

$$\frac{21}{4} - \frac{13}{7}$$

$$15^2 + 7\frac{1}{2}$$

$$14.6 \quad 3.8$$

Sag Nr. 16/1931.

Hermed fremsendes tjenstligst Forhørsudskrift med Bilag vedrørende, at Særtog 6909 den 7. April d.A., der fremførtes af Lokomotivfører M.P. Røgilds af Aalborg, kørte ind paa Støvring Station for Stop-signal og paakørte det her holdende Tog 2915.

6. Trafiksektions Indberetning, Forhørsbilag 9, i Forbindelse med Lokomotivfører Røgilds' Forklaring til den tilsynsførende Maskiningeniør, Forhørsbilag 10, indeholder et Resume af Sagens Omstændigheder, hvortil jeg kan henvise. Jeg tillader mig endvidere at henvise til Lokomotivfører Røgilds's og hans Fyrbøders, Lokomotivfyrbøder C.A. Jespersens, detaillerede Forklaringer i Forhørsudskriften Side 5-8 og Side 11-12 (nederst) og skal i Tilslutning til disse Henvisninger yderligere anføre:

Særtoget bestod af K-Maskine og 27 Vogne med 56 Aksler, nemlig 24 læssede og 2 tomme toakslede Godsvogne samt 1 Ck (fireakslet Truck-Kupevogn), Belastning 42,0 Vgl. Vognene var tungt læssede, flere med Kunstgødning; den ene af de tomme Vogne var en Tankvogn; alle lukkede Vogne var læssede med Vognladningsgods. Ifølge Traktabellen kan en K-Maskine paa Strækningen Hobro-Doense-Hvarre højst fremføre 42 Vgl. derfra til Støvring 48 Vgl., hvorfor samt af Hensyn til Bremsebetjeningen det ogsaa havde været nødvendigt at nedsætte Togets Art fra B 45 km til L.G. 40 km. Herefter skulde paa Strækningen Hobro-Støvring 1/7 af Vognakslerne være betjente, og dette Krav var godt og vel fyldstgjort: Der var 54 "hele" Aksler i Toget, og der betjentes Bremsen i følgende Vogne: 6. Vogn fra Maskinen, en P, læsset med 15 Tons Kunst-

gødning, betjent af Portør J.Jensen (2564), Randers; 16'Vogn fra Maskinen, en P, læsset med 15 Tons Cementrør, betjent af Togbetjent A.Christensen (404), Aalborg; bageste Vogn, Ck-Voggen, betjent af den fungerende Togfører, Togbetjent P.Lauridsen (669), Aalborg; ialt var saaledes 8 Aksler bremsebetjente.

Sæertoget opnaede under Kørslen for Afspærring ad det lange Fald ned til Lindenberg Aa en Hastighed, der betydeligt oversteg den højst tilladte, 40 km/T.. Lokomotivfører Røgilds anslaar i Bilag 10 Farten paa Slutningen af Faldet til 60 a 65 km, hvad han dog overfor undertegnede i Overensstemmelse med Lokomotivfyrbøder Jespersens Skøn ændrer til 55 a 60 km. Togpersonalet anslaar skønsmæssigt, - men med alt Forbehold, bl.a. fordi P-Vogne slingrer stærkt allerede ved 45 km Hastighed - den opnaede Fart til 65 a 70 km (Togføreren og Portør Jensen) eller til 60 a 70 km (Togbetjent Christensen).- Lokomotivføreren mener, at Farten ved Paakørslen af Tog 2915 var nedbragt til ca. 10 km, Fyrbøderen mener 10 a 15 km, Togføreren og Togbetjent Christensen mener ca.15 km, idet Togføreren tilføjer "ikke derunder", og den fungerende Stationsbestyrer i Støvring, Assistent O.M.Olesen, mener ligeledes ca. 15 km.

Mærkeligt nok har ifølge de af Skørping og Støvring Stationer opgivne Tider (Passagetid i Skørping Kl.13,02, Ankomst til Støvring Kl.13,14) Toget brugt 12 Minutter til at køre de 7,5 km mellem de to Stationer, hvilket giver en Gennemsnitshastighed af kun 37,5 km/T. Der maa utvivlsomt være noget urigtigt herved.

Lokomotivfører Røgilds har efter sin Forklaring opdaget, at det fremskudte Signal for Støvring stod paa "Kør langsomt", saasnart Signalet overhovedet kunde ses, og da spærret af for Dampen og fløjtet Bremsesignal 1'Gang. Stedet, hvor Signalet første Gang er synligt over en ganske kort Strækning, er mærket med et blaat Kryds paa vedlagte Skitse (som jeg har udfærdiget efter Længdeprofilet Forhørsbilag 25, der er i saa stor Maalestok, at det er mindre overskueligt). Lokomotivføreren har jo derefter bremset, sandet og fløjtet af al Magt.- Lokomotivfyrbøder Jespersen bekræfter, at Lokomotivføreren fløjtede 1' Bremsesignal paa det angivne Sted, og tilføjer, at Sandingen begyndte lidt foran det 3' Afstandsmærke; Ledvogter Christensen i Vogterhus 138

bevidner, at der fløjtedes fra Sartogets Maskine allerede ude omkring ved det 1' Afstandsmærke, mulig nok før dette var passeret. Assistent Olesen, Støvring, samt 2 Mand af Togpersonalet i Tog 2915, bevidner, at Maskinen var helt ude omkring ved det fremskudte Signal, da de hørte Faresignalerne fra den.

Togpersonalet forklarer angaaende deres Bremsebetjening:

Togføreren saa ved Udkig ad det nedslaaede Vindue paa højre Side, at det fremskudte Signal viste "Kør langsomt", og trak da sin Bremse an; umiddelbart derpaa hørte han 1' Bremsesignal fra Lokomotivet og spændte da Bremsen saa haardt, han kunde. Hjulene gled ikke. Tørningen mærkedes ikke videre kraftigt i Ok-Vognen, kun Papirerne faldt ned af Banken, og det gav ikke Bagslag, hvad viser, at Bremsen stod fast. Togføreren befalte ikke Bremseklodserne paa sin Vogn; han mener, at han i Øjeblikket ikke tænkte derpaa, idet han var sikker paa, at hans Bremse virkede godt.

Da Togføreren ikke han have set det fremskudte Signal tidligere end paa formævnte med blaåt Kryds mærkede Sted, har han altsaa ikke hørt noget Bremsesignal afgivet fra Maskinen paa dette Sted.

Togbetjent Christensen, i 16' Vogn, hørte flere Bremsesignaler fra Lokomotivet og skruede straks, da han hørte det første, sin Bremse fast, hvortil medgik 8 a 9 Omdrejninger af Svinget; umiddelbart derpaa passerede hans Vogn det 3' Afstandsmærke. Bremsen virkede godt. Toget tørnede kraftigt, dog uden at give Bagslag. Christensen løb frem til Lokomotivet, men da han havde faaet at vide, at ingen af dettes Personale var kommet til Skade, gik han tilbage langs Toget, hvor han mødte Togføreren Nord for sin egen Vogn. Paa Christensens Opfordring fulgte Togføreren med ham tilbage til Vognen og befalte dens Bremseklodser. Togføreren erklærer, at disse endnu stod fast mod Hjulene og var saa varme, at han ikke kunde holde sin Haand paa dem.

Ifald det første Bremsesignal, Togbetjent Christensen hørte, er afgivet ude ved det med blaåt Kryds paa Skitsen betegnede Sted, har Toget kørt ca. 700 m, medens Christensen skruede sin Bremse fast.

Portør Jensen, i 6' Vogn, hvis Bremse var god, hørte 2 almindelige Bremsesignaler fra Lokomotivet og derefter Faresignal; han mener ikke at have overhørt noget Fløjtesignal. Han bremsede straks

efter at have hørt Bremsesignal første gang; han, der ikke var stedkendt paa Linien, kan ikke nøjere angive, hvor Toget da var. Da han havde Følelse af, at Toget ikke kunde standse foran Indkørselssignalet, som han saa stod paa "Stop", entrede han over i den 7'Vogn og satte ogsaa dennes Bremse fast; han var enten ifærd eller færdig hermed, da Vognen passerede Indkørselssignalet. Umiddelbart før Tørningen sprang han af Toget. Han forslog sig herved noget, men havde paa Forhørets Tidspunkt ingen Men deraf.

Togføreren undersøgte, da han undervejs til Stationen fra 16'Vogn, kom til 6'Vogn, dennes Bremseklodser og fandt dem staaende fast og varme, dog mindre varme end Klodserne paa 16'Vogn. Inde paa Stationen meddelte Portør Jensen Togføreren, at han ogsaa havde sat 7'Vogns Bremse fast, og Togføreren gik da, ledsaget af Jensen, tilbage til denne Vogn og konstaterede, at Klodserne stod fast, men ikke var varme. Begge mener, at der da var forløbet ca. 10 Minutter efter Togets Standning.

Selv om Togpersonalets Forklaringer kan tyde paa, eller dog ikke positivt bekræfter, at de har hørt det 1'Bremsesignal, Lokomotivføreren forklarer at have afgivet, og bremsed ifølge dette, maa det dog efter deres Forklaringer siges, at de har været opmærksomme paa Bremsesignalerne og bremsed behørigt foran Støvring.- Lokomotivfører Bøgilds fremførte i Forhøret, at Bremsen i Ck-Vognen ifølge Udtalelse af en Motorfører, der Uheldsdagen havde haft Vognen i sit Motortog Syd paa fra Skørping, ingen Virkning havde. Motorføreren blev afhørt og erklærede som sin Mening, at enten maatte Bremsen i Ck-Vognen ikke være god, eller ogsaa blev den ikke betjent godt. Den Mand, der i Motortoget betjente Ck-Vognens Bremse, Togbetjent C.Nielsen (392) af Aalborg, erklærer imidlertid, at Bremsen skruedes let og virkede godt, men at han, da der ingen Bremsesignaler afgaves fra Motorvognen, først kunde bremse, naar han mærkede, at Føreren bremsede Motorvognen. Der kan herefter ikke tillægges Motorføreren Formening om, at Bremsen var daarlig, nogen Betydning.

Lokomotivfører Bøgilds forlangte ikke Bremseklodserne undersøgte. Togføreren forklarer, at han tænkte paa at bede Stationsbestyreren undersøge dem, men da han ved i den Anledning at aabne Døren til

Stationskontoret saa, at Stationsforstanderen og Assistent Olesen var stærkt optagne ved Telegrafan, opgav han sin Hensigt.

Skinnerne var ikke fedtede; det var tørt Føre og Vindstille.

Faresignalerne virkede, som af Lokomotivfører Røgilds tilsigtet, advarende inde paa Stationen: Indgangssporskifterne i Støvring er ikke centralbetjente, og da Assistent Olesen ved at iagttage, at Særtoget gik forbi Indkørselssignalmasten, blev klar over, at der var Fare for, at det vilde køre helt ind, var der ikke Tid til at løbe ud til sydlige Indgangssporskifte, Nr.1, og faa dette omstillet, men Assistenten advarede Kusken paa et Hestekøretøj, der holdt paa Vejen ved Stationen, og Toggpersonalet ved Godsudvekslingen i Tog 2915, 2 Mand; den ene af disse var Pakmesteren, og han hørte selv Faresignalerne og advarede den anden Mand og det ved Rangeringen i Togets Nordende beskæftigede Personale, som hørte Varskoet eller selve Faresignalet; Lokomotivføreren af Tog 2915 hørte Faresignalet og opdagede Særtoget, da dets Maskine var formentlig lige ved sydlige Indgangssporskifte, og han forsøgte da at rykke frem med Toget, men dette sprængtes herved, antagelig fordi Em-Vognen i Bagtoget var bremset.

Fra Hovedsignalet til det Sted inde paa Støvring Station, hvor Særtogets Maskine standsede efter Paakørslen, er der (ifølge Bilag 25 og Bilag 12) en Afstand af ialt ca. 490 m.

Lokomotivfører Røgilds erklærer, at hans Kørsel fra Skørping til Støvring ikke var anderledes, end den i Almindelighed foretages af Lokomotivførerne i Aalborg, og ikke uforsvarlig, idet han ifølge sin mangeaarige Erfaring og sit Kendskab til Strækningen maatte kunne regne med, at han kunde standse Toget foran eventuelt Stopsignal for Støvring, men blev skuffet i sin Tillid til Bremsningen. Lokomotivfører V.Nygaard Petersen, af Tog 2915, der i 10 Aar har kørt i Reserven fra Aalborg og følgelig har kørt med næsten alle Førerne der, bekræfter, at det almindelige er, at man med Godstog kører for Afsperning ned ad hele Faldet fra Skørping, hvorved Farten ved Slutningen af Faldet som Regel bliver ca.60 km; han har dog aldrig oplevet, at der har været Vanskelighed ved at holde med disse Tog for Stopsignal for Støvring. Lokomotivfører M.Jensen, af Tog 2915, mener, at det ikke i Almindelighed er vanskeligt at standse et fuldt lastet Godstog for

Stopsignal foran Støvring, selv om det har en Hastighed af indtil 60 km ved Lindenberg Aa; den paafølgende Stigning bevirker, at Toget hurtigt taber sin Hastighed, og Jensen mener, at han med en D-Maskines Bremse alene eller, hvis Toget fremføres af en K-Maskine, med dennes og en fireakslet Personvogns Bremse vilde kunne standse et saadant Tog foran Støvring Hovedsignal. I narværende Tilfælde er det jo imidlertid et Spørgsmaal, om ikke Sartogets Fart ved Lindenberg Aa har oversteget 60 km. Derhos har Lokomotivfører Røgilds sat Damp til paa Stigningen efter Lindenberg Aa, og helt uden Betydning har denne Damptilsætning vel ikke været; Røgilds selv vil vel regne den for betydningsløs paa Grund af dens Kortvarighed, men hans Fyrbøder mente dog, at den havde været, medens han kastede en 5-6 Skovfulde Kul paa Fyret, hvad han ganske vist ikke turde fastholde overfor Røgilds' Paastand, at Damptilsætningen kun varede, medens Fyrbøderen indfyrede 2 a 3 Skovfulde Kul.

Tog 2915 var 99 Minutter forsinket og skulde, da Sartoget ankom til Støvring Kl. 13,14, forlangst (planmessigt Kl. 12,26) have været i Aalborg - hvorfor Overhaling af dette Tog ej heller var opført i Anmeldelsen af Sartoget (Forhørsbilag 13). Dette var ikke underrettet om Overhalingen af Tog 2915 i Støvring og skulde saaledes underrettes ved Ankomsten dertil (Togreglementets § 38).

Da Sartoget kørte ind paa Tog 2915' Bagende, trængte dets Maskine frem igennem Togets 8 bageste Vogne, der alle blev væltet og stærkt beskadiget; Sartogets Maskine, der kom af Spor, blev ligeledes ret stærkt beskadiget, og en Ze-Vogn i Sartoget fik mindre Beskadigelser. Ifølge de hermed tilbage følgende, mig efter Forhørets Afholdelse tilsendte Akter udgør Skaden paa Materiellet ca. 11500 Kr., Skaden paa Gods ca. 1050 Kr.

Lokomotivfører Røgilds har ved at lade Toget løbe frit ned ad Faldet Syd for Støvring vel nok handlet i Overenstemmelse med almindelig Praksis og maaske heller ikke i og for sig uforsvarligt. Men naar han tillod sig herved betydeligt at overskride den for Toget fastsatte Maksimalhastighed og køre med en Fart, der forudsatte en væsentlig større Bremsebetjening - ved 60 km' Hastighed skulde saaledes 1/4 af Vognakserne være betjente - maatte han ogsaa have et skærpet Ansvar for,

at dette gik godt. Da han selv anfører, at K-Maskiner har betydelig ringere Bremskraft end Godstogsmaskiner, navnlig ogsaa D-Maskiner, og at Bremserne i Godssartog med disses mere tilfældige Sæmmensætning af Vogne ikke altid er gode, burde han formentlig have været saa meget mere forsigtig med at sikre sig Hold paa Toget foran Støvring og absolut ikke have sat Damp til op ad Stigningen fra Lindenberg Aa, men ialfald her reguleret Farten ned, indtil han fik Signalerne for Støvring i Sigte. Han har imidlertid antagelig uvilkaarligt været paavirket af Forestillingen om, at Sartoget var gennemkørende i Støvring, og at der - idet det jo maatte være fjerntliggende for ham at tænke sig, at Tog 2915 kunde være ivejen for Sartoget - intet kunde være til Hinder for Gennemkørsel her (først i Svendstrup Jylland skulde han møde Tog, jfr. Sartogsanmeldelsen Forhørsbilag 13).

Røgilds's Bisidder under Forhøret har i sit hermed følgende Indlæg gjort gældende, at kun forreste Bremsbetjent, Portør Jensen, har hørt og efterkommet Lokomotivførerens 1'Bremse-signal, medens dette er overhørt af saavel Togbetjent Christensen som af den fg. Togfører, og disses Brems er da først blevet betjent senere. Jeg mener nu ogsaa, at det vil være rigtigst overfor Lokomotivføreren at gaa ud fra, at Forholdet er saaledes, men selv de to sidstnævnte Brems er dog begge været fastskruede inden 3'Afstandsmærke naaedes, d.e. fuldt 1 Kilometer fra Tog 2915' Bagende, og med Hensyn til Paakørselen kan Lokomotivføreren da formentlig ikke til Undskyldning anføre for sen Bremsbetjening.

Bisidderen opstiller endvidere, til Forklaring paa, at Toget ikke kunde standses i Tide, den Formodning, at Vognbremserne ikke har virket godt, fordi de har været mangelfuldt indstillede. Spørgsmaalet om Bremsernes Godhed, der altid kan drages i Tvivl, er nu et af de Forhold, der vanskeliggør den fulde Opklaring af Sager om Forbikørsel af Stop-signal, fordi Toget ikke kan standses; Vognbremserne bliver jo aldrig prøvet straks, og tilfredsstillende Undersøgelse af Bremsklodserne finder yderst sjældent Sted og kan ej heller altid praktiseres. Man har da kun at holde sig til Formodningen om, at Materiellet, derunder Bremserne, maa være i Orden, og til Bremsbetjentenes Forklaring herom.

Ansaret for Uheldet maa alene paalægges Lokomotivfører Røgilds. Han har forset sig ved at køre med en Hastighed, der betydeligt oversteg den tilladte og ikke udvist tilbørlig Betænkksomhed med Hensyn til at nedsætte Farten, da Toget nærmede sig Støvring Station. Det maa antages, at han har observeret Stationssignalerne og deres Stilling saa tidligt, som det overhovedet var muligt, og han har derefter udvist meget god Konduite. Han forblev uden Hensyn til Fare for egen Person paa Maskinen til det sidste.

Røgilds, der 2 Dage efter Uheldet ifølge Generaldirektoratets Ordre blev udelukket fra Kørsel paa Strækningen og siden har udført Rangeringstjeneste, bør i Sagens Anledning anses med en disciplinær Straf, der enten maa bestaa i en stor Bøde eller i Forsættelse til anden Tjeneste for en vis Tid. Vælges Bødestraf, foreslaar jeg Bøden ansat til ca. 1/3 af Røgilds Maanedslønning (idet Maksimalbøde, Maanedslønning, ikke bør anvendes paa Grund af de foreliggende formildende Omstændigheder). En Forsættelse til anden Tjeneste, der turde være den mest passende Straf for Tilfældet, bør vel ikendes for en Tid af 1 Aar fra Uheldsdagen at regne eller - praktisk - til 1'April 1932; den allerede forløbne Forsættelses-Tid medregnes altsaa som Straf.

Togpersonalet kan der intet bebrejdes. Jeg tiltræder 6'Trafiksektions Indstilling om Anerkendelse til Portør J.Jensen, der viste meget god Konduite, særligt ogsaa i Betragtning af, at det - som han erklærede under Forhøret - var første Gang, han overhovedet gjorde Tjeneste i Tog.

2 Sæt Personalakter følger hermed tilbage.

A. A.