

# Forhør

afholdte i Anledning af

Rangeruheldet paa Aalborg G. St.

den 22. Maj 1909.



1909.

P. Hansens Bogtrykkeri, Aalborg.



*Portør Larsen forklarer for Driftsinspektøren:*

Portør 48 L. C. Larsen erklærer:

Han ledede Rangeringen fra Kl. 3 Eftm. Umiddelbart efter Tog 68' Afgang den 22. Maj fra Aalborg G. Kl. 730 kørte han ind paa Overleveringssporet for at tømme dette for henstaaende Vogne. Med disse Vogne, ca. 18, kørte han ud paa det hævede Rangerspor, for derfra at rangere med Stød ind paa Pladsen. Forinden Afgangen eller Udkørslen fra Overleveringssporet var samtlige Spor, der skulde benyttes til det første tilbagegaaende Træk, stillede rigtigt til Spor 6 (det blinde Spor mod Rampen).

Efter Udkørslen paa det hævede Rangerspor tog Maskinen Vand, da den paa Grund af Toglængden var i Nærheden af Vandopstanderen. Dette Ophold varede ikke ud over 4 Minutter.

Paa dette Tidspunkt, medens Toget holdt, lagde Larsen Mærke til, at Nibetoget Nr. 55 kørte ind til Stationsperronen Aalborg Statsbanestation og umiddelbart derefter retur ind paa det vestlige Rangerhoved.

Imidlertid var der koblet af for det første Træk, der bestod af ca. 9 Vogne, hvoraf den nærmest Godsstationen vendende var en Tankvogn med Skruebremse, der betjentes af Stationskarl 47 Christensen.

Praksis er, at Rangeringen gaar forud for de fra Statsbanerne returnerende Privatbanetog. Larsen gav da Signal til den tilbagegaaende Bevægelse for at sætte de afslaaede eller afkoblede ca. 9 Vogne ned paa Spor 6, hvortil Vejen som ovenfor nævnt var gjort klar. Da denne Bevægelse paabegyndtes var Nibetoget ikke i Bevægelse mod Privatbanestationen, thi først efter at Bevægelsen fra Ranger togets Side var i Gang, hørtes Nibetogets Signal til Igangsættelse.

Larsen maatte gaa ud fra, at Manden ved det engelske Sporskifte Nr. 12 ikke gav Nibetoget Tilladelse til Indkørsel, forinden Rangerbevægelsen var endt.

Under Kørslen opdagede Larsen, at Nibetoget kom med stærk Fart fra Rangerhovedet over mod Privatbanestationen og gav Signal »Færdig til Indkørsel«. Den stærke Fart af Nibetoget bevirkede, at Larsen skønnede, at der kunde blive Tale om Fare, og han gav da Stopsignal til Rangermaskinen. Denne standsede, medens de afkoblede Vogne fortsatte Farten, der dog mindskedes ved, at Manden, der betjente Bremsen, straks skruede denne fast, da han ogsaa maa have bemærket Faren.

I samme Øjeblik, som Nibetoget fløjtede færdig til Indkørsel, gav Portør Adelsten, der skulde tage Toget ind, Haandsignal »Fri Bane«, uden at bemærke de løse Vogne, der kom (der dengang med de første Vogne havde passeret Sporskifte Nr. 8). Larsen gav vedvarende Faresignal med Fløjte og Armbevægelse, og i samme Øjeblik, som Adelsten viste Signal »Fri Bane«, forandrede han det umiddelbart derefter til »Stop«, idet han i dette Øjeblik maa have opdaget delvis Larsens Faresignaler og delvis de løse Vognes faretruende Nærhed.

Larsen mener at have bemærket, at i samme Øjeblik, som Adelsten gav Stopsignal, satte Nibetoget Farten yderligere op, og han formener, at Nibetogets Maskine paa daværende Tidspunkt var ved Leddet eller i Nærheden deraf.

Imidlertid var de løse Vogne og Nibetoget saa nær paa hinanden, at trods Signaler og Bremsninger kunde Sammenstød ikke undgaas.

Larsen formener, at Grunden til, at Nibetoget efter Stopsignalet var givet satte Farten op i Stedet for at standse, maa søges i, at Lokomotivføreren paa det paagældende Tidspunkt ikke kunde holde, og derfor ved en forceret Kørsel forsøgte at passere det engelske Sporskifte, forinden Vogntrækket naaede dertil.

Som 3. Mand ved Rangeringen deltog Portør 22 Nielsen. Denne Mand var af Larsen underrettet om, at nogle Vogne vilde blive rangerede ned paa Spor 6 ved Stød, og Portør 22 Nielsen har i den Anledning stillet Sporskifterne ret til Spor 6, hvorefter han forblev ved det engelske Sporskifte for at tage mod de løse Vogne.

Portør Larsen vidste, at 22 Nielsen paa det sidstnævnte Sted vilde træffe sammen med Togtør Portøren (44 Adelsten), der skulde tage Nibetoget ind.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

Portør 48 L. C. Larsen.

*Portør Adelsten forklarer for Driftsinspektøren:*

Portør 44 Adelsten, der havde den saakaldte Togtur den 22. Maj om Aftenen da Sammenstødet mellem Nibe-banens Tog 55 og nogle afkoblede løse Vogne fra et Rangertog fandt Sted, erklærer:

Det er Praksis, at der ikke sendes løse Vogne fra det hævede Rangerspor ned mod Stationen uden at der, i Nærheden af Togtider, fra Rangerlederen gives Togturen Besked om saadanne tilsigtede Bevægelser.

Den paagældende Aften havde Portør Adelsten ikke af Rangerlederen modtaget nogen Meddelelse om, at denne vilde sende afkoblede Vogne ned mod Stationen. Kl. var mellem 7<sup>30</sup> og 8<sup>00</sup>.

Da det tomme Nibetog forlangte Indkørsel, saa Portør Adelsten ned efter Rangertoget. Der var ret alle andre Steder fra for Nibetoget. Han saa, at Rangertoget havde sat sig i tilbagegaaende Bevægelse, men ikke underrettet i Forvejen om, at der kunde ventes løse Vogne, maatte han formode, at Rangertoget selv vilde standse eller holde spor-frit for Nibetoget. Han gav derfor Signal til Indkørsel (Signal 4).

I samme Nu opdagede Adelsten, at Rangerlederen, Portør 48 Larsen, gav Faresignal. Adelsten kunde ikke se, hvad Anledningen til det givne Faresignal var eller kunde være. Men han gav i selv samme Øjeblik Faresignalet (Signal 2) til Lokomotivføreren for Nibetoget.

Adelsten erklærer, at Signal 2 blev givet i samme Nu som Signal Nr. 4, saaledes at der intet Tidsspilde er sket paa det Omraade.

Faresignalet blev vedvarende givet, Nibetoget fortsatte Kørslen, og Adelsten opdagede i dette Øjeblik, at en Del af Rangertogets Vogne kom løbende, frakoblet Rangertoget. Han saa, at Stationskarl 47 Christensen, der betjente Tankvognen med Skrubremse, gjorde alt for at standse. Sammenstødet fandt Sted umiddelbart derefter.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

Adelsten.

*Stationskarl Christensen forklarer for Driftsinspektøren:*

Stationskarl 47 Christensen, der var 2. Mand ved Rangeringen fra Kl. 3 den 22. Maj 1909, erklærer:

Da Rangeringen i tilbagegaaende Bevægelse fra det hævede Rangerspor, hvor der havde været gjort Stands-

ning for at tage Vand, der anslaaes til ca. 10 Minutter, paabegyndtes, havde Christensen faaet Anvisning paa at betjene den mod Godsstationen vendende nærmeste Vogn (en Tankvogn med Skruebremse). Han var vidende om, at en Del Vogne skulde ned paa Spor 6, men var ikke bekendt med, om dette skulde ske ved Stød, hvad han imidlertid blev bekendt med, da han hørte Rangerlederen give Signal Nr. 37, »Rangering ved Stød«.

Lidt efter at Vognene, de afkoblede og Resttoget, var sat i Gang, hørte og saa Christensen Signalet »Stop« baade fra Portør Adelsten og fra Portør Larsen. Fra Tankvognens Bremseplads kunde Christensen se de 2 nævnte, men ikke — paa det Tidspunkt — det sig nærmende Nibetog. Han bremsede imidlertid straks alt hvad han kunde, og blev sig først Forholdet bekendt eller bevidst, da han saa Nibetogets Maskine passere forbi sig. Umiddelbart derefter paafulgte Sammenstødet. Christensen blev paa sin Plads under Sammenstødet og forlod først sin Plads ved Bremsen da samtlige Køretøjers Bevægelse ved Afsporingen var standset.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

Oplæst og indforstaaet.

Th. Christensen.

*Portør Nielsen forklarer for Driftsinspektøren:*

Portør 22 Nielsen deltog i Rangeringen den 22. Maj 1909 Aften mellem 7 og 8.

Han erklærer, at han af Rangerlederen, Portør 48 Larsen, havde faaet Ordre til at »gøre ret« til Spor 6 for Vogne, der skulde komme og sættes ind paa Sporet, derimod vil han ikke have forstaaet eller været vidende om, at Vognene skulde komme løse (frakoblede) eller at han skulde tage imod dem. Han mener kun at have faaet Ordre til at gøre ret, hvad han har gjort, og han har ikke bekymret sig om, hvorvidt det ventede Nibetog eller de anmeldte Vogne vilde komme først.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

Oplæst og indforstaaet.

Portør 22 T. C. V. Nielsen.

*Efterskrift.* Portør 22 Nielsen erklærer:

Han erklærer, at han har taget fejl i det ovenanførte, at han skulde være uvidende om, hvorvidt Vognene kom løse; han erklærer, at han var vidende om, at saadant vilde finde Sted. Udover dette ene Punkt forandrer det intet i den ovenfor givne Fremstilling.

Oplæst og indforstaaet.

Portør 22 T. C. V. Nielsen.

*Konduktør Hegndal forklarer for Driftsinspektøren:*

Konduktør Hegndal betjente det tomme Nibetog Nr. 55 den 22. ds. mellem Aalborg S. og Aalborg G. Han erklærer:

Da han paa Vejen mellem Rangerhovedet paa Statsbanestationen og Privatbanestationen omtrent var udfor Privatbanernes Kulgaard, lagde han Mærke til, at et Rangertog var i tilbagegaaende Bevægelse ned mod Godsstationen. Han tænkte paa, at fortsattes denne Rangerbevægelse, maatte Nibetoget standses.

Nibetogets Kørsel var ikke stærkere end sædvanlig.

Hegndal hørte Lokomotivet give Signal Nr. 29, »Toget gaar frem« og vidste saaledes, at der fra Godsstationens Side var givet Tilladelse til Indkørsel. Hegndal formoder, at Nibetoget dengang var i Nærheden af Ledet. Ved at se ud af et Vindue (i en Personvogn) opdagede han, at Rangertogets Vogne (uden at han vidste, at de var afkoblede) var i Bevægelse ned mod Stationen, og han mente med saa stærk Fart, at et Sammenstød var uundgaeligt. I dette Øjeblik lagde Hegndal Mærke til, at Nibetogets Lokomotiv forcerede Kørslen. Han tænkte paa at komme hen til Bremsen, men opgav det, da Sammenstødet var umiddelbart forestaaende, og han maatte være betænkt paa, hvad der kunde gøres for at bjerpe Livet.

Hegndal har paa Vejen mellem Rangerhovedet paa Statsbanestationen og Privatbanestationen været beskæftiget med at trække Vinduer op i Personvognene. Han har ikke hørt eller set noget til, at der fra Nibetogets Lokomotiv, fra Rangerlederen eller fra Togtur Portørens Side er givet noget Signal til Standsning. Han tør ikke benægte, at der fra Lokomotivets Side (for Nibetoget) kan

være givet et enkelt Faresignal til Standsning, men der er ikke givet noget vedvarende eller vedholdende Faresignal.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

Oplæst og indforstået.

Konduktør N. M. Chr. Hegndal.

*Fyrbøder Thomsen forklarer for Maskininspektøren:*

Lokomotivfyrbøder 127 Thomsen forklarer følgende:

Lørdag den 22de ds. kørte han Tog 55, der ankom til Statsbanestationens Perron Kl. 743 Eftm.; her forlod han Maskinen og overgav denne til Lokomotivfyrbøder 128 Østergaard, der førte Toget videre med Assistance af Pudser Lars Hansen. Thomsen kan som Følge deraf ikke oplyse noget om Uheldet.

At ovenstaaende er i Overensstemmelse med Sandheden erkender jeg herved.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

A. Thomsen.

*Fyrbøder Østergaard forklarer for Maskininspektøren:*

Lokomotivfyrbøder 128 Østergaard forklarer følgende:

Efter at Statsbanen havde givet den nødvendige Tilladelse, blev Toget efter Togførerens Signal bakket tilbage til Statsbanernes Rangerhoved. Opholdet her blev af ganske kort Varighed, idet der umiddelbart efter Togets Standsning blev vist to grønne Flag fra Signalhuset, hvilket betyder, at der maa køres frem. Toget kørte derefter frem. Efter at være ankommen til Statsbanernes Sporskifte Nr. 92 gav Østergaard Signalet »Klar til Indkørsel«. Han saa da, at Portør Adelsten, der sad nede ved Viadukten, rejste sig og gav Haandsignalet »Kør frem«. Paa dette Tidspunkt kørte Toget langsomt med lukket Regulator; i det Øjeblik, der vistest fri Bane, gav Østergaard Damp, saaledes at Toget forstærkede sin Fart noget, dog ikke mere, end at en Mand kunde springe paa Toget, hvilket Portøren sædvanligvis gør. I det Øjeblik Lokomotivet (Nr. 24) passerede Privatbanernes Sporkrydsning, gav Portør Adelsten Fløjtesignalet »Stop«. Østergaard, der anede, at noget galt var paa

Færde, vendte sig om, og han saa nu ikke 20 Alen fra sig en Tankvogn fulgt af andre Vogne komme ned imod Toget med temmelig stærk Fart. Da han kunde indse, at saafremt han efterkom Adelstens Stopsignal, vilde han have faaet Lokomotiv Nr. 24 og muligvis de forreste Vogne paakørte af Rangertogets Vogne, adlød han ikke Stopsignalet, men satte fuld Damp til for at komme saa langt bort fra Rangertogets Vogne som muligt. Det lykkedes ham derved at redde Maskinen og de to forreste Vogne, hvorimod Togets tredie og fjerde Vogn paakørtes af Vognene. Da Østergaard saa, at Vognene tørnede sammen, lukkede han for Dampen og satte Vakuumbremserne haardt paa, saaledes at Tog 55 øjeblikkelig standsede.

Da Tog 55 kørte fra Statsbanernes Rangerhoved, bemærkede Østergaard Rangertoget, som holdt stille med Maskinen ved Vandkranen, og det faldt ham ikke ind, at Rangertoget vilde rangere før Tog 55 var kommen ind paa Privatbanegaarden.

At ovenstaaende er i Overensstemmelse med Sandheden erkender jeg herved.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

P. A. Østergaard.

*Fyrbøder Berthelsen forklarer for Maskininspektøren:*

Lokomotivfyrbøder 123 Berthelsen, forklarer følgende:

Lørdag den 22. ds., efter at Nibebanens Tog 55 var ankommen til Statsbanestationen, ca. Kl. 740 Eftm., holdt Berthelsen ved Privatbanernes Vandkran ved Remisen her for at tage Vand; medens Maskinen fik Vand bemærkede Berthelsen, at Tog 55 holdt paa Statsbanernes sydlige Rangerhoved.

Rangertoget bestod af 15—20 Vogne, og Berthelsen hørte, at Rangerlederen, Portør 48 Larsen, afkoblede nogle Vogne, han mener 5 à 6. Efter at Maskinen havde faaet Vand, gav Rangerlederen Signalet til at slaa Vogne af (en kort og en lang Tone), og Berthelsen lystrede øjeblikkelig dette Signal, idet han formodede, at det denne Gang gik som sædvanlig, at der ikke vilde blive givet Indkørsel til Tog 55 saa længe der blev rangeret i Togvejen. Rangertoget var svært, og Maskinen spillede flere Gange, hvorfor det varede en kendelig Tid, inden der var Fart i Rangertoget. Under denne Rangerbevægelse bemærkede Berthelsen, at Portør Adelsten gav Haandsignalet »Fri Bane« for Tog 55,

umiddelbart derefter gav Rangerlederen, Larsen, Signalet »Stop« til Portør Adelsten. Larsen stod omtrent midt i Toget paa et Vogntrin, han vendte Ansigtet mod Adelsten, og han gav saavel Haandsignal som Fløjtesignal til denne, hvilket Adelsten ogsaa bemærkede, idet han straks efter gav Haandsignalet »Stop« mod Tog 55. Da Portør Larsen saa, at hans Stopsignal var forstaaet af Adelsten, vendte han Front mod Rangermaskinen og gav Berthelsen Stopsignal, hvilket Berthelsen straks lystrede; men dette forhindrede ikke den afkoblede Del af Toget i at tørne mod Tog 55. Den forreste Vogn af den afkoblede Del var en Tankvogn med Skruebremse. Berthelsen bemærkede, at denne Skruebremse blev betjent af Rangerlederens Medhjælper, efter at Rangerlederen havde givet Stopsignalet, og at Medhjælperen (Stationskarl Christensen) sprang af Tankvognen umiddelbart før Sammenstødet.

At ovenstaaende er i Overensstemmelse med Sandheden erkender jeg herved.

Aalborg, den 24. Maj 1909.

C. Berthelsen.

*Portør Adelsten forklarer for Driftsbestyreren:*

Onsdag den 25. Maj blev der afholdt Forhør i Anledning af Sporasløbet paa Aalborg G. Station den 22. s. M.

Portør 44 Adelsten forklarer:

Han havde Tjenestefrihed fra Kl. 1230 til 430, og derefter Tjeneste til Kl. 9. Kl. ca. 730 begav han sig ud til Ledet ved Statsbanestationen for at tage Tog 55 ind. Han forklarer, at han, naar han skal tage et Tog ind fra Statsbanen, efterser Togvejen og om fornødent skifter Sporskifterne ret til den Togvej, der skal benyttes. Efter at have foretaget dette giver han, naar Toget nærmer sig, Signal til Fremkørsel. Han forklarer, at der plejer at blive givet Meddelelse fra Rangerlederen, saafremt der rangeres ved Stød fra Rangerhovedet, men der er ikke givet nogen fast Ordre desangaaende. Den paagældende Dag hentede Rangermaskinen, efter at Adelsten havde efterset og stillet Togvejen, nogle Vogne paa Overleveringssporet fra Statsbanerne og gik med disse ud ad det ophøjede Spor (Rangerhovedet) mod Remisen. Stationskarl Christensen anmodede Adelsten om at skifte Sporskiftet til Overleveringssporet efter sig, men udtalte ved den Lejlighed ikke noget om, hvilke Rangerbevægelser, der skulde foretages.

Paa Forespørgsel erklærer han, at han som Rangerleder som Regel vil lade Rangertoget vige for et fra Statsbanen kommende Tog. Han kan ikke opgive, hvilket Tog, Rangertoget ved Vandkranen eller Nibetoget ved Statsbanernes Rangerhoved, der først satte sig i Bevægelse.

Paa Forehold fastholder han, at han gav Indkørselsignal for Nibetoget umiddelbart efter, at Lokomotivføreren havde givet Signal »Færdig til Indkørsel«, og at han umiddelbart derefter gav Faresignal, men Lokomotivet var da i Ledet.

Oplæst vedgaaet.

P. C. P. Adelsten.

Adelsten har ofte været Rangerleder paa Aalborg G. St. siden han i 1906 forflyttedes dertil, han mener ialt at have været Rangerleder i ca.  $\frac{1}{2}$  Aar.

*Portør Larsen forklarer for Driftsbestyreren:*

Portør 48 L. C. Larsen forklarer:

Han havde Tjeneste fra Kl. 3 Eftm. til Kl. 12 Nat den paagældende Dag efter at have haft fri fra Kl. 3 Em. den foregaaende Dag. Han har i forskellige Perioder været beskæftiget ved Rangeringen paa Aalborg G. St. ialt i ca. 5 Maaneder som Medhjælper og ca. 1 Maaned som Leder. Han bemærker, at han som Rangerleder efterseer Sporskifterne og om fornødent giver Ordre til at stille dem rigtigt, derefter eventuelt frakobler Vogne og giver Signal til Rangeringen, forsaavidt der ikke er et Tog i umiddelbar Nærhed af de Spor, hans Vogne skal passere. Den paagældende Dag kørte han umiddelbart efter Tog 68 ud for at tømme Overleveringssporet fra Statsbanerne for de her hensatte Vogne, ved hvilken Lejlighed han passerede Sporet fra Statsbanen. Vognene blev trukne ud paa Rangerhovedet, og han har ikke ved denne Lejlighed lagt Mærke til, at Portør Adelsten befandt sig ved det engelske Sporskifte.

Han har ofte haft den saakaldte Togtur, og mener, at Reglen er den, at der, naar et Tog skal tages ind, fra Rangerlederen, saafremt der rangeres i Nærheden af Togvejen, gives den Portør, der skal tage Toget ind, Signal til naar dette kan ske, altsaa naar Rangeringen stoppes. Dette gælder dog kun, naar Rangermaskinen befinder sig mellem Luftbroen og Remisen for at slaa Vogne af ned mod Stationspladsen, altsaa over Togvejen.

Efter at Maskinen og Vognene vare komne ud paa Rangerhovedet, vilde Lokomotivføreren tage Vand ved Vandkranen, dette tog ca. 3 Minutter, han saa ikke paa sit Uhr, men skønner, at det tog saa lang Tid. Da Vandtagningen var endt, kobledede Larsen nogle Vogne — 8 — fra og gav Signal Nr. 37 (Signal til at slaa Vogne af). Han befandt sig da i den indvendige Side af Kurven, og tog, efter at Igangsættelsen var sket, Plads paa Trinet af en P-Vogn. Under Kørslen paa det stigende Spor gik det kun meget langsomt, og Lokomotivet døjede med at magte Toget; under denne Kørsel hørte Larsen Nibetoget fløjte Afgang fra Rangerhovedet og saa det umiddelbart efter ved Siden af sig, og han skønnede nu, at der kunde være Fare for Sammenstød, hvorfor han fløjtede »Stop« og søgte at henlede Adelstens Opmærksomhed paa Faren: dette lykkedes dog først umiddelbart efter at Adelsten havde givet Indkørselstilladelse til Nibetoget. Han bekræfter, at Signalet til Indkørsel er givet i umiddelbar Fortsættelse af Lokomotivføreren Signal »Færdig til Indkørsel«, og at Faresignalet fulgte umiddelbart efter Indkørselssignalet.

Paa Forehold hævder Larsen, at det ikke er nogen Regel, at Rangerlederen meddeler Togturen, naar der skal rangeres med Stød over Togvejen, men at det nok kan hælde, at Rangerlederen, naar han ser, at Togturen gør Mine til at skifte det engelske Sporskifte for at tage Toget ind, siger til denne om at vente lidt, medens han slaar et Par Slag endnu.

Han ønsker tilføjet, at Adelsten den paagældende Aften tog Toget ind uden at forandre noget i den Sporstilling, som Larsen havde givet Portør Nielsen Ordre til, hvorved Larsen ikke var blevet varskoet om, at Toget vilde blive taget ind.

Oplæst vedgaaet.

48 L. C. Larsen.

*Overportør Kjeldsen forklarer for Driftsbestyreren:*

Pladsverportør Kjeldsen forklarer:

Han instruerer Pladspersonalet om deres Tjeneste, og han hævder, at han har instrueret dem om, at Rangeringen skal vige for Togene, naar det da ikke er nødvendigt at lade Rangeringen gaa forud. Hans Instruktion til Personalet er altid mundtlig. Han havde Tjeneste paa det

Tidspunkt, da Sammenstødet skete, men befandt sig paa Kontoret.

Paa Forespørgsel forklarer han, at det maa være Rangerlederens Sag at skønne over, om det er nødvendigt at lade Rangeringen gaa forud for Togene. Han mener ikke, at der den paagældende Aften var Anledning til at lade Rangeringen gaa forud.

Indsættelsen af Vognene paa Spor 6 kunde godt have været foretaget, selv om man havde ladet saavel Tog 55 som Tog 18 komme ind. Yderligere har han intet at bemærke til de af Portørerne afgivne Forklaringer.

Oplæst vedgaaet.

L. Kjeldsen.

*Fyrbøder Østergaard forklarer for Driftsbestyreren:*

Aar 1909 den 2. Juni afgav Lokomotivfyrbøder Østergaard yderligere følgende Forklaring for Driftsbestyreren:

Østergaard fastholder, at han ved Sporskifte 92, hvor han gav Signal »Færdig til Indkørsel«, ikke havde stærkere Fart, end at han med Lethed kunde have standset Toget inden Sporskiftet, hvis der ikke var blevet vist Rel. Han lukkede allerede af for Dampen, da han passerede det sidste engelske Sporskifte, og satte samtidig Vakuumbremserne noget i Virksomhed. Han forklarer, at han, første Gang han gav Signal »Færdig til Indkørsel«, fik Svar fra Portør Adelsten: »Indkørsel«, medens denne blev siddende, og da han ikke var tilfreds med dette Signal, gav han en Gang til Signal »Færdig til Indkørsel«, hvorefter Portør Adelsten, der sad sammen med Portør Nielsen, rejste sig op og gav Indkørselssignal saavel med Haanden som med Fløjte. Stopsignalet fik Østergaard først, da han var i Indkørselssporskiftet (Sporskifte 10), og da kunde han ikke standse Toget saa hurtigt, at et Sammenstød med Lokomotivet kunde undgaaes.

Da Østergaard kørte fra Rangerhovedet paa Statsbanerne, lagde han slet ikke Mærke til Rangertoget. Først da han havde kørt noget, under hvilken Kørsel han maa se efter Sporskifteviserne og Rangesignalerne paa Statsbanestationerne, opdagede han Rangertoget, men hævder bestemt, at Rangertoget da holdt stille med Maskinen i Nærheden af Vandkranen.

Østergaard forklarer, at han ikke respekterede det ovenfor nævnte Stopsignal, da han var klar over, at han ikke kunde standse før det engelske Sporskifte, hvorimod han

mente, at han ved at sætte Farten op mulig kunde naa at bjærge sit Tog over, da han havde bemærket, at Stationskarlen bremsede Tankvognen.

P. A. Østergaard.

*Portør Adelsten og Portør Nielsen forklarer for Driftsbestyreren.*

Torsdag den 3. Juni afhørtes paany Portør 44 Adelsten, og tillige Portør 22 Nielsen, begge af Driftsbestyreren og samtidig.

Foreholdt, at han skulde have vist Ret for Nibetoget, medens han sad ned, erklærer Portør Adelsten, at han ikke har givet et saadant Signal i siddende Stilling, og paa Forehold erklærer han, at han kun har givet Signal for Nibetoget med Armen og ikke tillige med Fløjte.

Portør Nielsen erklærer, at han sad sammen med Adelsten under Luftbroen, medens Adelsten ventede paa Nibetoget. Paa Spørgsmaal til ham, om han kan erklære, at Adelsten ikke har givet Signal for Nibetoget i siddende Stilling, svarer han ja, ligesom han ogsaa bekræfter, at Adelsten ikke har givet noget Signal med Fløjten. Han udtaler, at han, der var bekendt med, at der skulde rangeres med frakoblede Vogne, ikke har gjort Adelsten bekendt hermed.

Nielsen erklærer, at Nibetoget ikke gav sit Signal »Færdig til Indkørsel«, før Lokomotivet havde passeret alle tre Sporskifter 91, 92 og 94 paa Statsbanestationen. Om Rangertoget var i Bevægelse eller ej, lagde han ikke Mærke til, og havde overhovedet ikke haft sin Opmærksomhed henvendt paa dette.

Adelsten er enig med Nielsen forsaavidt angaar Stedangivelsen for Nibetogets Signal »Færdig til Indkørsel«. Han var klar over, at Rangertoget var i Bevægelse mod det engelske Sporskifte, men mente sig berettiget til at gaa ud fra, at det blev standset i god Tid, da der ikke var givet ham Meddelelse om, at der skulde rangeres med disse Vogne, før Nibetoget blev lukket ind, og paastaar, at det er Skik, at en saadan Underretning bliver given, uden at det dog kan siges, at det er en fast Regel.

Nielsen har aldrig faaet nogen Underretning om et saadant Forhold. Han har efter Omgang haft Togtur siden Midten af April Maaned i Aar. Han har, naar der har været rangeret over Togvejen, ladet Ranger-

lederen givet sig Tilladelse til at lukke Toget ind, forinden han har givet Signal til Toget.

Portør Nielsen udtaler iøvrigt, at han ofte har næret Betænkelighed ved den Maade, hvorpaa der bliver rangeret i Togvejen lige før Togenes Indkørsel, og at Forholdene i den Henseende her er vidt forskellige fra Forholdene i N. Sundby H.

P. C. Adelsten. T. C. V. Nielsen.

Portør Nielsen ønsker i Anledning af sin ovenfor givne Forklaring om, at han, naar han har haft Togturen, har ladet Rangerlederen give sig Tilladelse til at tage Togene ind, tilføjet, at dette dog ikke skal forstaas saaledes, at han altid har indhentet Rangerlederens Tilladelse.

T. C. V. Nielsen.

*Pudser Hansen forklarer for Driftsbestyreren:*

Samme Dag afhørtes Pudser 166, L. Hansen. Han forklarer følgende:

Da Tog 55 var ankommen til Statsbanestationen, tog han, efter Ordre fra Maskinafdelingen, Plads paa Lokomotivet for at gøre Tjeneste som Fyrbøder til Aalborg G. Da Toget rykkede ud paa Rangerhovedet, spurgte han Østergaard, om han maatte have Lov til at springe af Toget, naar det kom ud for Privatbanernes Kulgaard, for at skyde Genvej over Hegnet og have skiftet Tøj til Maskinen kom ned til Remisen. Han skulde nemlig have Nattjeneste og skulde derfor modtage Maskinen ved Kulgaarden og rense Røgkammer og Fyr. Østergaard gav Tilladelse til, at Hansen maatte forlade Maskinen paa ovennævnte Sted, og Hansen var altsaa ikke med, da Toget kørte ind paa Aalborg G., og ej heller, da der blev fløjtet »Færdig til Indkørsel«. Oplæst vedgaet.

L. C. Hansen.

*Fyrbøder Østergaard forklarer for Maskininspektøren:*

Idet det foreholdtes Lokomotivfyrbøder Østergaard, at Portørerne Adelsten og Nielsen begge benægte Rigtigheden af Østergaards Forklaring om, at Adelsten har givet Østergaard Signal til Indkørsel for Tog 55 den 22. f. M. til Aalborg Godsstation i siddende Stilling, og at Adelsten, umiddelbart efter at have bemærket Østergaards gentagne Ind-



kørselssignal, gav Fløjtesignalet »Kør frem«, erklærer Østergaard følgende:

Jeg fastholder min første Erklæring, idet jeg gentager, at Portør Adelsten sad ned ved Luftbroen paa en af Søjlernes Sokler, tilsyneladende i Samtale med Portør Nielsen. Da jeg fløjtede Indkørsel første Gang, blev Adelsten siddende, idet han rakte en Arm ud til Siden, og da jeg ikke vilde tage dette Signal for gode Varer, fløjtede jeg atter Signalet »Færdig til Indkørsel«, og Adelsten rejste sig da, gik midt ud i Sporet og gav samtidig Haandsignalet og Fløjtesignalet »Kør frem«. Østergaard erklærer, at en Del af Banernes Personale er Vidne til dette, idet begge Portørerne have talt med flere Funktionærer om den paagældende Situation, og lige overfor disse erklæret, at det forholder sig som ovenfor anført.

Østergaard erklærer endvidere, at han til enhver Tid er villig til at aflægge Ed paa ovenstaaende Forklaring.

Paa mit Spørgsmaal til Østergaard, om han var alene paa Maskinen, svarede Østergaard saaledes: »Ja, Natpudser Lars Hansen bad mig om Tilladelse til at forlade Maskinen, da denne var paa Statsbanernes Rangerhoved, ret ud for Privatbanernes Kulgaard. Paa Lars Hansens Spørgsmaal svarede Østergaard: »Du skulde helst blive«, men da Lars Hansen derpaa svarede, at han skulde skifte Tøj og gerne vilde være hurtig færdig for at kunne tage imod Maskinen, naar denne kom ned til Vandkranen og Fyrgraven, gav jeg ham Tilladelse, idet jeg betragtede den Kørsel, der nu var tilbage, som Rangering; og da jeg vidste, at min Vakuumbremse var i Orden saavel for Maskine som for Tender, nærede jeg ingen Betænkelse ved at rangere Toget ind som ene Fører, da Farten var ringe og Toget kun bestod af 6 Vogne.«

At ovenstaaende Forklaring er i Overensstemmelse med den fulde Sandhed, erklærer jeg herved.

Aalborg, den 5. Juni 1909.

P. A. Østergaard.

*Fyrbøder Østergaard forklarer for Driftsbestyreren:*

Dags Dato har jeg efter Driftsbestyrerens Ønske forelagt Lokomotivfyrbøder Østergaard følgende Spørgsmaal:

»Naar De under 5. ds. har forklaret, at der umiddelbart efter Sammenstødet den 22. f. M. af flere af Banens Funktionærer blev talt om Aarsagen til Sammenstødet og de nærmere Omstændigheder ved dette, og at der blandt disse Funktionærer ikke herskede nogen Uenighed eller

Tvivl om, at Indkørselssignalet blev givet af Portør Adelsten i siddende Stilling, ligesom Adelsten overfor disse Funktionærer heller ikke benægter Rigtigheden af denne Paastand, saa spørger jeg nu Dem, Fyrbøder Østergaard: Kan De nævne Navne paa disse eller en Del af disse Funktionærer, der have talt om dette Æmne?«

Østergaard erklærer da følgende:

Umiddelbart efter Katastrofen og efter at Maskininspektøren var kommen tilstede, løb en Del Funktionærer paa Maskininspektørens Opfordring ud i Værkstedet for at samle Tallier, Dunkrafte og andet Værktøj sammen til Rydningsarbejdet. Under dette Arbejde blev der talt mellem os Funktionærer om Katastrofen og de nærmere Omstændigheder ved denne. Min Udtalelse om, at Indkørselssignalet var blevet givet af Portør Adelsten i siddende Stilling, blev ved denne Lejlighed ikke benægtet hverken af Adelsten eller Nielsen. Ved denne Lejlighed var følgende Funktionærer til Stede:

Lokomotivfører Ingm. Jensen, Fyrbøderne Østergaard og Berthelsen samt Portørerne Adelsten, Nielsen og Larsen; under Arbejdet indfandt Kedelsmed Voigt og Maskinarbejder Frier sig, men hvor mange eller hvor faa af disse Funktionærer, der have hørt ovenstaaende Udtalelser, kan jeg ikke udtale mig om.

Jeg kan imidlertid forsikre, at da jeg få Dage efter kørte Tog 54, stod Adelsten paa Maskinen, og vi drøftede atter Spørgsmaalet om Katastrofens Aarsag, og da jeg ved denne Lejlighed fremhævede, at Adelsten vel nok kunde erindre, at han sad ned og gav Indkørselssignal, rejste Adelsten ingen Protest mod denne Paastand. Denne Samtale overværedes af Lokomotivfyrbøder A. Thomsen, der sikkert vil være villig til at bekræfte min Udtalelse.

Aalborg, den 7. Juni 1909.

P. A. Østergaard.

Under Afhøringen af Østergaard udtalte denne den Formodning, at han ikke antog, at Portør Adelsten vilde benægte Rigtigheden af hans Forklaring, hvis han i et nyt Forhør blev konfronteret med Østergaard.

Jeg tillader mig derfor at foreslaa, at de paagældende Funktionærer afhøres samlede.

Aalborg, den 7. Juni 1909.

P. Nyemann.

*Maskinarbejder Frier m. fl. forklarer for Maskininspektøren:*

Maskinarbejder Frier erklærer paa Forespørgsel, at han ikke har talt med nogen af Banens Funktionærer om, hvorvidt der blev givet Indkørselssignal til Tog 55 den 22. f. M. af Portør Adelsten i siddende Stilling, ligesom han heller ikke har hørt nogen omtale dette Spørgsmaal.

Paa Forespørgsel erklærer Lokomotivfører Ingm. Jensen, der tilfældig var tilstede, da Havariet skete, at han umiddelbart efter begav sig til Værkstedet sammen med Portør Adelsten og Stationskarl Nielsen for at hente det nødvendige Værktøj til Rydningsarbejdet, og at der paa denne Tur udspandt sig følgende Samtale mellem ham og Portør Adelsten:

Ingm. Jensen spurgte: »Hvem rangerede Østergaard ind?«

Adelsten svarede: »Det gjorde jeg.«

J.: »Der blev da givet Østergaard Indkørselssignal?«

A.: »Ja.«

Ingm. Jensen erindrer ikke mere af Samtalen, idet han mener, at de Ytringer, der ellers faldt ved denne Lejlighed, var af underordnet Betydning, da det for ham var Hovedsagen, at der var vist »Fri Indkørsel«. Hvorvidt denne Indkørselstilladelse blev givet af Adelsten staaende eller siddende, erindrer Jensen ikke at have hørt nogen Udtalelse om.

Paa Forespørgsel erklærer Fyrbøder 123, Berthelsen, der nævnte Aften rangerede med Lokomotiv Nr. 17, at han ved omtalte Lejlighed ikke har hørt nogen Ytring falde om, hvorvidt Indkørselssignalet blev givet af Portør Adelsten siddende eller staaende. Paa videre Forespørgsel erklærede Berthelsen, at det forekommer ham — dog tør han ikke udtale sig med aldeles Bestemthed —, at der fra Tog 55 blev givet Signalet »Færdig til Indkørsel« 2 Gange. I hvert Tilfælde er Berthelsen sikker paa, at Signalgiveren sprang midt ud i Sporet og viste »Ret«.

Lokomotivfyrbøder Thomsen forklarer følgende:

Da Thomsen den 25. Maj kørte Tog 54 med Østergaard som Fyrbøder, kom Adelsten paa Maskinen uden noget egentligt Ærinde, og da han saa Østergaard, talte han med denne om Katastrofen den 22. Maj. Østergaard bemærkede da til Adelsten: »Du sad jo ved Viadukten, da jeg fløjtede første Gang, og der gav Du mig Haandsignal, som jeg ikke vilde respektere, da jeg tænkte: Det er svært, saa han er doven, at han ikke gider rejse sig«.

Denne Bemærkning blev ikke modsagt af Adelsten.

Ovenstaaende Forklaringer, afgivne af de betræffende Funktionærer, fremsendes herved.

Aalborg, den 8. Juni 1909.

P. Nyemann.

*Portør Nielsen forklarer for Driftsbestyreren:*

Aar 1909 den 8. Juni afholdtes atter Forhør af Driftsbestyreren i Anledning af Sammenstødet den 22. Maj.

Portør 22, Nielsen, afgav følgende Forklaring:

Den af ham den 3. Juni afgivne Erklæring er at forstaa saaledes, at han ikke mindes at have set Adelsten give Signalet i siddende Stilling.

Han mener, at han, før han var i Forhør sammen med Adelsten paa Driftsbestyrerens Kontor, har hørt andre Funktionærer tale om, at der var givet 2 Gange Signal til Indkørsel, og at der var forlangt Indkørsel 2 Gange, men hvem det er, der har talt om det, kan han ikke mindes.

Umiddelbart efter Forhøret traf han Fyrbøder Berthelsen, som udtalte til ham, at han ikke turde sige bestemt, om Nibetoget 2 Gange havde givet Signal til Indkørsel.

Portør 22, T. C. V. Nielsen.

Derefter afhørtes Portør Adelsten og Fyrbøder Østergaard sammen.

Fyrbøder Østergaard forklarer, at han samme Aften, som Uheldet skete, ved Drejeskiven talte med Adelsten om han vidste, at Vognene var løse, da de kom ned mod det engelske Sporskifte. Adelsten benægtede dette og sagde, at han kun mente, at Rangetoget kørte et Stykke tilbage for at afvente Nibetogets Indkørsel. Østergaard bemærkede da, at han ikke havde set Vognene, og han sagde dernæst til Adelsten, at han (A.) havde jo siddet ned og vist »Ret«, da Indkørselssignalet blev givet første Gang, og at Adelsten først havde rejst sig og gentaget sit Signal, da Østergaard havde gentaget sit Signal »Færdig til Indkørsel«. Dette benægtede Adelsten ikke. Herefter sagde Østergaard til Adelsten, at de jo, naar de kom i Forhør, maatte holde sig til denne Forklaring, da Sandheden jo skulde frem, og dette var Adelsten fuldstændig enig med ham i.

Adelsten kan erindre, at han havde en Samtale med Østergaard, uden dog at turde paastaa, at den fandt Sted ved Drejeskiven, men han kan ikke mindes, at der har været talt om, hvor mange Gange der har været givet Indkørsel.

Gjort bekendt med den af Fyrbøder Thomsen afgivne Forklaring om en Samtale mellem Østergaard og Adelsten paa Lokomotivet for Tog 54 den 25. f. M., udtalte han, at han mindes, at Østergaard den paagældende Dag vinkede ad ham, og at han da sprang op paa Lokomotivet til denne. De talte sammen om Katastrofen, men han kan ikke erindre, hvorledes Ordene faldt.

Han forklarer, at han, da han en Dag hørte, at Fyrbøder Østergaard havde afgivet Erklæringen om, at der var afgivet Indkørselssignal 2 Gange af Adelsten, først siddende og dernæst staaende, straks gik ind til Forstanderen paa Aalborg G. og meddelte dette og samtidig benægtede Rigtigheden af denne Beskyldning, da han frygtede for, at det skulde blive betragtet som Skødesløshed fra hans Side at sidde ned og give Indkørsel. Om dette Punkt har der været talt meget mellem Personalet indbyrdes, og bl. a. ogsaa mellem Adelsten og Nielsen.

P. A. Østergaard. P. C. P. Adelsten.

AALBORG POLITIKAMMER.

POLITISTATIONEN.

## Rapport vedrørende Rangeruheldet paa Aalborg Station den 22. Maj d. A.

*Fredagen den 23. Juli 1909.*

I Anledning af vedlagte, med Skrivelse af 13. d. M. fra Nordjyllands forenede Privatbaner hertil fremsendte Sag vedrørende et Rangeruheld paa Aalborg G. Station den 22. Maj d. A. har Banerne underhaanden hertil fremsendt hoslagte Situationsplan over Jernbanenettet paa Aalborg Station, paa hvilken Plan det paagældende Rangertog og Nibetoget, mellem hvilke Sammenstødet fandt Sted, ere indtegnede med rød Farve. Sammenstødet fandt Sted i det paa Planen betegnede saakaldte engelske Sporskifte.

Efter Tilsigelse mødte Portør 48 Lars Christian Larsen, født den 4. November 1879 i Flejsborg Sogn, Aars og Slet Herreder, Bopæl Bredegade Nr. 16, 2. Sal.

Han nægter sig tiltalt og straffet. Han har siden Juni 1903 været ansat ved Privatbanerne og har jævnlig været beskæftiget som Rangerleder paa Aalborg Station.

Medens han den 22. Maj d. A. ca. Kl. 7,45 Em. holdt med et Rangertog i Nærheden af Drejeskiven, saaledes som paa Planen betegnet, lagde han Mærke til, at Nibetoget (Tog Nr. 55) kørte ind til Stationsperronen og ca. 2 Minutter derefter tilbage til Rangerhovedet, saaledes som betegnet paa Planen.

Rangertoget bestod af et Lokomotiv og ca. 18 læssede Vogne, og det var Komparentens Opgave at rangere disse Vogne hen igennem det engelske Sporskifte, saaledes at de 8 forreste Vogne kom paa et Spor (Spor 6) og Resten paa et andet Spor (Spor 3).

Det var Komparentens Plan at lade denne Rangering foregaa ved Stød, d. v. s. Vognene frakobles Toget, Toget sættes i Bevægelse ved, at Lokomotivet skyder Vognene foran sig, og naar Hastigheden er stærk nok, standses

Lokomotivet, medens de frakoblede Vogne fortsætter Bevægelsen fremad med den opnaaede Hastighed, som efterhaanden aftager, indtil de frakoblede Vogne standser.

Efter at Lokomotivet havde taget Vand ved Vandkranen, gav Komparenten Signal til Lokomotivføreren til at sætte Rangertoget i Bevægelse, efter at Komparenten forinden havde frakoblet de 8 Vogne, og givet Signal til Rangering ved Stød. Komparenten var vidende om, at Nibetoget ogsaa skulde passere det engelske Sporskifte, og to Tog kan ikke samtidig passere Sporskiftet, men han mente sig berettiget til at gaa ud fra, at der ikke blev givet Indkørselssignal til Nibetoget, mens Rangertoget var i Bevægelse henimod Skæringspunktet. Det var nemlig den Portørs Opgave, som skulde rangere Nibetoget ind (»tage Nibetoget ind«), nemlig Portør Adelsten, der opholdt sig ved Luftbroen, at sørge for, at Nibetoget uhindret kunde passere det engelske Sporskifte, og det var følgelig denne Portørs Pligt ikke at give Indkørselssignal »Fri Bane« til Nibetoget, forinden han havde forvissat sig om, at der ingen Fare var forbunden med Passagen gennem Sporskiftet, d. v. s. forvissat sig om Rangertogets Bevægelser og taget Hensyn til dem. Umiddelbart efter, at Rangertoget var sat i Bevægelse henimod Sporskiftet, hørte Komparenten Nibetogets Fremkørselssignal (kort Fløjte tone), og han lagde derefter ikke Mærke til Nibetoget, før dette med stærk Fart kørte op ved Siden af Rangertoget, d. v. s. ved Sporskifte 91; Komparenten opholdt sig midt i Rangertoget i Kurvens indvendige Side mod Øst. Mens Nibetoget passerede Rangertoget, hørte Komparenten, at Nibetoget gav Signalet »Færdig til Indkørsel« (kort og lang Fløjte tone), og Komparenten skønnede nu, at der paa Grund af Nibetogets Fart var Fare for Sammenstød med Rangertoget i det engelske Sporskifte, og han gav derfor Faresignal vendt imod Adelsten. Denne maa imidlertid have overhørt Faresignalet, thi han besvarede Nibetogets Signal »Færdig til Indkørsel« med at give Signal »Fri Bane« ved med Front mod Nibetoget at udstrække den ene Arm vandret. Komparenten var nu klar over, at der var overhængende Fare for Sammenstød, og han fortsatte derfor med Faresignalet. Lokomotivet for Rangertoget standsede, men de frakoblede Vogne fortsatte Bevægelsen henimod Sporskiftet, og skønt Stationskarl Christensen, der opholdt sig i den forreste af de løsslupne Vogne, bremsede af fuld Kraft, kunde han ikke standse Vognene forinden Sporskiftet. Portør Adelsten havde ogsaa opdaget Komparentens vedvarende Faresignal, thi umiddelbart efter, at han havde givet Signal »Fri Bane« forandrede han Sig-

nalet til Faresignal ved at række begge Armene i Vejret: om Adelsten ogsaa gav Faresignal med Fløjten, lagde Komparenten ikke Mærke til. Nibetogets Lokomotivfører respekterede ikke Stopsignalet, men satte Farten yderligere op, rimeligvis for at slippe igennem det engelske Sporskifte før de fraslaaede Vogne. Dette lykkedes imidlertid ikke, idet disse Vogne ramte Nibetoget omtrent midt paa, efter at Lokomotivet og et Par Godsvogne var slupne forbi.

Et Par af Nibetogets Vogne væltede helt og et Par andre kom af Sporet; derimod blev ingen af Rangertogets Vogne afsporede, men den forreste Vogn — en Petroleumstankvogn — blev en Del beskadiget ved Sammenstødet ligesom der spildtes en Del af Indholdet. Ingen Mennesker kom til Skade. Skaden kan vel anslaaes til i det hele 1000—1500 Kr. Komparenten bemærker, at der ikke er givet særlige Regler eller har udviklet sig nogen bestemt Praksis for, hvorledes Rangeringen skal foregaa, naar der kan ventes Tog. Undertiden viger Rangeringen for indgaaende Tog, undertiden gaar Rangeringen forud for Toget. Det afhænger ganske af, hvad der af Personalet anses for mest hensigtsmæssigt i hvert enkelt Tilfælde. Det Personale, der betjente Rangertoget, bestod af Komparenten som Rangerleder, Lokomotivfyrbøder Bertelsen som Lokomotivfører og Stationskarl Christensen, der skulde bringe de frakoblede Vogne til Standsning, naar disse havde naaet Bestemmelsesstedet, samt Portør 22 Nielsen, der opholdt sig ved det engelske Sporskifte efter at have rettet Sporskiftet til det paagældende Spor (Spor 6) for de frakoblede Vogne.

Derefter mødte Portør Nr. 44 Peder Christian Pedersen Adelsten, født den 4. Oktober 1878 i Sdr. Kongerslev. Han har Bopæl Rosenlundsgade Nr. 11, St., nægter sig tiltalt og straffet og har været ansat ved Privatbanerne siden 1902. Han har jævnlig gjort Tjeneste ved Rangering. Foreholdt Sagen forklarer han, at det var hans Tjeneste at rangere Nibetoget, der holdt ved det sydlige Rangerhoved, ind igennem det engelske Sporskifte, og Komparenten havde i den Anledning taget Plads under den paa Planen betegnede Luftbro for at afvente Nibetogets Komme. Toget maatte ikke køre igennem Sporskiftet, før Komparenten havde givet Lov dertil. Nibetoget gav Signal »Færdig til Indkørsel«, da Lokomotivet befandt sig omtr. ved Sporskifte Nr. 94, Komparenten besvarede Signalet ved at give Signal »Fri Bane«, hvilket skete paa den Maade, at han rejste sig op fra sin siddende Stilling, vendte Front mod Nibetoget og rakte højre Arm vandret ud til Siden. Kom-

parenten havde vel, forinden han gav Nibetoget Lov til Indkørsel, lagt Mærke til, at Rangertoget, der havde opholdt sig ved Vandkranen, samtidig med Nibetoget var i Bevægelse henimod det engelske Sporskifte, men han antog, at Rangertoget vilde standse saa betids, at der var sporfrit for Nibetoget, d. v. s. vente med Rangeringen over det engelske Sporskifte indtil Nibetoget havde passeret dette. Komparenten forklarer nærmere, at han jævnlig har udført samme Tjeneste som Portør Larsens i nærværende Tilfælde, og Komparenten har altid, naar han fungerede som Rangerleder og vidste, at et Tog kunde ventes, konfereret med Portøren ved det engelske Sporskifte (ham der skulde tage Togene ind) om hvad der var det mest hensigtsmæssige i hvert enkelt Tilfælde, enten at tage Togene ind først, eller lade Rangeringen gaa forud. Komparenten erkender imidlertid, at der ikke er givet nogen Regel eller udviklet sig nogen bestemt Praksis om, at en saadan Konference skulde finde Sted, forinden der blev rangeret ned over Togvejen. Komparenten var uvidende om, at nogle af Vognene i Rangertoget var frakoblede, og at der skulde foregaa Rangering ved Stød. En saadan Rangering vilde Komparenten ikke have foretaget over Togvejen saa nær ved Togtid som sket, navnlig ikke naar et Tog holdt ved Rangerhovedet klar til Indkørsel, uden i Forvejen at have underrettet vedkommende Portør ved det engelske Sporskifte. Af Forsigtighedshensyn vilde han underrette vedkommende Portør, men han maa erkende, at det ikke er paabudt, at saadan Underretning skal finde Sted. Han har ikke set, hvilket Tog der først satte sig i Bevægelse mod Sporskiftet.

Foreholdt Lokomotivfyrbøder Østergaards (Lokomotivføreren paa Nibetoget) Forklaring om, at denne 2 Gange har givet Signal »Færdig til Indkørsel«, bemærker Komparenten, at han ikke har hørt mere end ét Signal, og dette Signal blev som bemærket givet omtr. ved Sporskifte 94. Komparenten besvarede Signalet med »Fri Bane« men uden Fløjtesignal. Komparenten har ikke lagt Mærke til noget usædvanligt ved Nibetogets Fart. Komparenten har ikke bemærket, at Portør Larsen har givet Faresignal, før Komparenten gav Signal »Fri Bane«, men umiddelbart efter, at Komparenten havde afgivet sit Signal, opdagede han Larsens Faresignal, og han gav straks Stopsignal til Nibetoget, der da efter Komparentens Skøn befandt sig ca. ved Sporskifte Nr. 10. Det er muligt, at Nibetogets Fart har været saa stærk, at det ikke har været muligt at standse det forinden det engelske Sporskifte og derved forhindre Sammenstødet med de frakoblede Vogne i Ran-

gertoget. Nibetogets Lokomotivfører tog i hvert Fald ikke Hensyn til Stopsignalet, men fortsatte Indkørslen som af Portør Larsen forklaret. Komparenten ønsker tilføjet, at det er Kotume at lade Rangertoget standse i Nærheden af det engelske Sporskifte, særlig naar Tog kan ventes, og navnlig ikke foretage Frakobling af Vogne saa nær Drejeskiven, som sket i nærværende Tilfælde. Dette vil han kunne godtgøre ved Udsagn fra ældre Rangerledere, og han nævner i saa Henseende Portørerne Elmeskov og Gundestrup.

*Kontinuation den 26. Juli 1909.*

Portør Nr. 22, Thomas Christian Villiam Nielsen, født den 21. November 1879 i Taars Sogn, Bopæl Christiansgade Nr. 55, 2. Sal, mødte og forklarede.

Han har været ansat ved Privatbanerne siden 1906 og har gjort Tjeneste ved Aalborg Station siden April d. A. og har undertiden været beskæftiget som Medhjælper ved Rangering. Ved den paagældende Lejlighed havde han af Portør Larsen, der var Rangerleder, faaet Ordre til at indstille Sporene i det engelske Sporskifte, saaledes at nogle frakoblede Vogne i Rangertoget kunde gaa ind paa Spor 6, og han var vidende om, at Rangeringen skulde foregaa ved Stød igennem det engelske Sporskifte. Efter at have udført Ordren, tog han Plads under Luftbroen sammen med Adelsten. Komparenten havde ikke faaet nogen Ordre af Larsen til at underrette Adelsten om, at der skulde foregaa Rangering ved Stød, og Komparenten var uvidende om, at Larsen vilde lade Rangeringen foregaa uden Hensyn til Nibetoget. Komparenten hørte Nibetogets Indkørselssignal, efter at Lokomotivet havde passeret alle Sporskifterne 91, 92 og 94, og han har kun hørt ét Indkørselssignal. Portør Adelsten besvarede straks Signalet, idet han sprang ud midt i Sporet og gav Signal med Haanden »Fri Bane«. Umiddelbart efter opdagede Komparenten, at Portør Larsen gav Faresignal med Hænder og Fløjte. Komparenten har ikke lagt Mærke til, at Larsen har givet Faresignal, før Adelsten gav Signal »Fri Bane«. Umiddelbart efter Larsens Faresignal gav Adelsten Faresignal til Nibetoget, hvis Lokomotiv da efter Komparentens Skøn opholdt sig tæt ved Sporskifte Nr. 10. Komparenten har ikke skænket Nibetogets Fart nogen Opmærksomhed og kan saaledes navnlig ikke udtale sig, om Toget kunde være bragt til Standsning før det engelske Sporskifte, efter at Faresignalet var givet. At Rangertoget var i Bevægelse

imod det engelske Sporskifte, blev Komparenten først opmærksom paa, da Faresignalet var givet. Komparenten bemærker, at der ikke er givet særlige Regler for Rangeringen igennem det engelske Sporskifte, navnlig ikke om, at indgaaende Tog skal gaa forud for Rangeringen. Komparenten har undertiden haft samme Tjeneste som Portør Adelsten i nærværende Tilfælde, og i enkelte Tilfælde, naar han har skønnet, at det var forsigtigst, har han truffet Af-tale med vedkommende Rangerleder om Rangeringen igennem det engelske Sporskifte, naar Tog kunde ventes.

Stationskarl Theodor Viktor Christensen, født den 15. Juni 1881 i Løkken Sogn, Bopæl Niels Ebbesensgade Nr. 39, mødte og forklarede, at han har været ansat ved Privatbanerne siden 1907. Da Rangertoget satte sig i Bevægelse fra Vandkranen, vidste Komparenten, at der skulde rangeres ved Stød, og det var Komparentens Opgave at betjene Bremsen i den forreste mod Godsstationen yndende Vogn, der var en Tankvogn. Han kan ikke udtale sig om, hvor Nibetoget, som han ikke kunde se fra sin Plads i Tankvognen, opholdt sig, da han saa Portør Adelsten give Signal »Fri Bane« og umiddelbart derefter Faresignal. Han er ikke vis paa, at han har hørt Nibetogets Indkørselssignal. Komparenten har ikke hørt eller set, at Portør Larsen har givet Faresignal, før Adelsten gav Signal »Fri Bane« til Nibetoget. Da Komparenten saa Larsens Faresignal, var han klar over, at der var overhængende Fare for Sammenstød, og han bremsede, hvad han formaaede, men det lykkedes ikke at bringe de frakoblede Vogne til Standsning og afværge Ulykken.

Lokomotivfyrbøder Carl Berthelsen, født den 11. April 1874 i Rold, Bopæl Christiansgade Nr. 58, mødte og forklarede, at han har været ansat ved Privatbanerne siden Oktober 1900. Med Hensyn til Sagen forklarede han følgende: Komparenten, der var Fører af Rangertogets Lokomotiv, har ikke lagt Mærke til Nibetogets Bevægelser, før dette kom op paa Siden af Rangertogets Maskine. Hvor dette skete, har Komparenten ikke skænket nogen Opmærksomhed. Komparenten hørte Nibetogets Signal »Færdig til Indkørsel«, men han har ikke lagt nøje Mærke til, hvor Nibetoget da befandt sig. Komparenten har ikke lagt Mærke til, at Nibetoget har givet mere end et Signal »Færdig til Indkørsel«. Komparenten var klar over, at det ikke kunde gaa an at give Signal »Fri Bane« for Nibetoget, idet der derved vilde blive overhængende Fare for Sammenstød med de frakoblede Vogne i Rangertoget. Umiddelbart efter

at Indkørselssignalet var givet, saa Komparenten Portør Adelstens Signal »Fri Bane«, og straks derefter lagde han Mærke til Portør Larsens Faresignal til Adelsten, der blev afgivet med Haand og Fløjte. Komparenten har ikke lagt Mærke til, at Portør Larsen har givet Faresignal, før Signalet »Fri Bane« var givet. Efter at have givet Faresignal til Adelsten, gav Larsen Stopsignal til Komparenten, hvilket Komparenten straks respekterede, og standsede Lokomotivet med den tilkoblede Del, saaledes som paa Planen betegnet, medens de frakoblede Vogne fortsatte deres Bevægelse henimod det engelske Sporskifte. Komparenten saa, at Stationskarl Christensen, der opholdt sig i Tankvognen, straks betjente sin Bremse. Komparenten bemærkede, at Adelsten umiddelbart efter, at Faresignalet var givet, gav Stopsignal til Nibetoget. Hvor Nibetoget da opholdt sig, kunde Komparenten fra sin Plads paa Maskinen — nemlig i højre Side — ikke se, og han bemærkede først Nibetoget, da dette var i det engelske Sporskifte, og Sammenstødet var uundgaaeligt. Komparenten tiltræder iøvrigt Portør Larsens Forklaring. Komparenten ønsker bemærket, at Rangeringen var noget usædvanlig i nærværende Tilfælde, navnlig paa Grund af Rangertogets Længde. Det er saaledes navnlig ganske usædvanligt, at der foregaar Frakobling af Vogne ved Vandkranen, saaledes som sket i nærværende Tilfælde. Efter Komparentens Skøn har Portør Adelsten været berettiget til at gaa ud fra, at der ikke var frakoblet Vogne. Hvis dette ikke havde været Tilfældet, var Sammenstødet ikke sket.

*Kontinuation den 31. Juli 1909.*

Efter Tilsigelse mødte Lokomotivfyrbøder 128, Peter Albert Østergaard, født den 3. Maj 1879 i Randers, Bopæl Korsgade Nr. 20. Han nægter sig tiltalt og straffet. Komparenten har gjort Tjeneste ved Privatbanerne i ca. 8 Aar, og i den Tid ofte fungeret som Lokomotivfører.

Han var ved paagældende Lejlighed Lokomotivfører paa Nibetoget, der holdt ved Rangerhovedet, saaledes som paa Planen betegnet, klar til Indkørsel. Efter at to grønne Flag var vist fra Signalhuset, hvilket betyder »Kør frem«, satte han Nibetoget i Bevægelse henimod det engelske Sporskifte, og da han befandt sig omtrent ved Sporskifte Nr. 92, gav han Indkørselssignal til Portør Adelsten, der opholdt sig ved Luftbroen. Komparenten saa, at Adelsten rakte den ene Arm ud til Siden, hvilket betyder »Fri Bane«, men han vilde ikke respektere dette Signal, da det blev afgivet af Adelsten i siddende Stilling, og Komparenten gentog derfor sit Signal »Færdig til Indkørsel«. Lokomo-

tivet har da muligt været omtrent ved Sporskifte 94. Togets Fart var dengang ikke stærkere, end at en Mand kunde følge det i Skridtgang, og Komparenten kunde have standset Toget allerede forinden Sporskifte 10. Adelsten besvarede nu Komparentens Signal ved at rejse sig op og gaa frem i Sporet og give Signal »Fri Bane« baade med Haand og Fløjte. Komparenten satte da Farten noget op, men dog ikke stærkere, end at en Mand vilde kunne have sprunget op paa Toget, hvilket den Portør sædvanlig gør, der tager Togene ind (d. v. s. i nærværende Tilfælde Portør Adelsten). Komparenten har under Fremkørselen slet ikke lagt Mærke til Rangertoget og var uvidende om, at dette var i Bevægelse henimod det engelske Sporskifte. Komparenten havde fuldt op at gøre med at passe sit Lokomotiv, iagttage Signalerne og navnlig have sin Opmærksomhed henvendt paa Adelsten, uden hvis Indkørselssignal Komparenten ikke maatte føre Nibetoget igennem det engelske Sporskifte. Efter at have passeret Sporskifte Nr. 10 med Maskinen, blev Komparenten opmærksom paa, at Stationskarl Christensen, der opholdt sig i Rangertogets forreste Vogn, raabte til Komparenten: »Kør«, »Kør«, og samtidig saa han, at Christensen bremsede af fuld Kraft, samt at Adelsten gav Stopsignal til Komparenten ved at række begge Hænder i Vejret. Komparenten respekterede ikke Stopsignalet, da han var klar over, at han ikke kunde standse Toget før det engelske Sporskifte paa Grund af den korte Afstand til dette. Komparenten afslaar Afstanden fra det Sted, hvor Nibetoget befandt sig, da Stopsignalet blev givet, og indtil det Sted, hvor Toget stødte sammen med Rangertoget, til ca. 20 Alen. Komparenten antager, at han ikke kunde have standset Toget paa mindre end ca. 30 Alen. Komparenten antager, at Rangertogets løse Vogne, da Stopsignalet blev givet, ogsaa befandt sig ca. 20 Alen fra Skæringspunktet. Efter Komparentens Skøn vilde Sammenstødet med Rangertoget, selv om Komparenten havde bremsset af fuld Kraft med Vakuumbremsen, have fundet Sted i det engelske Sporskifte, saaledes at de frakoblede Vogne i Rangertoget havde ramt Nibetogets Lokomotiv omtrent midt paa, hvilket vilde have medført, at Maskinen var bleven fuldstændig ødelagt. Komparenten antog, at der var en Mulighed for at slippe igennem med Nibetoget, der kun bestod af 6 Vogne, inden Rangertogets frakoblede Vogne naaede det engelske Sporskifte, navnlig da Stationskarl Christensen bremsede af fuld Kraft, og han satte derfor Nibetogets Fart op, alt hvad han kunde. Det lykkedes at slippe gennem Sporskiftet med Lokomotivet og de to forreste Vogne, hvorimod Togets tredje og fjerde

Vogn paakørtes af Rangertogets Vogne. Foruden Komparenten var Konduktør Hegndal med Nibetoget, men denne har ikke haft noget med Nibetogets Indkørsel at gøre: herfor bærer Komparenten alene Ansvar.

B. a. s.,  
Politiasistent.

65.84  
LL

Angaaende

# Rangeruheldet paa Aalborg G. St.

den 22. Maj 1909.





JØRGEN BERTHELSEN.

Aalborg, den 27. November 1909.

Hr. Trafikassistent Jakobsen, Aalborg Statsbanestation.

Da jeg skal rejse til København, anmodes De om snarest belejligt at tilstille mig de lovede Oplysninger og Referatet af Deres Tale angaaende Rangeruheldet den 22. Maj d. A. paa Repræsentantskabsmødet i Dag og om muligt saa betids, at jeg kan have det her Mandag Eftermiddag Kl. 2.

Saaframt De maatte have Udgifter ved Afskrivning, er det en Selvfølge, at disse refunderes.

Jørgen Berthelsen.

Aalborg, den 29. November 1909.

Hr. Landstingsmand Jørg. Berthelsen.

I Anl. af æret Skrivelse af 27. ds. beklager jeg ikke at kunne rekonstruere min Tale efter de faa Notitser, jeg var i Besiddelse af, da jeg ligesaa nødig vil anføre noget, jeg ikke har sagt, som omvendt. Jeg beklager derfor ikke at kunne imødekomme Deres ærede Anmodning, men jeg er villig til, til enhver Tid at give Møde for Centraldirektionen for at stille min Sagkundskab og mit specielle Kendskab til denne Sag til dens Raadighed, og er jeg iøvrigt rede til at vejlede den ærede Centraldirektion ang. denne Sag, ligesom jeg er i Stand til at fremskaffe yderligere Erklæringer, der bekræfter de paagældende Portørers Uskyldighed. Hoslagt fremsendes 2 Erkl. fra Stk. 47 Christensen.

Ærb.

L. M. Jacobsen.  
Trafikassistent.

Undertegnede, der var tjenestegørende i Statsbanernes Signalhus I, erklærer herved, at Nibetog 55 d. 22. Maj kørte med en Fart — saavel fra Perronen til Rangerhovedet som fra dette til Uhedsstedet — som om det gjaldt et større Væddemaal, ihvert Fald var Farten fra Rangerhovedet til Ledet langt over det alm. og efter min Mening aldeles uforsvarlig. Jeg fik den Opfattelse af Lokf., at det for ham gjaldt om hurtigst muligt at komme over, og særlig ikke at blive opholdt paa Rangerhovedet af Hadsundtogets Afgang.

Med Hensyn til Portør Adelstens Signalgivning, hvortil jeg var Vidne, da skal jeg erklære, at Signalerne »Ret« og »Stop« fulgte saa hurtig efter hinanden, at det første absolut ingen Indflydelse kan have haft paa Uheldet, idet Lokf. umuligt kunde have standset med den Fart, han havde sat Toget op i.

T. F. K. Hansen.  
Portør 2118.

Undertegnede erklærer herved under Eds Tilbud: at jeg ikke har skiftet Sporskifte Nr. 8 og ej heller modtaget nogen Anmodning derom, at jeg ikke har modtaget nogen Meddelelse fra Portør Larsen om, at han vilde slaa Vogne af før Nibetogets Passage eller overhovedet udvekslet et eneste Ord med Portør Larsen angaaende Rangeringsmaaden, at jeg i H. t. den hævdvundne Praxis var af den bestemte Opfattelse, at den paabegyndte tilbagegaaende Bevægelse af Rangertoget kun var paabegyndt for at standse foran Sporskifte Nr. 9, og at jeg først blev klar over Hensigten ved at se Portør Larsen give Faresignal, samt at min Signalgivning til Tog 55 foregik saa hurtig efter hinanden, at det første absolut ingen Indflydelse kan have haft paa Uheldets Forløb, idet disse Signaler blev afgivne i samme Øjeblik, nemlig saa hurtig som disse to Bevægelser kan udføres efter hinanden.

P. C. P. Adelsten.

Undertegnede erklærer herved, at jeg, trods det at jeg var i Portør Larsens umiddelbare Nærhed fra det Øjeblik, vi med Rangermaskinen og Ilgodsvognen forlod Spor II. til vi kørte ud paa Rangerhovedet, ikke har hørt ham give Portør Nielsen nogen Meddelelse om, at han agtede at slaa

Vogne af, ligesom ej heller jeg var vidende derom før selve Afslagningen paabegyndtes. Derimod hørte jeg, at Larsen sagde til Nielsen: »gør klar til Spor 6«, hvilket jeg saa Nielsen straks paabegyndte.

Stk. 47 Th. Christensen.

Undertegnede erklærer herved, at jeg fra Bremsen paa Tankvognen var Vidne til Portør Adelstens Signalgivning til Nibetoget og skal i den Anledning erklære, at i samme Nu som Adelsten viste »ret«, viste han ogsaa »stop« ved at række begge Arme i Vejret, hvilket foregik lige saa hurtigt, som man kan tælle 1—2.

Stk. 47 Th. Christensen.

Undertegnede flv. Portør Nr. 22 T. C. V. Nielsen erklærer herved under Eds Tilbud, at jeg ikke af Portør Larsen har modtaget nogen somhelst Ordre eller blot Antydning om, at han vilde slaa Vogne af fra Remissesporet eller Rangerhovedet til Godspladsen, men at den af mig afgivne Forklaring angaaende dette Punkt — hvis den kan opfattes anderledes, da er i absolut Modstrid med Virkeligheden. Jeg blev af Portør Larsen truet til efter et Forhør atter at gaa ind og faa tilføjet noget angaaende dette Punkt. Jeg gav efter af Frygt for hans brutale Optræden, og gik derfor atter ind for at faa tilføjet, at saafremt Portør Larsen havde givet mig nogen Besked om, at han vilde slaa Vogne af, da havde jeg ikke hørt det. Derfor hvis min Tilførsel til Forhørsakterne angaaende dette Punkt udtrykker andet eller mere, hvad jeg har Grund til at antage, da er Forklaringen urigtig og i Modstrid med Sandheden, hvilket maaske kan have sin Grund i den oprevne Stemning, hvori jeg befandt mig ved først at være underkastet et timelangt Forhør og dernæst i samme Øjeblik som jeg træder ud af Døren bliver modtaget af Portør Larsen med vilde Gebærder og en Syndflod af Eder. — Jeg gentager, at jeg intet som helst vidste om Rangeringsmaaden, og at jeg efter at have skiftet til Nr. 6 overhovedet var aldeles uvidende om, hvad der skulde foretages, og hvad jeg derefter skulde foretage mig, men

at jeg kun rent instinktmæssig, bevægede mig fremad henimod Luftbroen for at være saa meget nærmere ved Haanden, hvis der skulde være et Arbejde, som jeg skulde udføre.

T. C. V. Nielsen.

Undertegnede, der hver især har fungeret som Rangerledere paa Ab. G. i flere Aar (henholdsvis 4, 4 og 6), erklærer herved, at vi aldrig har foretaget en Rangerbevægelse som den, der blev foretaget af Portør Larsen den 22. Maj d. A., hvorved Sammenstødet med Nibetoget blev foranlediget. Almindelig Praksis har været at køre frem til Sporskifte Nr. 9 og derfra rangere med Stød. Det af Portør Larsen foretagne Arrangement — der som anført aldrig har fundet Sted tidligere — maatte uvægerlig give Portør Adelsten den Anskuelse, at Rangeringen var indstillet af Hensyn til Nibetogets Passage, og at den tilbagegaaende Bevægelse kun var for at være saa nær ved det sædvanlige Afslagssted (Sporskifte Nr. 9) som muligt.

J. C. J. Elmeskov.  
Portør.

A. C. H. Gundestrup.  
Portør.

H. F. Andersen.  
Portør.

NORDJYLLANDS FORENEDE  
PRIVATBANER.

Aalborg, den 10. December 1909.

CENTRALDIREKTIONEN.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 7. ds. tilskrevet Centraldirektionen saaledes:

»I et den 29. f. M. hertil indsendt Andragende har Centraldirektionen indberettet, at der den 22. Maj d. A. skete et Rangeruheld paa Nordjyllands forenede Privatbaners Godsstation i Aalborg, der medførte Skade paa Banernes Materiel til ca. 1100 Kr., og at den væsentligste Skyld i det indtrufne Uheld efter den ved Privatbanernes egen Foranstaltning optagne Undersøgelse i Sagen tillagdes 2 Portører, der derefter afskediges af Banernes Tjeneste. Da der imidlertid senere er fremkommet Oplysninger, der gør det ønskeligt, at en ny Undersøgelse i Sagen foretages — bl. a. fordi der vil kunne forventes Oplysninger fra Personer, der hører

til Statsbanernes Personale — har Centraldirektionen under Hensyn hertil og til den Betydning Sagen tillægges i sin Helhed, anholdt om, at Auditøren ved Statsbanerne maatte lede denne ny Undersøgelse.

Efter i denne Anledning at have brevvekslet med Generaldirektionen for Statsbanerne skal man tjenstlig meddele, at Ministeriet, uanset at de heromhandlede Undersøgelser maa siges at ligge uden for de Auditøren paahvilende Forretninger, dog har ment efter de i nærværende Sag foreliggende særlige Omstændigheder at kunne samtykke i, at Auditøren, saafremt han dertil maatte være villig, leder den omhandlede ny Undersøgelse, og at man derfor under D. D. har tilskrevet Auditøren i Overensstemmelse hermed. Man skal derfor anmode Centraldirektionen om ved Henvendelse til Auditøren at træffe nærmere fornøden Aftale med denne.

I Henhold til foranstaaende tillader man sig derfor at anmode Hr. Auditøren om at foretage det fornødne til den omhandlede ny Undersøgelse, idet man vedlægger de Sagen vedrørende Akter.

Nordjyllands forenede Privatbaner  
for Centraldirektionen  
Jørgen Berthelsen.

Hr. Auditør Andersen.  
De danske Statsbaner.

AUDITØREN VED STATS-  
BANERNE.

København, den 15. December 1909.

I Anledning af den ærede Centraldirektions Skrivelse af 10. ds., hvori man anmoder mig om at foretage en Undersøgelse vedrørende et paa Nordjyllands forenede Privatbaners Godsstation i Aalborg den 22. Maj d. A. stedfundet Rangeruheld, skal jeg herved meddele, at jeg er villig til at paatage mig den ønskede Undersøgelse. Dog maatte jeg udbede mig det mig i denne Anledning givne Mandat nærmere betegnet.

Ærbødigt

Aage Andersen.

Nordjyllands forenede Privatbaner.  
Centraldirektionen.

NORDJYLLANDS FORENEDE  
PRIVATBANER.  
CENTRALDIREKTIONEN.

Aalborg, den 18. December 1909.

Som Svar paa Hr. Auditørens Skrivelse af 15. ds. skal man tillade sig at meddele, at man ønsker den i Skrivelsen nævnte Sag optaget af Dem til ny Undersøgelse i det Omfang, som De anser for fornødent til den saavidt muligt fulde Klarlæggelse af Spørgsmaalet om der med Hensyn til det stedfundne Rangeruheld foreligger Skyld fra nogen under Privatbanerne Ansats Side og i bekræftende Fald, hvilke ansatte, der maa anses skyldige. Med Sagen tilbage udbeder man sig derhos de Udtalelser, hvortil det fremkomne maatte give Dem Anledning.

Man bemyndiger Dem til i Anledning af Sagen at afæske enhver ved Privatbanerne ansat de Forklaringer eller Oplysninger, som De maatte finde Anledning til.

Nordjyllands forenede Privatbaner  
for Centraldirektionen  
Jørgen Berthelsen.

Hr. Auditør Andersen,  
København.

AUDITØREN VED STATS-  
BANERNE.

København, den 31. Januar 1910.

Hoslagt fremsendes Afskrift af et af undertegnede i Henhold til den ærede Centraldirektions Skrivelse af 10. og 18. December 1909 afholdt Forhør vedrørende det den 22. Maj 1909 paa Privatbanernes Godsstation i Aalborg stedfundne Rangeruheld. Saaledes som Sagen nu foreligger oplyst, kan der af denne gives følgende Fremstilling, hvorved særligt Hensyn er taget til at gøre rede for Bevisspørgsmaalene:

Den 22. Maj 1909 Kl. godt 7 $\frac{1}{2}$ , om Aftenen korte Rangermaskinen paa Aalborg G. fra Pladsen ud paa Overleveringssporet for at bortrangere de der henstaaende Vogne. Rangerleder var Portør Nr. 48 L. C. Larsen, Hjælper Stationskarl (nu Portør) Nr. 47 T. Christensen; Fører af Rangermaskinen var Lokomotivfyrbøder Nr. 123 C. Berthelsen.

Maskinen med en Vogn tilkoblet kørte ud igennem Sporskifte 10 og tilbage gennem dette og Sporskifte 11 ind paa Overleveringssporet, hvor de henstaaende Vogne, 17 à 18, tilkoblede, og med disse kørtes der derpaa ud paa det saakaldte hævede Rangertogspor gennem Sporskifterne 11 og 8. Det var Portør Larsens Hensigt fra Rangertogsporet at rangere den bageste Halvdel af Vognene med Stød ind paa Spor 6 og derefter anbringe Resten af Vognene paa Spor 3.

Som Hjælper ved Rangeringen fungerede yderligere Portør Nr. 22 T. C. V. Nielsen. Denne havde sammen med Larsen og Christensen besørget Ilgodsomlæsning inde paa Pladsen ved Lampisteriet og bragte, medens Rangertogmaskinen kørte til Overleveringssporet, en Pakke over i Nibetog 56, der holdt ved Pakhuset. Han begav sig derpaa ud imod Rangertoget og forklarer, at han, da han var passeret Brovægten, blev anraabt af Larsen med Ordene »gør ret til Spor 6«. Denne Ordre efterkom han samtidig med, at Rangertoget kørte ud. Sporskifterne 8 og 9, der fører fra Rangertogsporet ind mod det engelske Sporskifte 12, som Rangertoget skulde passere under Kørsel til Spor 6, vil han ikke have retstillet ved denne Lejlighed da de alt stode ret for denne Kørsel. Nielsen paastaar, idet han i saa Henseende ændrer sin under Sagen oprindelig afgivne Forklaring, at han ikke af Larsen fik Underretning om, at denne vilde rangere med Stød, hvorimod Larsen hævder at have meddelt Nielsen ved Overleveringssporet, at han vilde »slaa« de halve Vogne paa Spor 6, de andre halve paa Spor 3; han erklærer, at denne Bemærkning faldt ved den bagerste Vogn paa Overleveringssporet, og at han først derefter, idet Toget afgik, gav Ordren »gør ret til 6«. Stationskarl Christensen erklærer, at, da Nielsen kom tilsyne, sagde Larsen til ham »gør ret til 6«; mere hørte han ikke, og han kan ikke — om end han ikke tør benægte Muligheden deraf — tænke sig, at Larsen kan have sagt andet, hvad næppe kunde være undgaaet hans Opmærksomhed. Larsen erklærer vel hertil, at Christensen sandsynligvis har været beskæftiget med at tilkoble Vognene, da den omtvistede Bemærkning faldt, men Christensen nægter at have besørget dette Arbejde.

Ude ved Luftbroen — i Nærheden af Sporskifterne 10 og 11 — befandt sig paa heromhandlede Tidspunkt Portør Nr. 44 P. C. P. Adelsten, der Kl. ca. 7.<sup>30</sup> havde fulgt Hadsundtog 68 ud af Stationen. Han havde den saakaldte Togtur og skulde i Medfør heraf ogsaa indrangere de fra Statsbanestationen ankommende Tog. Han afventede nu Nibetog 55, der skulde komme til Aalborg G. Kl. 7.<sup>35</sup> Han

fik ikke af Larsen, der slet ikke vil have set ham, eller Christensen nogen Besked om, hvorledes den videre Rangering af Overleveringsvognene agtedes foretaget. Han retstillede — antagelig af egen Drift — Sporskifte 11 for Rangertogets Udkørsel. Sporskifte 8, som efter at være passeret af Rangertoget under Udkørslen skulde omstilles for dets Tilbagekørsel, nægter han at have omstillet. Det har ikke kunnet oplyses, hvem der har omstillet dette Sporskifte, eller om det overhovedet er bleven omstillet; Fyrbøder Berthelsen erklærer, at han bestemt tror, at det stod ret for Togets Udkørsel, Portør 22 Nielsen, som foromtalt, at det stod ret for Tilbagekørslen; muligvis har det, som Portør 48 Larsen antager, fra først af været stillet for Tilbagekørslen (til Skraaspor), men er som medgaaende bleven opkørt af Rangertoget under dets Udkørsel og derpaa atter af sig selv faldet tilbage i Stillingen til Skraaspor.

Da Portør Adelsten, der havde antaget, at Rangertoget blot vilde køre ud over Sporskifte 8 og derfra vende tilbage, bemærkede, at Toget kørte længere ud, satte han sig paa Underdelen af en Pille under Luftbroen imellem Sporskifterne 9 og 12. Der kom Portør 22 Nielsen og gav sig i Samtale med ham. Adelsten har siddet nærmest med Siden vendt mod Rangertoget og Nibetog; Nielsen har antagelig dels staaet op, dels siddet hos ham.

Nibetog 55 ankom til Aalborg Statsbanestation Kl. ca. 7.<sup>31</sup>. Straks efter rykkede det tilbage og standsede som dets Lokomotivfører og Konduktør hævder, paa Statsbanens Hovedspor (efter Statsbane-Portør Nr. 2118 Hansens Paastand var det paa det vestlige Rangerhoved) for at køre tværs over Stationspladsen til Aalborg G. Det bestod af 7 Vogne, nemlig 2 P, 1 Q, 2 G, 1 D og 1 E. Som Fører af Lokomotivet under denne Kørsel fungerede Lokomotivfyrbøder Nr. 128 P. A. Østergaard, som Fyrbøder Pudser Nr. 166 L. Hansen. Efter at det foreskrevne Signal til Fremkørsel var vist fra Statsbanernes Signalhus I, kørte Toget frem mod Aalborg G. Pudser Hansen sprang med Østergaards antagelig noget modstræbende Tilladelse af Lokomotivet under Kørslen udfor Privatbanernes Kulgaard for hurtigere at gøre sig rede til sin videre Tjeneste. Østergaard forklarer at have spærret af for Dampen omtrent ved det engelske Sporskifte 15-16 og derefter at have givet Signal »Færdig til Indkørsel« omkring ved Sporskifte 91 og brugt Maskinens Vacuumbremse let. Rigtigheden heraf bestyrkes ved flere af de afgivne Forklaringer. Statsbane-Portør Nr. 2118 Hansen, der havde Vagt i Signalhus I, erklærer, at 1. Fløjtesignal afgaves, da Maskinen var i Sporskifte 15-16, og at der derefter blev lukket for Dampen;

Pudser Hansen har hørt Fløjten straks efter at være sprunget af, og Fyrbøder Berthelsen i Rangertoget erklærer, at det staa utydeligt for ham, at er 1. Fløjten er afgivet fra Tog 55's Maskine, forinden det nedenfor omtalte Fløjtesignal hortes.

Østergaard erklærer videre, at Adelsten efter Afgivelsen af nysnævnte Fløjtesignal i siddende Stilling rakte Armen ud og derved formentlig viste Haandsignal »Kør«, hvilket Østergaard imidlertid ikke vilde respektere. Adelsten nægter at have givet dette Signal, og denne Nægtelse maa staa til Troende, idet ikke blot fornævnte Portør Nr. 1118 Hansen erklærer bestemt at turde sige, at Adelsten ikke besvarede første Fløjtesignal ved at give nogetsomhelst Signal i siddende eller staaende Stilling, men navnlig hverken Portør Nr. 22 Nielsen eller de tre Mand i Rangertoget har set ham give bemeldte Signal, uagtet de har haft Opmærksomheden henvendt paa Adelsten, set ham sidde under Luftbroen og rejse sig op og give Signal som straks nedenfor anført. Det er ogsaa givet, at Østergaards formentlige lagttagelse af Haandsignalet, der skete paa en Afstand af ca. 300 Alen, let kan bero paa en Fejltagelse eller paa, at Adelsten har gjort en tilfældig Bevægelse, jfr. straks nedenfor.

Østergaard gentog Signalet »Færdig til Indkørsel« efter sit Opgivende foran Sporskifte Nr. 94; hermed stemmer de øvrige Vidnesbyrd om dette Punkt, idet de lyde paa, at Signal afgaves ved Sporskifte 94 eller mellem dette og Sporskifte 92, dog erklærer Adelsten, at Signalet først afgaves, da Maskine og Tender vare passeret Sporskifte 94. Forinden Signalet, kort og lang Tone, endnu var fuldstændig afgivet, sprang Adelsten, som Østergaard forklarer, op og gav Haandsignal »Kør« og samtidig Fløjtesignal. Østergaard erklærer selv, at han opfattede denne dobbelte Signalgivning som et Udslag af Ærgrelse fra Adelstens Side over, at hans tidligere Signal fra siddende Stilling ikke var bleven respekteret, og at den var medvirkende Aarsag til, at han virkelig antog, at Adelstens tidligere Armbevægelse skulde være et Haandsignal. Adelsten — og med ham Portør 22 Nielsen — nægter bestemt, at han ved denne Lejlighed har givet Fløjtesignal, og ingen af de øvrige Øjenvidner vil heller have bemærket noget saadant.

I det Øjeblik, Adelsten rejste sig for at vise »Kør« til Nibetoget, saa han til Siden hen imod Rangertoget og bemærkede da, at dette var i tilbagegaaende Bevægelse, og at dets bageste Vogn — den nærmeste mod Adelsten, en Petroleums Tankvogn — var passeret Sporskifte 8. Han antog imidlertid, at Toget overensstemmende med den

almindelige Praksis vilde standse foran Sporskifte 9 og først derfra paabegynde Stødrangering mod Pladsen, hvorfor han, som anført, viste »Kør«. Straks efter saa han imidlertid atter hen imod Rangertoget og bemærkede da, at Portør 48 Larsen gav Stop- eller Faresignal hen imod ham, og i samme Øjeblik forandrede han Signalet »Kør« til Stop, idet han rakte begge Arme i Vejret; Signalet »Kør« gik saaledes umiddelbart over til Stop. Da dette sidste Signal vistes, var Nibetogets Maskine ifølge Adelstens, Larsens, Nielsens og Portør 2118 Hansens Udsagn endnu ikke passeret Leddet mellem Statsbanernes og Privatbanernes Sporomraade, medens Østergaard erklærer, at Maskinens Førerhus var i Leddet, omtrent et halvt Hundrede Alen fra Fri-spormærket ved det engelske Sporskifte 12, og iøvrigt forklarer saaledes:

Han repeterede med Dampfløjten Adelstens »Kør frem« — hvad Konduktør Hegndal og Lokomotivfører S. J. M. Jensen, der da opholdt sig paa Statsbanestationspladsen, bevidner —, slog Vacuum fra, satte Damp til igen og kørte saaledes, indtil Maskinens Forende var indenfor Leddet foran Sporskifte 10; der lukkede han af for Dampen, og i næste Øjeblik saa han Adelstens Stopsignal, hvilket han straks, hvad Portør 2118 Hansen vil kunne bevidne, repeterede og efterkom ved at aabne den store Ejektor for at opsuge Vacuum; i næste Øjeblik igen hørte han imidlertid Stationskarl Christensen raabe »Kør! Kør!« fra Tankvognen og saa denne med en løs Rangerdel paa Sporet ved Siden af sig, omtrent lige overfor Nibetogets forreste Vogn; han slog da Vacuum fra, endnu inden Bremsvirkning var opnaaet, og gav fuld Damp fremad i den Hensigt at slippe igennem Sporskifte 12 foran Rangerdelen. Det lykkedes dog ikke at undgaa Sammenstød, idet Tankvognen ved Sporskiftet naaede den forreste C-Vogn og skrabede denne samt væltede den næste; derved væltede tillige den forreste C-Vogn og D-Vognen, medens E-Vognen og en P-Vogn kom af Spor. — Tankvognen blev noget beskadiget, og en Del af dens Indhold af Petroleum spildtes. — Skaden har ialt andraget ca. 1100 Kr.

I Nibetoget befandt sig Konduktør Nr. 13 N. M. C. Hegndal. Denne var under Kørslen beskæftiget med at trække Vinduer op i Personvognene. Han vil ikke have hørt Østergaards Bremsesignal.

Rangertoget var fra Overleveringssporet kørt ad det hævdede Rangerspor ud til Vandkranen hinsides Kulgaarden, hvor Maskinen nu efter Aftale mellem Føreren, Berthelsen, og Rangerlederen, Larsen, skulde tage Vand. Der holdtes stille for Vandtagning nogle faa Minutter, og samtidig

afkoblede Larsen de 8 eller 9 bageste Vogne, som han agtede at rangere ind paa Spor 6. Han gav derpaa med sin Fløjte Signalet »Rangering med Stød«, hvilket repeteredes af Berthelsen med Dampfløjten. Hverken Adelsten eller Nielsen vil fra deres Plads under Luftbroen have hørt noget af disse Signaler, hvorved bemærkes, at Dampfløjtes Lyd er hæs; Larsen vil dog hævde som utvivlsomt, at den kunde høres langt indenfor Luftbroen, medens Berthelsen udtaler sig mere tvivlende herom. Rangerlederens Fløjtesignal har ej engang hans Medhjælper, Christensen, hørt, hvorimod Portør 2118 Hansen vil have hørt det ovre i Signalhus I. Straks efter Signalets Afgivelse satte Rangertoget sig i tilbagegaaende Bevægelse. Larsen stod paa Trinnet af en P-Vogn — en flad, aaben Vogn — og saa lidt efter Kørselens Paabegyndelse Nibetoget passere sig; dets Maskine var da lidt forbi Sporskifte 91, og da den kort efter afgav Signalet »Færdig til Indkørsel«, blev han betænkelig og holdt Øje med Adelsten, og da denne viste »Kør«, gav Larsen med sin Fløjte gentagne Gange Stopsignal, ligesom han rakte Armene i Vejret, hvilket Adelsten straks saa og derpaa selv viste Stop. Larsen vendte sig derefter mod Rangermaskinen og gentog sit Stopsignal. Berthelsen, der allerede havde spærret af for Dampen, da han saa Adelsten vise »Kør«, bremsede straks, og den faste Rangerdel kom til at holde med forreste Vogn nær ved Sporskifte 8. — Stationskarl Christensen befandt sig paa Tankvognen, der som anført var den forreste i Bevægelsesretningen og var en god Bremsevogn, da den var tungt lastet med Petroleum. Han saa Adelstens Haandsignal »Stop« og bremsede da straks; lige foran Luftbroen kørte Nibetogets Maskine frem foran Tankvognen, og han raabte da »Kør! Kør!«; han blev paa Tankvognen og betjente sin Bremse til i hvert Fald lige for Sammenstødet.

Fyrbøder Berthelsen erklærer, at Nibetoget holdt stille ovre paa Statsbanestationen i det Øjeblik, da han gav Damp paa Rangermaskinen for at gaa tilbage; Larsen erklærer, at det holdt stille, da han koblede af, og at han hørte dets Igangsætningssignal, efter at Rangertoget var hørent at gaa tilbage. — Fyrbøder Østergaard erklærer derimod fra sin Side, at Rangertoget holdt stille, da han satte Nibetoget i Bevægelse mod Aalborg G. Portør 2118 Hansen forklarer, at de to Tog satte sig i Bevægelse omtrent samtidig, men han tør ikke sige, hvilket der først kom i Gang. Der maa herefter gaes ud fra, at Igangsætningen af begge Tog er sket saa godt som samtidigt, og at deres Personale gensidig har kunnet antage, at det andet Tog holdt stille ved deres egen Igangsætning.

Angaaende Nibetogets Fart ved denne Lejlighed, som er paastaet at have været uforsvarlig hurtig, bemærkes: Østergaard erklærer, at den højeste Fart har været ca. 2 1/2 Mil, og at han, før Adelsten viste »Kør«, kunde have standset paa mindre end 2 Vognlængder; Statsbaneportør 2118 Hansen udtaler, at Farten var ualmindelig stærk; Adelsten betegner Farten som ret stærk, dog ej usædvanlig, og mener, at Østergaard ikke, hvis der var bleven vist ham »Stop« i Stedet for »Kør«, kunde have standset som foreskrevet ved Stationsmærket foran Leddet, og maaske næppe engang før Frispormærket ved Sporskifte 12; efter de øvrige Udtalelser har Farten været ret stærk, men ikke usædvanlig eller paa-faldende. Det viste sig jo ogsaa, at Pudser Hansen kunde springe af under Kørslen. — Gaar man i Henhold til de afgivne Forklaringer ud fra, at Tankvognen var lige inden for Sporskifte 8 og Tog 55's Maskine ved Sporskifte 94, da Adelsten gav Signalet »Kør«, vil dette sige, at Afstanden til Sammenstødsstedet var for Tankvognen ca. 250 Fod, for Maskinen ca. 340 Fod; regner man da, at Maskinen er sluppen ca. 100 Fod forbi Sammenstødsstedet, inden Tørningen skete, vil den altsaa have løbet ca. 440 Fod samtidig med, at Tankvognen løb ca. 250 Fod; da Maskinen kørte med Damp til og tilsidst satte Farten op, medens Tankvognen var under Bremsning og før Sammenstødet næsten standset, tyder dette ikke paa, at Nibetogets Fart har været uforsvarlig. — Endelig bestyrker Udfaldet af et under Sagen afholdt Bremseforsøg Antagelsen af, at Østergaard ved at bremse fra Sporskifte 94, selv om Farten var stærk, havde kunnet holde sit Tog saaledes, at Sammenstød var undgaaet.

Rangeruheldet er efter det anførte, kortelig meddelt, sket paa følgende Maade: Nibetog 55 og Rangertoget har saa godt som samtidigt sat sig i Bevægelse henimod Togvejenes Skæringspunkt. Deres Personale har, uden at derfor kan bebrejdes de paagældende noget, gensidig været uvidende om det andet Togs Igangsætning. Rangerlederen har besluttet sig til straks at slaa Vogne af ind paa Pladsen, og Rangertoget er altsaa kommet kørende med løse Vogne. Togturportøren, der skal give Nibetoget Signal til Indkørsel, ser vel Rangertoget komme kørende, men antager, at det vil holde og koble af foran Skæringspunktet, og giver altsaa Indkørselssignalet. Nibetoget kører da frem, og den løse Rangerdel kører ind i det, idet det ikke lykkes at undgaa Sammenstødet ved de Foranstaltninger, der træffes, efter at Faren er opdaget.

At det direkte Hovedansvar for det skete efter Sagens Natur maa paahvile Togturportøren, Adelsten, er ganske klart: Rangertoget har Bevægelsesfrihed uden særlig Til-ladelse, hvad Nibetoget ikke har: dette maa afvente, at dets Togvej bliver fri og sikker, og det er Togturportørens sær-lige Opgave at være opmærksom paa, naar dette er Tilfældet og da at give Toget Signal til Indkørsel. Som Følge heraf burde han under de foreliggende Omstændigheder have vist »Stop« mod Nibetoget og ikke »Kør«, førend Ranger-toget virkelig var standset udenfor Nibetogets Vej, hvad han ikke havde Sikkerhed for, at det vilde eller kunde.

Der kan imidlertid være Spørgsmaal om Praksis paa Stationen eller nogen særlig af denne udstedt Instruks maatte føre til et andet Resultat med Hensyn til Fordelingen af Ansvaret mellem Rangerlederen og Togturportøren. Her-om bemærkes:

Der var ikke i Stationens daværende Instruks fastsat særlige Regler for den heromhandlede Rangering eller for Togkørslen, sigtende til at undgaa Uheld som det herom-handlede. Navnlig var Rangering med Stød over Togvejen ikke forbudt eller undergivet særlig Begrænsning. — Plads-Overportøren har vel paabudt, at Togene som Regel skulde have Fortrinet for den egentlige Rangering, men han ud-taler tillige, at det maatte blive Rangerlederens Sag at skønne over, om det var nødvendigt at lade Rangeringen gaa forud for Togene, og Rangerlederen var altsaa i Virkeligheden frit stillet. — Det er dernæst hævdet, at den almindelige Praksis var, at Rangertogene standsede i Nærheden af Luft-broen — omkring ved Sporskifte 9 — og foretog Afslag-ning af løse Vogne derfra, undtagelsesvis dog ogsaa fra Sporet umiddelbart udenfor Sporskifte 8. Saavel Plads-Overportør Kjeldsen som tidligere fleraarig Rangerleder paa Aalborg G. Station Portør Nr. 29 A. K. Gundestrup og nu-værende mangeaarig Rangerleder Portør Nr. 43 J. C. J. Elme-skov mener nu ogsaa, at Praksis er den anførte, og at Por-tør Adelsten i heromhandlede Tilfælde herefter maatte gaa ud fra, at Rangertoget ikke kom med løse Vogne, men vilde holde foran Luftbroen (Overportøren gør dog et For-behold med Hensyn til dette sidste, forsaavidt som det muligt kunde fremgaa af Rangertogets Fart, at det ikke agtede at holde). Portør Elmeskov erklærer, at det flere Gange er passeret ham, at han med et Rangertog er kom-men kørende mellem Sporskifterne 8 og 9 i tilbagegaaende Bevægelse mod dette sidste, og at samtidig Togturportøren har givet Signal »Kør« til et indkørende Tog i Forvisning om, at Rangertoget vilde standse i Tide. I Overensstemmelse med de nævnte mener ogsaa Stationsforstander Hegelund,

Aalborg G., at der intet kan bebrejdes Portør Adelsten i denne Sag, men at derimod Portør 48 Larsen har handlet mod al Praksis og uden Omtanke, om end ikke reglements-stridig, ved at slaa Vogne af helt nede fra Vandkranen. Driftsbestyrer Rammeskov erklærer derimod (jfr. Skrivelser Forhørsbilag 29), at Afslagning af Vogne oftest — i det mindste i de senere Aar — er sket udenfor Sporskifte 8, og at Sporet, »det hævde Rangenspor«, netop under Hen-syn hertil er bleven løftet. — Efter Stationspersonalets sam-stemmende Opfattelse, som baade Adelsten og Larsen (jfr. Forhøret Side 31) deler, kun at den sidste erklærer, at den ommeldte Praksis hverken var undtagelsesfri eller bindende, maa man dog formentlig gaa ud fra, at sædvanlig Praksis virkelig har været den anførte.

Nogen bestemt Praksis for, at gensidige Meddelelser skulde udveksles mellem Rangerlederen og Togturportøren om Rangeringen ved Togtid, saaledes, at den ene under visse Omstændigheder skulde underrette den anden, har ikke fore-ligget, idet Eksistensen af en saadan Praksis ikke kan støttes paa, at der lejlighedsvis er udvekslet Bemærkninger i saa Henseende mellem de Paagældende.

Den ovennævnte Praksis med Hensyn til Fremgangs-maaden ved Afslagning af Vogne kan nu formentlig ikke føre til det af Stationsforstander Hegelund antagne Resultat: Situationen den 22. Maj var noget udenfor det dagligdags, idet det dels var helt usædvanligt at Rangermaskinen tog Vand paa det paagældende Tidspunkt, og at Rangertoget — som Følge heraf — gik helt ud til Kulgaarden, dels ogsaa var noget særligt, at Rangertoget indeholdt Vogne med Sveller til Privatbanerne, som det var af Interesse at faa udskilte fra de andre Vogne inden deres Hensættelse paa Pladsen. Portør 48 Larsen begrundet sin Handlemaade med, at det var mest praktisk straks at slaa Vogne af ved Igangsætningen fra Vandkranen, og at han ikke vidste, hvor længe Nibetoget mulig vilde blive holdende ude paa Statsbane-sporet, førend det overhovedet kom i Gang mod Privatbane-stationen, samt at det i al Fald, hvis det rykkede frem med det samme vilde blive standset af Portør Adelsten. Larsen har maaske ved at handle herefter ikke baaret sig ad paa den mest betænksomme Maade — og dette kunde man eventuelt tilkendegive ham og beklage —, men man kan dog utvivlsomt ikke nægte ham Ret i det anførte, og han maa da formentlig være uden Ansvar for Uheldet.

Kan saaledes fornævnte Praksis ikke gøre Portør Larsen ansvarlig, kan den omvendt formentlig ikke fri Portør Adel-sten for Ansvar: At der ikke burde gives Nibetog 55 Ind-



kørselstilladelse, saalænge et Rangertog som det heromhandlede er i Bevægelse henimod dets Togvej, er i den Grad begrundet i Forholdets Natur, at selv en nok saa velgrundet Forventning om, at Rangertoget vil standse i Tide, ikke kan medføre et andet Resultat. Hertil kommer i nærværende Tilfælde, at Portør Adelsten, der havde siddet og talt med Portør 22 Nielsen, ikke i det Omfang, han burde, har holdt Øje med Rangertogets Bevægelser; i modsat Fald vilde han mulig være bleven klar over, at det ikke vilde eller kunde standse. Har det været sædvanligt med Hensyn til Afgivelse af Indkørselstilladelse for Togene at bære sig ad som Adelsten ved heromhandlede Lejlighed, bør det statueres, at dette ikke kan godkendes. Paa den anden Side er det utvivlsomt, at den nævnte Praksis — der faar Portør Adelstens nærmeste Foresatte til ganske at frikende ham — taler stærkt til hans Undskyldning: Hans Handlemaade, der ellers maatte anses for grov Malkonduite, bliver forklarlig, og det bør bemærkes, at netop Rangertogets lange Ophold ude ved Kulgaarden — at Maskinen tog Vand, kunde Adelsten ikke se fra Sporet ved Luftbroen — bibragte ham den Antagelse, at det vilde lade Nibetoget køre ind først, og bidrog til, at han stode paa, at det ikke vilde køre ind i Togvejen.

Det tilføjes for Adelstens Vedkommende, at det, som det fremgaar af det tidligere anførte, ikke kan antages, at han har afgivet Haandsignal »Kør« i siddende Stilling. Overfor de herom foreliggende Bevisligheder kan det ikke tillægges nogen afgørende Betydning, at Adelsten maatte have undladt at protestere, da Østergaard dels straks efter Uheldet, dels nogle Dage efter foreholdt ham, at han havde gjort dette. Efter en Begivenhed som heromhandlede vil der blandt Personalet blive talt en Del frem og tilbage, som der ofte ikke tør lægges for megen Vægt paa. Adelsten har forøvrigt nogle faa Dage efter Uheldet overfor Stationsforstander Hegelund protesteret mod Beskyldningen.

Forhenværende Portør Adelsten maa saaledes anses som skyldig i denne Sag, dog under undskyldende Omstændigheder. — Tilfredsstilles Banernes Tarv ikke ved det Ansvar, der kan paalægges ham, maa hans Foresatte bære det videre Ansvar, jfr. nedenfor.

Adelsten er fremdeles formentlig den eneste direkte ansvarlige for Uheldet:

Hvad Rangertogets Personale, foruden Portør Larsen, angaar, da er det klart og trænger ikke til nogen Begrundelse, at Lokomotivfyrbøder Nr. 123 Berthelsen og daværende Stationskarl, nu Portør Nr. 47 Christensen ikke har forset sig.

Portør Nr. 22 Nielsen havde til Hensigt at modtage eventuelle løse Vogne; han, der først var bleven ansat paa

Aalborg G. Station den 1. April f. A., var forøvrigt ikke ret klar over, hvad hans Tjenestepligt var paa det paagældende Tidspunkt — og der viste sig under Forhøret nogen Meningsforskel i saa Henseende, idet vedkommende Instruks var meget kortfattet —, men, som Situationen forelaa, maatte hans Opgave foreløbig være den af ham antagne. (Opmærksomheden henledes her paa, at i det trykte Forhør Side 6 mangler i 3. nederste Linie af Nielsens Forklaring Ordene »eller ment at skulle bekymre sig om«, jfr. Originalforhøret, Underbilag 6 ad Forhørsbilag 14). Det var tilfældigt, at Nielsen opholdt sig netop ved Luftbroen. Han var ikke til Assistance for Togturportøren, og hans Samtalen med Adelsten kunde ikke have hindret denne i at passe sin Gerning. Endelig maa han antages at have været uvidende om, at der vilde blive slaaet Vogne af fra Rangertoget straks under dettes Tilbagekørsel. Portør Nr. 48 Larsens Paastand om at have underrettet ham herom er som tidligere anført nu benægtet af Nielsen, til hvis Fordel det eneste Vidne Portør 47 Christensens Vidnesbyrd herom falder ud. Da saaledes Nielsen ikke havde nogen Kundskab fremfor Adelsten om, hvad der skulde ske for Rangertogets Vedkommende, da Adelsten havde Togtur, og da denne var ældre i og mere vant til Tjenesten end Nielsen, skønnes det ikke, at det kan bebrejdes ham, at han ikke har grebet ind ved denne Lejlighed. Nielsen maa da være ansvarsfri for Uheldet.

Angaaende Nielsen tilføjes: Han forklarede til Driftsinspektøren den 24. Maj angaaende Spørgsmaalet, om han var underrettet om, at Vognene vilde blive afslaaede, overensstemmende med sit nu fastholdte. Under Paavirkning af, at Portør 48 Larsen hidsigt hævdede overfor ham, at han havde givet ham Underretning desangaaende, gik Nielsen, som han forklarer, ind til Driftsinspektøren for at faa tilføjet, at hvis Larsen havde sagt noget saadant, havde han — Nielsen — ikke hørt det. Imidlertid kom Tilføjelsen ved en Misforstaaelse til at lyde paa, at Nielsen vidste, at Vognene kom løse, og denne Forklaring turde han ikke da eller senere ændre. Da det under Sagen oplyste og det Indtryk, Nielsen gør af at være en sagtmødig, noget ængstelig og let paavirkelig Mand, bestyrker denne Fremstilling, maa der overfor Nielsen gaas ud fra, at den er rigtig. Det er naturligvis da en Forseelse af Nielsen, at han godkender og senere gentager en Forklaring, som han anser for urigtig, og saa meget mere beklageligt, som han derved forrykker Grundlaget for Sagens Paakendelse for hans Vedkommende. Det maa dog bemærkes, at Nielsen sagtens ikke har indset, hvilken Betydning der vilde blive tillagt dette Punkt, og at den formentlige urigtige Forklaring udelukkende var til hans



egen Skade. For Portør Larsens Forhold bliver det ikke af synderlig Betydning, om han har sagt den omtvistede Bemærkning eller ej; thi havde han en Pligt til at underrette Adelsten om den tilsigtede Rangering, var denne Pligt aldeles ikke fyldestgjort ved, at han i tilfældig Form havde ladet en Bemærkning falde derom til Nielsen, hvem han ikke anmodede om at lade Underretningen gaa videre til Adelsten, ligesom han ikke kunde være sikker paa, at Nielsen overhovedet vilde komme til at tale med denne; Larsen har derfor ikke med Rette kunnet gaa ud fra, at Adelsten var underrettet. — Forsaavidt det endvidere i Sagen har været bebrejdet Nielsen, at han den 3. Juni f. A. til Driftsbestyreren forklarer, at Adelsten ikke havde afgivet Signal i siddende Stilling, men den 8. Juni ændrer dette derhen, at han ikke mindes at have set Adelsten give Signalet i siddende Stilling, da maa denne Bebrejdelse formentlig bortfalde, naar henses til, at Driftsbestyreren den 8. Juni har foreholdt Nielsen, hvor vanskeligt det var for ham at udtale sig saa sikkert, som han havde gjort den 3. Juni og talt ham alvorligt til for formentlig manglende Oprigtighed, da hans Udtalelser forekom Driftsbestyreren valne. Under disse Omstændigheder kan de to Udtalelser næppe anses som andet end Variationer over den rette Forklaring, nemlig — nøjagtigt udtrykt — at Nielsen ikke saa Adelsten give Signal i siddende og ikke mener, at det kunde have været afgivet, uden at han havde bemærket det (jfr. Forhørsafskriften Side 17). Driftsbestyreren har her formentlig stillet for store Fordringer til Nielsens Evne til at udtrykke sig distinkt.

Hvad Nibetogets Personale angaar, bemærkes:

Lokomotivføreren, Fyrbøder Østergaard, er, som tidligere nævnt, fra flere Sider bleven beskyldt for at have kørt uforsvarlig hurtigt, og Stationsforstander Heglund mener derfor, at Hovedansvaret paahviler ham. Det er foran paa vist, at man ikke kan opretholde denne Beskyldning. Efter at Ordre Nr. 76, hvori var paabudt, at Togene mellem Aalborg G. og Aalborg S. ikke maatte køre hurtigere, end en Mand kan gaa, er oplævet ved Ordre Nr. 267 af 12. December 1907, er der ikke foreskrevet nogen bestemt Fart for denne Kørsel. — Det er endvidere hævdet, at Østergaard burde have kunnet standse i Henhold til det af Adelsten givne Stopsignal, der fulgte umiddelbart efter hans Haandsignal »Kør«. Imidlertid har dette sidste dog været vist tilstrækkelig tydeligt og længe til, at Østergaard fik sat Damp til igen (jfr. at han repeterede »Kør«-Signalet), og — uagtet det efter de om »Kør«-Signalets Varighed afgivne Forklaringer er ret uforstaaeligt, at Maskinen kunde naa saa langt frem inden Stopsignalets Afgivelse — med sin Maskine

var i eller ved Leddet, da Adelsten viste Stop. Dette tyder paa, at Signalet »Kør« ikke er bleven forandret til Stop saa hurtigt som antaget. Maskinen har, da Stopsignalet gaves, været omkring ved et halvt Hundrede Alen fra Frispormærket foran Sporskifte 12, og det kan formentlig ikke bebrejdes Østergaard, at han da — efter at have faaet Indkørselstilladelse — ikke kunde standse eller mente at kunne standse paa denne Afstand. Ved paagældende under Sagen afholdte Bremseforsøg standsedes der da ogsaa først, efter at Maskinen havde passeret Frispormærket. — Det er endelig udtalt, at Sammenstødet vilde være blevet uden alvorlige Følger, saafremt Østergaard efter Stopsignalet var vedbleven at bremse i Stedet for at sætte Damp til, idet den løse Rangerdel var nær ved at standse i Sammenstødsøjeblikket, og hvis Toget ogsaa kun havde været i langsom Bevægelse, var der ingen større Skade sket. Hertil maa bemærkes, at det er usikkert, hvor stor Skaden var bleven, navnlig hvis Togmaskinen var bleven ramt, men selv om det anførte maatte være rigtigt, kan man ikke af Østergaard, der skulde handle uden Tid til at betænke sig eller gøre nøjere lagttagelser, forlange andet, end at han skulde foretage sig noget, der i og for sig var egnet til at afværge eller formindske Faren, hvad var Tilfældet med hans Forsøg paa ved at sætte Farten op at slippe igennem Sporskifte 12 foran Rangerdelen.

Fyrbøder Østergaard maa herefter være fri for Ansvar for Rangeruheldet.

Østergaard har derimod forset sig ved i Modstrid med Ordensreglementets § 38 at tillade Pudser L. C. Hansen at forlade Maskinen, og Pudseren selv ved at gøre dette. Da denne ikke har været savnet paa Maskinen hverken til Bremsning eller til Udkig — Østergaard saa jo straks Adelstens Stopsignal — har denne Forseelse været uden Betydning for Uheldet. — Østergaard undskylder sig iøvrigt med, at Kørslen jo kun var Rangerkørsel, og at han tidligere som ene Mand har maattet betjene en Togmaskine, der brugtes som Rangermaskine paa Aalborg G. Station, hvilket er oplyst at være rigtigt.

Af Togpersonale var der i Nibetoget kun 1 Mand, Konduktør Nr. 13 N. M. C. Hegndal, idet Togføreren i Overensstemmelse med en fleraarig fast Praksis var fratraadt Toget allerede paa Aalborg Statsbanestation. Hegndal beskæftigede sig under Kørslen med at trække Vinduer op i Personvognene, men han burde formentlig være bleven ved Bremsen i E-Vognen. Heller ikke dette har dog haft Betydning for Uheldet, idet Østergaard vel maaske nok har givet Stopsignal, da Adelsten viste Stop, men straks efter gav fuld Damp.

Naar Forholdet nu er det, at Rangerlederen og Togturportøren gensidig har antaget og hver for sig med større eller mindre Ret har kunnet antage, at den anden Part vilde afværge Sammenstødet, og at Spørgsmaalet om, hvem af dem, der bærer Ansvaret, er i den Grad omdisputabelt, at den formentlig rette Skyldiges, Portør Adelstens, Optræden billiges saavel af hans Kolleger som hans nærmeste Foresatte, medens den, hvem disse samme anser for at have handlet uforsvarligt, nemlig Portør Larsen, i al Fald ikke har handlet uberettiget, er det aabenbart, at der har manglet Instruktion fra overordnet Side. Det eventuelle Ansvar herfor maa ifølge Tjenestereglementet § 34 paahvile Stationsforstanderen paa Aalborg G. Station, R. P. Hegelund. Han gør vel gældende, at Personalet bliver dygtigere, og at Arbejdet fremmes bedre, naar der arbejdes under de frieste Former uden Hinder af Instrukser eller Signaler. Godkendes denne Betragtning, maa man til Gengæld tage meget lempe ligt paa den Tjenestemand, som under saadanne Forhold kommer i den Situation at have foraarsaget et Rangeruheld. Men Betragtningen er selvfølgelig kun til en vis Grad rigtig og kan ikke medføre, at der intetsomhelst Baand bør lægges paa Bevægelsesfriheden. I hvert Fald følger det af den citerede § 34 og af, at et Uheld som det herom handlede ikke var fjerntliggende, at Stationsforstanderen burde have truffet saadanne Bestemmelser, der kunde vejlede Rangerpersonalet og bidrage til at formindske Risikoen for et Uheld. Stationsforstanderen indrømmer nu ogsaa dette, og at han har et Ansvar. Han har ved Udstedelsen af nye Instrukser truffet Bestemmelse i nævnte Retning.

Af Sagen fremgaar (jfr. særlig Underbilag 15 i Forhørsbilag 14), at Driftsinspektør Aubeck har været enig med Stationsforstander Hegelund i dennes Betragtninger vedrørende det uheldige i at foreskrive Instrukser for Arbejdet paa Stationen. Efter Sagens Natur og Tjenestereglement § 34, jfr. § 16, kan dette ikke diskulpere Stationsforstanderen, idet der her var Tale om at foretage en Instruktion og Vejledning, om hvis Nødvendighed der formentlig ingen Tvivl kunde være, og som selve hans Stilling maatte paabyde ham at foretage og gøre ham kompetent til at foretage naar somhelst paa egen Haand. Det skønnes derfor ikke, at Driftsinspektørens Stilling til Sagen i synderlig Grad kan være Undskyldning for Stationsforstanderen. — Hvad Driftsinspektøren selv angaar, erklærer han, at han mener, at han maa bære et Medansvar i denne Sag, hvis der skal være Tale om at paalægge Stationsforstanderen Ansvar, og dette maa være ganske rigtigt. Da imidlertid Driftsinspektørens Hverv er af tilsynsførende og vejledende Art, bliver hans

Stilling til Sagen naturligvis af en noget anden Beskaffenhed end Stationspersonalets.

Hvad sluttelig angaar Spørgsmaalet om, hvilken Afgørelse der rettelig vil være at træffe i denne Sag med Hensyn til de ansatte, der efter det foranførte direkte eller indirekte maa bære Ansvaret for Uheldet bemærkes:

Ikke blot Rangertogets, men ogsaa Nibetogets Kørsel ved denne Lejlighed var Rangering. For Forseelser vedrørende denne Gren af Tjenesten vil man efter Sagens Natur — og saaledes er ogsaa Statsbanernes Praksis — anvende de mindre strenge Disciplinærstraffe. Det maa antages, at der under denne Sag, saafremt den skulde afgøres efter Statsbanernes Praksis, ikke vilde blive anvendt højere Straf end Bøder, og efter Omstændighederne vilde jeg indstille:

Stationsforstander Hegelund til en Bøde af 30 Kr. og alvorlig Misbilligelse.

Portør Adelsten til en Bøde af 15 Kroner.

Driftsinspektør Aubeck til at erholde Centraldirektionens Beklagelse af, at han ikke har haft Blik for Nødvendigheden af regulerende Instruktioner vedrørende den under Sagen omhandlede Rangering og vejledet Stationsforstander Hegelund i Overensstemmelse hermed.

Age Andersen.

Centraldirektionen for Nordjyllands  
forenede Privatbaner.

NORDJYLLANDS FORENEDE  
PRIVATBANER.

CENTRALDIREKTIONEN.

Aalborg, den 7. Februar 1910.

Med Fremsendelsen af de af Hr. Auditøren optagne Forhør angaaende Rangeruheldet paa vor Aalborg Station den 22. Maj f. A. har Hr. Auditøren udtalt, at hvis Uheldet var passeret ved Statsbanerne, vilde der være bleven tildelt nærmere angivne Funktionærer forskellige Bøder og Irette-sættelser.

Man tillader sig i den Anledning at anmode Hr. Auditøren om en Udtalelse om, hvorvidt der ved Statsbanerne findes nogen Skala for Bødernes Størrelse i Forhold til Forseelsen, og om denne Skala er forskellig for de forskellige Klasser, i hvilket Tilfælde man tillader sig at anmode om at

maatte faa oplyst, hvor stor en Bøde man ved Statsbanerne gaar til for de Klasser, hvortil vore i nærværende Sag omhandlede Funktionærer maa henregnes, samt om hvilken eller hvilke Straffe, der er højere end den højeste Bødestraf.

Samtidig tillader man sig at anmode Hr. Auditøren om en Udtalelse om, hvorvidt de tvende fhv. Portører Nielsen og Adelsten efter det oplyste, hvis Rangeruheldet var forefaldet ved Statsbanerne vedblivende vilde være blevne benyttede til Sikkerhedstjenesten eller være bleven forsatte til andre Grene af Tjenesten.

Nordjyllands forenede Privatbaner

for Centraldirektionen

Jørgen Berthelsen.

Hr. Auditor Andersen,  
København.

AUDITØREN VED STATS-  
BANERNE.

København, den 14. Februar 1910.

I Anledning af den ærede Centraldirektions Skrivelse af 7. ds., hvorved man anmoder om nogle Oplysninger om Statsbanernes Brug af Disciplinærstraffe, skal jeg herved meddele:

»Almindelig Instruks for samtlige Tjenestemænd ved de danske Statsbaner« hjemler de brugelige Disciplinærstraffe i sin § 15, 1. Stk., der er saalydende:

»Tjenesteforseelser ville, foruden eventuel Straf efter den almindelige borgerlige Lovgivning, medføre Advarsler, Irettesættelser eller Straf af Bøder. I særlig alvorlige Tilfælde eller i Gentagelsestilfælde kan Straffen stige til Forflyttelse uden Godtgørelse, Degradation eller til Afskedigelse af Statsbanernes Tjeneste med eller uden Pension, eventuelt uden Varsel. Advarsler og Irettesættelser kunne tildeles af enhver Foresat. Bøder der hverken overstige 50 Kroner eller  $\frac{1}{2}$  Maanedes Lønning, kunne ikendes af Generaldirektionen, som endvidere kan bemyndige de under den ansatte Embedsmænd til at ikende deres Undergivne Bøder paa højest 10 Kroner. Forflyttelse uden Godtgørelse, Degradation eller Afskedigelse som Straf kan alene foretages af Generaldirektionen eller af en højere Myndighed«.

Der findes ingen reglementarisk bestemt Skala for Størrelsen af de Bøder, der anvendes for de forskellige Tjenstforseelser, men gennem Praksis fremkommer efterhaanden en Norm herfor, en Slags Normalbøde for Forseelser af en vis Art. Bøderne sættes for de forskellige Tjenestemænd i Forhold til deres Stilling og Lønning, og dette er jo ogsaa nødvendigt, naar de skal virke ens. Bøderne ere fremdeles normalt ret lave, hvilket følger af deres væsentlige præventive Formaal og af, at de tilbageholdes i Lønningen; det er formentlig imod Banernes Interesse at diktere Bøder saa høje, at de varigt trykke vedkommende Tjenestemænds økonomiske Forhold.

Naar der for Forseelser i Sikkerhedstjenesten anvendes Bødestraf ved Statsbanerne, vil Bøderne for Portørers Vedkommende i Reglen være indenfor Grænserne 10—25 Kroner, for Stationsbestyrere (Stationsforstandere og Assistenten) 25—50 Kroner. I særlige Tilfælde kan Bøderne være lavere eller højere (Bøder paa over 50 Kr. eller  $\frac{1}{2}$  Maanedes Lønning kan anvendes med Ministeriets Sanktion). Vedrører Forseelsen Rangertjenesten, vil Bødeansættelsen blive noget lavere, end hvis den vedrører den egentlige Togkørsel. I de af Undertegnede behandlede Sager, der paakendes af Generaldirektionen, gaa Bøderne dog kun undtagelsesvis ned under 10 Kroner. Kredsbestyrerne ikende ofte lavere Bøder, hvad deres Instrukser giver dem Myndighed til.

Til Spørgsmaalet, om de tvende fhv. Portører Nielsen og Adelsten efter det oplyste, hvis Rangeruheldet var forefaldet ved Statsbanerne, vilde være blevne fjernede fra Sikkerhedstjenesten, maa først bemærkes, at Undertegnede ikke afgør Sagerne, men kun undersøger og gør Indstilling. Jeg kan altsaa kun gøre rede for de Betragtninger, som jeg mener, der bør gøres gældende:

Det Moment i Sagen, der skulde kunne bevirke en saadan Foranstaltning overfor de nævnte Tjenestemænd, maatte være Adelstens Afgivelse af Haandsignalet »Kør« til Nibetoget, uagtet Rangertoget var i Bevægelse hen imod de to Togvejes Skæringspunkt. Denne Handlemaade kunde let give Anledning til at rejse Spørgsmaalet, om ikke paa-gældende Tjenestemand havde udvist en saa daarlig Betænk-somhed, at han burde fjernes fra Sikkerhedstjenesten. Dette Spørgsmaal maa dog formentlig in casu besvares benægtende, idet Stationens Praksis, som bemærket i min Skrivelse om Sagen, var paa Adelstens Side og gjorde hans Handlemaade forklarlig, dette endog i den Grad, at saavel Adelstens Kolleger som hans foresatte Overportør og Stationsforstander selv anser hans Handlemaade for principielt dadelfri. Under disse Omstændigheder kan man ikke sige, at Adelsten ved

paagældende Lejlighed har udvist et saadant Forhold, at han herefter maa anses uskikket til Sikkerhedstjeneste; han har jo ikke haft en mindre god Opfattelse af sin Tjenesteplicht end hans Kolleger og Foresatte. Hovedfejlen var, at der manglede en bestemt Instruks fra Stationens Side. — Hvad fhv. Portør Nielsen angaar, da kunde der efter det i Sagen foreliggende alene blive Tale om at bebrejde ham, at han ikke havde advaret Adelsten mod at handle som sket og — vel at mærke — ud fra Adelstens egne Forudsætninger, da Nielsen, som i Sagen bemærket, ikke kan antages at have haft nogen Viden om, at Rangertoget kom med løse Vogne eller ikke vilde standse. Men saa følger det allerede af det om Adelsten bemærkede, at Nielsens Forhold paa Uheldsaftenen ikke kan gøre ham uegnet til Sikkerhedstjeneste; thi kan selve Handlingen ikke gøre Adelsten uegnet, kan det endnu mindre gøre Nielsen uegnet, at han ikke har hindret denne Handling.

Det skønnes herefter ikke, at det den 22. Maj f. A. passerede giver Grund til at erklære de to fhv. Portører Nielsen eller Adelsten for uskikkede til Sikkerhedstjeneste.

Aage Andersen.

Centraldirektionen for Nordjyllands  
forenede Privatbaner.