

Godstog kvaser godstog på Støvring Station 1931

Skrevet af Niels Nørgaard Nielsen

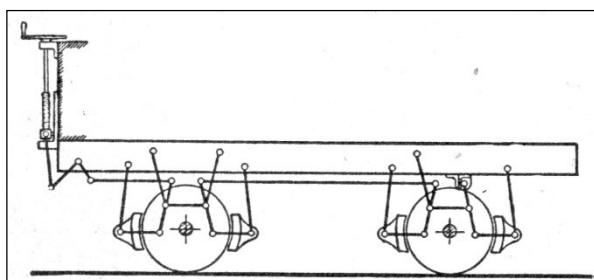


Et persontog holder på Støvring Station med et lokomotiv af typen Litra K spændt for

Først på eftermiddagen tirsdag den 7. april 1931 skete der på jernbanestationen i Støvring et voldsomt uheld, idet et godstog, der kom fra Randers, bragede op bag i et andet godstog, der holdt på stationens vigespor. Resultatet var, at elleve godsvogne væltede, hvoraf nogle var totalt smadrede, og et lokomotiv blev delvist afsporet og kraftigt beskadiget. Nærmest ved et usandsynligt held kom ingen mennesker noget til.

Det voldsomme sammenstød skete mellem to godstog. Det, der holdt på stationen, og som blev påkørt, var et ordinært tog, der plejede at være i Aalborg ved 11-tiden. Det var imidlertid blevet forsinket, og det nåede først til Støvring mellem kl. 13 og 13.30. Det var meningen, at det skulle vente her, indtil et gennemkørende godstog med 27 vogne, kaldet et særgodstog, der også kom sydfra, havde passeret. For at lade det gennemgående godstog passere, var det kørt ind på vigespor, spor 1, der løb foran stationsperronen.

Særgodstoget, forspændt damplokomotivet K 572, blev ført af den rutinerede 46-årige lokomotivfører Magnus Peter Røgilds, der for øvrigt var socialdemokratisk medlem af Vejgård Sogneråd og formand for lokomotivførerne ved DSB. Lokomotiverne, begge af typen Litra K, var en gammel kending hos DSB på dette tidspunkt og var først og fremmest beregnet til persontogstrafik. Typen var konstrueret af DSB's navnkundige maskiningeniør Otto Busse tilbage i 1894, og de sidste af de i alt et hundrede maskiner blev leveret i 1902. K 572 var bygget på lokomotivfabrikken Breda i Milano, Italien i år 1900, og havde altså 31 år på bagen. De sidste af typen, hvilket også gælder K 572, var i drift til omkring 1950, hvorefter de udrangeredes. Som et kuriosum kan nævnes, at de nutidige knap så driftsikre IC4-tog er fra samme fabrik, men her har Otto Busse jo selvsagt ikke været inde over.



Skruebremsernes funktion. Når der blev givet signal, skulle der skrues på svinget til venstre, hvilket aktiverede bremserne

De 27 vogne var for en stor dels vedkommende tungt læssede, flere med kunstgødning, andre med cementrør. Desuden medførtes en række vogne med blandet gods og nogle tankvogne, hvoraf den ene dog var tom. Et tog af denne type måtte på strækningen op til Støvring køre med en fart af mellem 40 og 45 km/t.

Når et godstog tilbage i 1931 skulle bremse op, skete det på den måde, at lokomotivføre-

ren med fløjten gav signal til folkene i bremsehusene, at der skulle bremses. Dette skete ved manuelt at skrue bremserne i bund med håndsvinget, som vist på illustrationen. Reglen var, at der skulle være bremse på en syvendedel af vognakslerne. Da dette tog havde i alt 56 vognaksler, skulle der bremses på otte aksler. Der var bremsebetjening på de toakslede vogne nr. 6 og nr. 16 og samt den fireakslede vogn nr. 27 regnet fra lokomotivet. Efterfølgende konstateredes, at reglerne var opfyldt, forudsat at toget ikke kørte hurtigere end det tilladte. Alle bremserne, inklusiv lokomotivets egne, havde så vidt man efterfølgende kunne konstatere virket efter hensigten.

Fra Skørping til Lindenberg Å går terrænet kraftigt nedad, hvilket medfører, at et damplokomotiv efterspændt de mange tungt læssede vogne kommer godt op i fart, selv om der ikke fra dampkedlen tilføres damp. Toget kører så at sige på frihjul. Lokomotivfører Røgilds anslog siden, at farten havde været mellem 55 og 65 km/t, mens folkene i bremsehusene anslog farten til mellem 65 og 70 km/t. En hastighed på 60 km/t ved passagen af Lindenberg Å var efter andre lokomotivføreres senere udsagn ikke ualmindelig eller uforsvarlig. Efter passagen af Lindenberg Å går det igen op ad bakke, så togets hastighed vil uden damptilførsel aftage betragteligt. Af uforklarlige grunde satte Røgilds imidlertid damp på maskinen for en kort stund efter Lindenberg Å. Selv mente han, det var i så lang tid, som det tog fyrbøderen at hælde to til tre skovlfulde kul i fyret, mens fyrbøderen mente, der var tale om fem til seks skovlfulde. Faktum er i hvert fald, at toget ikke tog farten af i samme grad, som det var normalt.

Fra stationen var der sat stopsignal til særgodstoget, idet sporskiftet syd for stationen endnu ikke var blevet skiftet til fri gennemkørsel ad hovedsporet, spor 2. Dette på trods af, at man vidste, at særgodstoget meget snart ville passere. Signalet var anbragt cirka 200 meter fra selve stationsbygningen, og cirka 100 meter længere borte var der endnu et signal, der fungerer automatisk med det første, og som derfor ligeledes viste stop. På stationen kunne man ikke tro andet, end at signalet var blevet forstået af føreren af det efterfølgende tog. Så snart Røgilds fik øje på stopsignalet satte han lokomotivets bremse i og signalerede til folkene i bremsehusene, at der skulle bremses. Det første bremsesignal blev muligvis kun hørt af betjeningen i det forreste bremsehus, mens alle hørte de efterfølgende, og der bremsedes af al magt. Skinnerne var ikke fedtede og de var tørre, så der bremsedes alt hvad der var muligt. Alligevel stod det snart klart for Røgilds og de andre på toget, at toget ikke ville kunne standses i tide.



De væltede og knuste vogne på hovedsporet. Lokomotivet til højre er hjælpetoget fra Aalborg. Læge Arne Hjort kom snart på stedet og tog de billeder, der illustrerer denne artikel

Røgilds fløjtede nu faresignalet, hvilket hørtes inde på stationen, hvor man jo godt var klar over at sporskiftet ikke var skiftet til det gennemgående spor. Assistent Olesen så straks, at det ikke var muligt at nå at skifte sporskiftet i tide, men han fik advaret kuskens på et hestekøretøj, der holdt ved stationen og personalet ved det holdende tog. Lokomotivføreren på dette forsøgte at få sat toget i gang, men nåede det ikke. Fyrbøder Jespersen

sprang, umiddelbart før påkørselen skete, af lokomotivet, og det lykkedes ham i så nogenlunde god behold at komme ned på perronen. Det samme gjorde portør Jensen, der betjente det forreste bremsehus og i sidste øjeblik inden sammenstødet var entret over på vogn nr. 7 og

havde aktiveret også dennes bremses. Lokomotivfører Røgilds blev derimod på maskinen og forsøgte til det sidste af al mængde at bremse maskinen.

Med et vældigt brag tørnede særtoget, hvis fart stadig var 10 og snarere 15 km/t, ind i det holdende tog, hvis elleve bageste vogne det i et nu fejede til side, hvorefter maskinen løb af sporet med den bageste af de påkørte vogn hængende på skorstenen. De andre vogne var væltet ind over hovedsporet. Nogle stykker lå helt på siden, andre med hjulene i vejret, mens fire var fuldstændig splintret til pindebrænde og filtret sammen i en mægtig dyng af jern og træ. Flere steder var alle sveller revet op, og skinnerne var dermed underminerede.

At ingen mennesker kom til skade må siges at være et lykketræf. Lokomotivfører Røgilds udtalte efterfølgende, at han heller ikke selv fattede, at han slap levende fra det. Da vognene bragede sammen foran ham, ventede han, at også lokomotivet ville vælte. For ham var uheldet selvsagt en meget uhyggelig oplevelse. Da det blev klart, at en ulykke ikke var til at undgå, sprang fyrbøder Jespersen efter Røgilds ordre af toget ned på perronen uden at komme noget til, mens Røgilds blev på sin post samtidig med, at han bremsede og tænkte, at han ville blive krøbling for livstid. Det skete ikke; han slap uden en skramme.



På tankvognen til venstre ses bremsehuse

På det tog, der holdt på perronen, var der som normen foreskrev bremsebetjening på en del af vognene, og blandt de vogne, der blev totalt knust, var to med bremsehuse. Det personale, der betjente bremsene, havde imidlertid netop forladt deres plads i bremsehuse for at være behjælpelig med noget gods. Havde de været på deres plads, ville de uvægerligt være blevet dræbt. Der kunne

også være sket det, at vognstumper, hjul og hele togvogne, der hvirvlede rundt i luften, kunne have ramt folk, der stod på perronen. Det skete imidlertid ikke, og det spillede sikkert ind, at det holdende tog havde en last af lettere karakter, sådan at vognene let gav efter og væltede til den side, hvor jernbanelegemet skræner, medens særtoget havde mange tunge vogne, der holdt det på ret køl. Forrest i toget var i øvrigt to tankvogne med henholdsvis petroleum og benzin og begge mærkede "Forsigtig rangering". Var disse to vogne væltede, ville ulykken sandsynligvis have fået et ganske andet omfang.

Flere af de knuste vogne var mast fuldstændig til pindebrænde. Rejsegods og stykgods lå ødelagt og spredt på banestrækningen. Stumper af togmateriel var røget helt op på perronen, og vinen fra nogle knuste vinkasser drev i stride strømme hen ad banelegemet. Lokomotivfører Røgilds fra særtoget sad i første omgang fast halvvejs inde i førerhuset uden at kunne komme ud. Det varede dog ikke så længe, inden han blev befriet.

Et øjenvidne til sammenstødet fortalte om det uhyggelige øjeblik: "Jeg så ulykkestoget nærme sig, og, syntes jeg, i meget stærk fart på vej ind på stationen. Jeg troede så, at det ville passere stationen på hovedsporet og uden at holde, men blev forfærdet, da jeg et øjeblik efter så det styre lige på det holdende godstog, der ligesom det første var for nordgående. To sekunder efter skete det. Der lød et skrald, ikke noget egentligt brag, og det ene tog ligesom gled ind i det andet". Det vældige brag, der lød da togene stødte sammen, fik straks en stor del af Støv-



Rygtet om sammenstødet havde snart bredt sig over hele Støvring, og mange nysgerrige ilede til for at se til

rings beboere til at ile ned på stationen for at se, hvad der var sket, så i løbet af meget kort tid var der næsten sort af nysgerrige mennesker overalt på jernbanen. Også en stor del af stationens personale ilede til, grunde for at finde nogle af deres kolleger i ruinerne. Men det viste sig snart, at der ikke var sket skade på mennesker, og man åndede lettet op.

Så snart uheldet på Støvring Station var meldt til de overordnede myndigheder i DSB, myldrede det til med sagkyndige, der skulle undersøge, hvad der var sket. Bl.a. kom trafikbestyrer Gustav Hansen i bil fra Aarhus, distriktschef Aalborg, trafikinspektør Skierbek, trafikkontrollør Hollesen, maskinbestyrer Dorph og maskiningeniør Mansa. Desuden var stationsmester Arendt, Støvring, naturligvis også på pletten.

Hjælpetogene fra Aalborg og Randers var kommet til stede med rigeligt mandskab, 50 til 60 mand, der under maskiningeniør Mansa og maskinbestyrer Dorphs ledelse gik i gang med at rydde sporene, hvad hurtigt viste sig at være et meget vanskeligt stykke arbejde. Den forreste del af det påkørte tog, der ingen skade havde taget, blev snart transporteret videre af et lokomotiv udsendt fra Aalborg, mens den sidste ubeskadigede del af særtoget var blevet bragt syd på til Hobro. Men på vigesporret stod stadig det havarerede lokomotiv med et par påhængende vogne, mens hovedsporet var fuldstændig blokeret af de splintrede vogne.



Lokomotivet holder stadig på stationens vigespor, mens hjælpetoget fra Aalborg er kørt frem til de væltede godsvogne på hovedsporet

Toget fra Aalborg 15.04 og motortoget til Aalborg 15.02 udvekslede passagerer, sådan at i hvert fald det sydgående tog kunne komme videre med kun uvæsentlig forsinkelse.

Persontoget syd fra, der skulle være inde kl. 18.01, kom rettidigt til Støvring og blev her modtaget af toget fra Aalborg 16.56. Der måtte i dette tilfælde både skiftes passagerer og post.

Ved 19-tiden var det lykkedes at få lokomotivet bragt på sporet igen, og det kunne nu slæbes bort, hvorefter vigesporret langs stationsbygningen kunne gøres i stand til at modtage både et eksprestog fra Randers og to eksprestog fra Aalborg med sovevogne osv., uden at man behøvede at foretage nogen udskiftning. Den regelmæssige togdrift var dermed genoptaget.

Noget mere besværligt var det med rydning af hovedsporet, hvor det krævede betydeligt arbejde blot at rykke en eneste vogn en tomme. Vognene lå i et syndigt roderi, men ved hjælp af tove, hejseværk og alt hvad dertil hørte, lykkedes det at fjerne den ene vogn efter den anden.

Der blev arbejdet på Støvring Station til kl. 01.30 om natten. Da var begge spor ryddet, men hovedsporet var foreløbig ikke brugeligt, da det havde betydelig skade ved den hårde medfart. Alle tog måtte de følgende dage rangeres gennem Støvring, idet signalsystemet også var blevet ødelagt. Den materielle skade kom til at beløbe sig til 11.500 kroner, mens skaden på gods var cirka 1.050 kroner.

Særtogets lokomotivfører, Røgilds fra Vejgård, fortæller selv, at han i god tid var opmærksom på, at signalet var sat på stop og satte bremsen i på lokomotivet og signalerede til folkene i bremsehusene på godsvognene, at de skulle skrue bremserne til, alt hvad de kunne. Han var ikke helt klar over om ordren til stærkest mulig bremsning var blevet fulgt. Han blev imidlertid snart klar over, at lige meget hvad, kunne han ikke standse toget, og han udstødte flere faresignaler med fløjten for at advare folkene på stationen.

Lokomotivfører Røgilds var efterfølgende noget chokeret og følte sig træt og var sikkert noget forvirret efter dagens voldsomme begivenheder og tog helst plads på sin maskine, der stadig stod og hvæsende damp ud. Han ønskede ikke at udtale sig om årsagerne til journalister eller andre, før han havde indgivet rapport til distriktet, men han antydede dog, at han kunne tænke sig, at det forældede bremsesystem som stadig benyttedes i godstog, havde en væsentlig andel. Det var et spørgsmål, som man gentagne gange havde drøftet inden for lokomotivførerorganisationen, idet man hævdede, at skrubremserne ikke var tilstrækkelige til, at en lokomotivfører kunne styre sit tog. Havde de pågældende godsvogne haft vakuumbremser, som i øvrigt havde været standard i persontog siden begyndelsen af 1900-tallet, ville uheldet aldrig være sket, mente han. Hertil kom så yderligere, at lokomotivet ikke var en godstogsmaskine, men en hurtigtkørende K-persontogsmaskine, som om morgenen var blevet benyttet til at køre et eksprestog fra Aalborg til Randers, og som i øvrigt var den type, der anvendtes i nordenfjords hurtigtog. Det var efter Røgilds opfattelse vanskelig at standse, når togets vogne ikke var udstyret med vakuumbremser.



Lokomotivet Litra K 572 holder stadig på stationen med dampen oppe

En journalist fra Aalborg Amtstidende talte med trafikbestyrer Gustav Hansen, Aarhus, der udtalte, at det ved den foreløbige undersøgelse var konstateret, at alle togets bremser havde været i forskriftsmæssig orden og at toget havde været forsynet med det tilstrækkelige antal bremser. Togets bremsevne afhang imidlertid af farten, som igen i nogen grad har været afhængig af, at det gik ned ad bakke mod Linden-

borg Å og derefter opad mod Støvring Station. Lokomotivføreren på særgodstoget havde været af den mening, at han ikke skulle standse i Støvring, og han havde haft temmelig stærk fart på, idet også hans tog var noget forsinket. Han troede, at det tog, der holdt på stationen for længst var nået til Aalborg. Indtil det sidste regnede han derfor med, at stopsignalet skulle blive skiftet, og først da han så, at dette alligevel ikke skete, gav han signal til bremsning.

Trafikkontrollør Hr. Hollesen fortalte til Aalborg Amtstidende: ”Efter de forklaringer, vi foreløbig har fået, er der tilsyneladende ikke begået tjenesteforseelse fra nogen side, men dermed kan man naturligvis ikke slå sig til ro. Offentligheden forlanger selvfølgelig en forklaring på, hvorledes et tog således uden videre kan løbe ind i et andet, som nu i dette tilfælde var et godstog, men som jo lige så godt kunne have været et persontog. Det må jo ikke kunne ske”. Journalisten spurgte så ind til, om det kunne betyde noget, at det ikke var en godstogsmaskine, men en hurtigtogsmaskine, der havde været spændt for godsvognene, hvortil Hollesen svarede: ”Det er rigtigt, at K-maskinerne ikke er så lette at holde, men det ved lokomotivførerne, og lokomotiverne bruges til daglig til særgodstog. Men hele spørgsmålet vil nu blive grundig undersøgt. Der er berammet forhør til i eftermiddag, hvor alle sagens implicerede vil blive afhørt. Derefter vil sagen blive indberettet til generaldirektoratet, og den vil sandsynligvis ende hos auditøren. Før hele sagen er belyst, vil der ikke over for offentligheden blive givet meddelelse om, hvor skylden ligger”. Hr. Hollesen sluttede med at sige, at Røgilds ansås for at være en af de dygtigste lokomotivførere, som togpersonalet altid var glade for at køre med.

Når man sammenholder de forskellige udsagn om uheldet, må man konstatere, at det havde mange årsager. Lokomotivfører Røgilds, der som sagt gik for at være en dygtig og samvittighedsfuld lokomotivfører, gik ud fra som en selvfølge, at han kunne køre uhindret gennem Støvring på hovedsporet, da hans tog havde status af gennemgående hurtigtog, og at et eventuelt tog på Støvring Station ville være kørt ind på vigesporet. Det langsommere forankørende godstog var ganske rigtigt kørt ind på vigesporet, men sporskiftet var endnu ikke skiftet over til gennemkørsel på hovedsporet, hvilket kan undre, for på stationen vidste man jo, at der kom et efterfølgende tog, der skulle passere. Da lokomotivfører Røgilds så, at der var stopsignal, gav han straks signal til folkene i bremsehusene om at bremse, hvad de efter alt at dømme straks gjorde, og selv bremsede han lokomotivet af al kraft. Toget havde imidlertid så meget fart på, at toget med de mange tungt læssede godsvogne og de gammeldags bremsere ikke kunne nå at stoppe inden sammenstødet.

Efterfølgende undersøgelser viste, at alle bremsere var skruet fast, og at toget endog medførte en vogn med bremsere mere end reglementet foreskrev. Havde signalmasterne været anbragt med større afstand til stationen end de henholdsvis to hundrede og tre hundrede meter, kunne opbremsningen sandsynligvis være lykkedes. Sammenstødet pegede på en brist i jernbanernes sikkerhedssystemer. Det kunne lige så godt have været et persontog, det løbske godstog bragte ind i, og havde der været passagerer i de fem-seks værst medtagne vogne, er det ikke svært at tænke sig til hvad der var blevet af dem. Siden er der sket mange forbedringer af sikkerheden. Allerede ved slutningen af 1930'erne var alle DSB's godstog forsynet med vakuumbremsere, og signalssystemerne er til stadighed blevet forbedret.

Den efterfølgende auditørundersøgelse placerede 15. juli udelukkende ansvaret for hændelsen på lokomotivfører Røgilds: ”Ansvaret for uheldet må alene pålægges lokomotivfører Røgilds. Han har forset sig ved at køre med en hastighed, der betydeligt oversteg den tilladte og ikke udvist tilbørlig betænksomhed med hensyn til at nedsætte farten, da toget nærmede sig Støvring Station. Det må antages, at han har observeret stationssignalerne og deres stilling så tidligt, som det overhovedet var muligt, og han har derefter udvist megen god konduite. Han forblev uden hensyn til fare for egen person på maskinen til det sidste”. Efterfølgende blev Røgilds dømt til at betale en bøde på en tredjedel af en månedsløn og blev sat til kun at køre rangerkørsel og ikke at køre ordinære tog i et år. Portør Jensen, der efter at have skruet bremsere fast på vogn nr. 6, var entret over på vogn nr. 7 for at fastskruer dennes bremsere, fik stor anerkendelse for ”udvist meget god konduite”.

Lokomotivfører Røgilds døde 22. marts 1932 af den sukkersyge, der længe havde plaget ham.