelder de verste jernbaneulykker i vår historie.

Jernbanedriften i løpet av krigen foregikk under forhold som påvirket sikkerheten på en negativ måte. Det vil derfor trolig bli feil å ta med ulykkene fra den tiden i en sammenlignbar oversikt, men for helhetens skyld gjengis noen. Det er nemlig krigen som gjør det så vanskelig å sammenligne eller utpeke de verste ulykkene hva gjelder tap av menneskeliv, da flere av ulykkene involverte tyskerne. De var lite villige til å angi tallet på døde soldater.

Med stor sannsynlighet skjedde den største ulykken i Norge ved Jørstad elv den 13.januar 1944. Et sted mellom 70 og 80 omkomne og ca. 100 skadde. Brua over Jørstad elv ble sprengt av norske hjemmestyrker (gruppen Woodlark) seks timer før toget endte i en vrakhaug i elva.

Nest største ulykke var trolig Breifossulykken den 28.februar 1944 med 24 norske og et

ukjent (men antagelig ikke så veldig stort) antall tyske døde. Ryktet tilsier at et tanktog med olje til "Tirpitz", på vei ned fra fjellet mistet bremsene, antagelig på grunn av en kombinasjon av sterk kulde og elendige smøremidler. En håpet toget ville spore av på Geilo stasjon idet det ble sendt gjennom avvikende sporveksler. Men toget holdt seg dessverre på sporet, og fortsatte i stadig større fart nedover mot Hol. Da hadde vestgående natt-tog allerede forlatt Hol stasjon og lot seg ikke stoppe. De to togene braste sammen ved Breifossen. I likhet med Åsta-ulykken i 2000 tok en del av vognene fyr. Noen av tankvognene sprang nemlig lekk og personvognene var den gangen av teak.

Den tredje største ulykken i Norge, er den største i fredstid, nemlig den ellers så hyppig omtalte Tretten-ulykken 22.februar 1975, med 27 døde og 25 skadde. Ulykken ligner mye på Åsta-ulykken i og med at strekningen hadde fjernstyring, men ikke automatisk togstopp, og den direkte årsaken er at tog i begge tilfeller angivelig har passert et stopp-signal. I ingen av tilfellene fantes det stasjonspersonale som hadde ansvar for toggangen.

Først på fjerde plass kommer så Hommelvik-ulykken med sine 22 døde. På de neste plassene følger Åsta 4. januar 2000 (19 døde, 25 skadd), Hjuksebø 15.november 1950 (13 døde, 6 skadd), Lesjaverk 30.april 1940 (11 døde og mange skadd), Stod-Valøy-ulykken 3.mai 1940 (7 døde, ca. 30 skadd) og til slutt på listen av ulykker med mer enn 5 døde: Nidareid 18.september 1921 med 6 døde og 12 skadd. - I tillegg var det en ulykke 30.april 1940 under felttoget i Norge ved Verma i Romsdalen, der to tog kolliderte mens krigshandlinger pågikk. Kildene oppgir ikke hvor mange liv som gikk tapt der.

Nidareid-ulykken er kanskje den som i ettertid har vært mest omtalt. Det skyldes ikke antallet døde, for der er den altså nr.9 på lista. Men ulykken skjedde i umiddelbar etterkant av festlighetene i forbindelse med Dovrebanens høytidelige åpning i 1921, og mange av de omkomne var samfunnstopper.

Det sies også at kongen "nesten" kom til å reise med ulykkestoget. Den var imidlertid den første større ulykke, og innledet for så vidt den moderne risiko-tidsalder. Denne ulykken medførte straks en del endringer i sikkerhetsforskriftene for å hindre slike misforståelser som var med på å gjøre den ulykken mulig. Ser vi bort fra ulykkene under krigen, har vi kun hatt fire jernbaneulykker med mer enn 5 omkomne reisende. De sprer seg uhyggelig jevnt i tid: 1921 Nidareid, 1950 Hjuksebø, 1975 Tretten og 2000 Åsta. Et slags 25-års syndrom, hvor turistseasonen (sommeren) har gått fri. Bank i bordet.

Sluttkommentar til ulykka i Hommelvik

I ei motorvogn sitter det mennesker tett i tett. En far sitter på en benk. En sønn sitter på en annen benk et annet sted i vogna. En togkollisjon inntreffer. Nesten alle omkommer. De to som berger livet sitter ikke bare fra hverandre på ulike plasser i vogna, men de tilhører samme familie, far og sønn. Og så er det fortsatt noen som ikke tror på noen "Gud"! For den som ikke har fått med seg poenget, kan jeg fortelle at det ble ikke hoppski på Per den dagen.

