

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation

# OVERSIGT

over

de af auditøren behandlede sager  
vedrørende privatbanerne

*i tiden 1. januar 1964 til 31. december 1968*

---

*Ved T. Topsøe-Jensen*

HILLERØD  
TRYKT I RUD. PALLESEN A/S  
1970

*Oversigter over privatbanernes auditørsager  
er tidligere udsendt for nedennævnte tidsrum:*

- 1. april 1937 – 31. marts 1946. (1947)
- 1. april 1946 – 31. december 1950. (1956)
- 1. januar 1951 – 31. december 1953. (1957)
- 1. januar 1954 – 31. december 1957. (1959)
- 1. januar 1958 – 31. december 1960. (1962)
- 1. januar 1961 – 31. december 1963. (1966)

## 1964

### *P. 1-1964. Et tog kørte, uanset stopsignal, ind på en station.*

Den 28. januar 1964 kørte Ålborg-Hadsund Jernbanes tog 373, der bestod af skinnebusmotorvogn med påhængsvogn, ind på Ålborg station, skønt det for toget gældende indkørselssignal viste »stop«.

Motorføreren har forklaret, at han havde forvekslet indkørselssignalet for tog 373 med indkørselssignalet for tog 353 (Hadsund-Ålborg). Ved passagen af stationsgrænsen var farten ca. 40 km/t. Først da han passerede broen for Ny Kærvej, opdagede han, at sporskifte 61 stod til afvigende spor, og at togvejssignalet for tog 353 endnu ikke var taget tilbage. Han foretog nu en hård opbremsning, som bevirkede, at hjulene blokeredes, således at toget »kørte i slæde« ad det korte afløbsspor og først standsede efter afsporing for enden af afløbssporet.

Motorføreren har oplyst, at han er godt kendt på strækningen, idet han har kørt på den fra 1942, bortset fra årene 1948-51. Han er klar over, at indkørslen til Ålborg fra Hadsund er farlig indkørsel, og han plejer at nedsætte hastigheden til den reglementerede indkørselshastighed 40 km/t. Han har hævdet, at han ikke mener, at hastigheden var større den pågældende dag. Han har ikke kunnet forstå, at han har taget fejl af signalerne, som han er fuldt fortrolig med. Togvejssignalet for tog 353 faldt først på »stop«, da tog 373 var ved at køre i afløbet.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det godtgjort at motorføreren alene har ansvaret for det skete uheld, idet han ikke, i overensstemmelse med bestemmelserne i SR § 3, stk. 4, har holdt så godt udkig, at han i tide blev klar over, at indkørselssignalet for hans togvej stod på »stop« (SIR nr. 1).

### *P. 2-1964. Sammenstød mellem rangertræk og personbil under rangering over gadekryds.*

Den 26. februar 1964 kl. 11,20 skete et sammenstød på Sæby Havnebanes overkørsel for Sdr. Ringvej mellem et fra Sæby havn kommende rangertræk og en personbil, der kom fra Sdr. Ringvej og drejede til venstre ad Søndermarksvej. Havnesporet føres diagonalt over vejkrydset Sdr. Ringvej-Søndermarksvej.

Rangerlederen havde bragt rangertrækket til standsning foran den omhandlede overkørsel. Da dette var gjort, gik han frem mod overkørslen for at standse vejtrafikken under trækkets passage. Inden han nåede ud i overkørslen, var personbilen nået så langt frem, at han fandt det rigtigst at lade den passere inden trækkets passage. Traktorføreren regnede med, at bilen ville fortsætte lige ud ad Sdr. Ringvej og satte derfor trækket i bevægelse uden signal herom fra rangerlederen. Bilen drejede imidlertid til venstre ad Søndermarksvej, og dens venstre side blev påkørt af godsvognens forreste puffer.

Traktorføreren har forklaret, at det er almindeligt, at traktorførere inden overkørslen »filer« på koblingen for at holde traktoren i gang og derved komme hurtigere frem, når der bliver givet signal til rangering over vejen. Dette gør man hen til den stiplede linie, der går over sporet fra fortovskant til fortovskant på Sdr. Ringvej. Han var ikke ude over den stiplede linie. Når traktoren befinder sig på det sted, hvor den var, da påkørslen skete, er der ikke plads for en bil til at passere mellem traktoren og fortovskanten på vestsiden af Søndermarksvej. Han regnede ikke med, at bilen ville svinge til venstre. Han havde set bilen, men ikke at den blinkede for venstresvingning. Rangertrækket havde på intet tidspunkt været bragt til standsning, men påkørslen skete, da trækket var ca. 1,5 m bag den stiplede linie.

Rangerlederen har fastholdt, at rangertrækket ikke på noget tidspunkt var kommet over den stiplede linie. Straks da han så bilen, gav han stopsignal (SIR nr. 34 a og b) til traktoren. På dette tidspunkt var der plads nok for bilen til at passere ind på Søndermarksvej. Han regnede ikke med, at traktoren ville køre frem til den stiplede linie, men derimod med, at den ville standse, hvor den var, da han gav stopsignal.

Således som sagen herefter foreligger oplyst, må ansvaret for det skete uheld påhvile traktorføreren, der har undladt at efterkomme rangerlederens signal om at stoppe, respektive blive holdende, idet han, fordi han regnede med, at bilen ville fortsætte ad Sdr. Ringvej, satte trækket i bevægelse uden signal herom fra rangerlederen. Det af ham om sædvanlig praksis ved denne overskæring anførte, kan ikke fritage ham for ansvaret, idet han i det hele har undladt at udvise den omtanke og forsigtighed, som er forudsat i SR § 55.

Der blev ikke fra politiets side foretaget videre i sagen.

*P. 3-1964. En portøraspirant anset med 20 dages hæfte og frakendelse af førerretten i 2 år i anledning af motorkørsel i spirituspåvirket tilstand.*

Ved en af retten i Terndrup den 22. januar 1964 afsagt dom er en portøraspirant for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1, anset med hæfte i 20 dage og frakendt førerretten for 2 år i anledning af motorkørsel i spirituspåvirket tilstand. Portøraspiranten har ved det således udviste forhold tillige gjort sig

skyldig i en disciplinær forseelse, idet han har tilsidesat kravet i Lønningsreglementets § 5 til sømmelig og værdig optræden også uden for tjenesten, som må stilles til ham i kraft af hans ansættelsesforhold til banerne.

Der kunne være spørgsmål om, hvorvidt den pågældende herefter kan anses for egnet til fast ansættelse ved banerne, men da det passerede er sket uden for tjenesten, og da han er anset med en alvorlig straf, er sagen efter omstændighederne afgjort uden afsked.

*P. 4-1964. En trafikassistent anset med hæfte i 20 dage og frakendelse af førerretten i 1 år og 6 måneder i anledning af motorkørsel i spirituspåvirket tilstand.*

Ved en af retten i Søby den 11. februar 1964 afsagt dom er en trafikassistent for overtrædelse af færdselslovens § 16, stk. 1 m. v., anset med hæfte i 20 dage og frakendt førerretten for 1 år og 6 måneder for kørsel i spirituspåvirket tilstand. Trafikassistenten har ved dette forhold tilsidesat kravet i lønningsreglementets § 5 til værdig og sømmelig optræden, som i kraft af hans ansættelsesforhold ved banerne også må stilles til ham uden for tjenesten. Det udviste forhold har således – ud over hæftestraffens afsoning – også en disciplinær side. Under hensyn til, at forholdet ikke har haft forbindelse med tjenesten og til den alvorlige straf, der er ikendt trafikassistenten, er sagen efter omstændighederne afgjort uden afsked.

*P. 5-1964. En togfører lod fra en station, hvortil forlægning af krydsning med et andet tog var under forberedelse, toget køre uden at have fået afgangstilladelse, hvorved opstod faresituation med 2 tog på samme spor.*

Den 5. juni 1964 blev tog 13 og tog 16 afsendt omtrent samtidig fra henholdsvis Højby og Nykøbing Sj. stationer, men begge tog blev bragt til standsning så betids, at togsammenstød blev undgået.

Tog 13 var forsinket, hvorfor stationsbestyreren i Højby over for Nykøbing Sj. station, der var togleder, foreslog at forlægge krydsningen mellem tog 13 og tog 16 til Højby, men Nykøbing Sj. bestemte i første omgang, at dette ikke skulle ske. Efter tog 13's ankomst til Højby underrettede ekstraarbejderen (portørtjeneste) stationsbestyreren om, at toget medførte en stykgodsvogn, som skulle udsættes i Højby, og stationsbestyreren meddelte, at krydsningen så alligevel burde forlægges, og at han ville søge dette ordnet med toglederen. Ekstraarbejderen gjorde derefter klar til rangering til læsse-sporet, medens stationsbestyreren betjente blinksignalet for overkørslen i stationens nordende under den fremadgående rangerbevægelse og afbrød blinksignalet for den næste overkørsel imod Nykøbing Sj., ligesom han tændte sig-

nalet for tog 13's tilbagerangering til spor 3. Efter at toget var rangeret tilbage i dette spor, og vognen afkoblet, viste ekstraarbejderen en bevægelse med armen, som togføreren opfattede som afgang, og derfor fløjtede afgang til lokomotivføreren, hvorefter toget kørte. Da blinksignalet for overkørslen ca. 500 m nord for stationen ikke virkede, nedsattes farten, og toget førtes under afgivelse af »giv agt-signaler« (SIR nr. 55), over vejen.

Tog 16 var i mellemtiden afsendt fra Nykøbing Sj. Togene mødtes tæt nord for Højby, men begge førerne så de modgående tog i god tid og fik togene bragt til standsning ca. 200 m fra hinanden.

Togføreren i tog 13 har forklaret, at han den pågældende dag havde passeret Højby station med tog 18 ca. 15 minutter tidligere, og ved denne lejlighed fungerede ekstraarbejderen som stationsbestyrer, uden at han dog havde fungerbånd på huen. Ved tog 13's ankomst var der ikke andre end ekstraarbejderen på perronen, og togføreren gik derfor ud fra, at ekstraarbejderen stadig var fungerende. Ekstraarbejderen havde heller ikke nu fungerbånd på huen, og togføreren er ved nærmere eftertanke ikke sikker på, om han overhovedet havde huen på. Togføreren har forklaret, at han under opholdet med tog 13 på Højby station ikke fik noget at vide om, at der var krydsningsforlægning. Havde han fået sådan meddelelse, var han ikke kørt fra stationen på det tidspunkt. Han er klar over, at reglementeret afgangssignal skal gives med signalstokken (SIR) nr. 46), og han kræver i almindelighed også dette signal, men han har lagt mærke til, at den pågældende ekstraarbejder, som fungerede, ofte ikke anvender signalstokken. Da togføreren havde fået det indtryk, at ekstraarbejderen ved den pågældende lejlighed var fungerende, kørte han på armsignalet. Samtidig blev lyset tændt for overkørslen nord for stationen. Når han troede, at ekstraarbejderen var fungerende, var det også, fordi denne sagde noget om, at »jeg har travlt, jeg er alene om det«. Togføreren har på det bestemteste bestridt at have modtaget meddelelse om krydsningsforlægning.

Ekstraarbejderen har forklaret, at han, efter at rangeringen var foretaget, gav et tegn med armen til togføreren om, at rangeringen var færdig, men det havde ikke været hans mening, at det skulle opfattes som afgang. Det er rigtigt, at han har fremsat en udtalelse som af togføreren gengivet, men den refererede sig ikke til, at han var fungerende, men til, at han havde travlt, blandt andet med at tømme postkassen, fordi der ingen postbude kom den dag (grundlovsdag). Han har nærmere forklaret, at hans meddelelse til togføreren om krydsningsforlægningen ikke blev afgivet som en egentlig melding, men at han, idet han passerede togføreren, sagde noget om, at »vi skal blive her«, og at han ikke ved, om togføreren har opfattet denne bemærkning, idet der på det pågældende tidspunkt var temmelig megen støj fra motoren. Han har erkendt, at han i visse tilfælde har været tilbøjelig til at undlade at bruge »spejlægget«. Togføreren har over for denne forklaring erklæret, at han ikke har hørt bemærkningen om, at toget skulle blive i Højby.

Således som sagen herefter foreligger oplyst, har togføreren ansvaret for den opståede alvorlige faresituation, hvor 2 tog var på samme spor. Han har begået en alvorlig fejl ved i strid med bestemmelsen i SIR nr. 46 a at lade toget køre uden at have fået reglementeret afgang. Ved sagens bedømmelse må det imidlertid tages i betragtning, at der forelå særlige omstændigheder, der kunne få togføreren til at misforstå situationen derhen, at ekstraarbejderen gav afgang. Det må således lægges til grund, at ekstraarbejderen ikke har underrettet togføreren om krydsningsforlægningen på en måde, som denne har opfattet eller burde have opfattet. Såfremt dette var sket, ville togføreren ikke have kunnet misforstå situationen.

*P. 6-1964. (S. 26-64). Afsporing af persontog på grund af forkert togvejsindstilling.*

Under HTJ-tog 820's udkørsel fra Holbæk station den 17. juni 1964 blev toget afsporet i sporskifte 3 på grund af forkert togvejsindstilling, idet stationen stillede udkørsel fra spor I i stedet for fra spor II. Et par minutter før togets afgang så motorføreren en vinge på udkørselssignalet gå i vejret. Efter at afgangssignalet (SIR nr. 46) var givet fra lyssignalet på perron 2, satte han skinnebussen i gang og fortsatte udkørslen med normal hastighed, indtil han kort før passage af udkørselssignalerne opdagede, at modgående sporskifte 108 stod skævt. Han bremsede straks med fuldbremning, men det lykkedes ikke at få skinnebussen bragt til standsning foran medgående sporskifte 3, som stod til afløb. Skinnebussen fortsatte ind i sporskiftet, hvorefter den afsporede med alle 8 hjul. Motorføreren har som undskyldning for, at han kørte på »forkert« udkørselssignal, anført de dårlige udsigtsforhold i det pågældende sporområde.

Den fungerende stationsbestyrer har forklaret, at han, da tiden for tog 820's afgang nærmede sig, havde frigivet post 1 for signalgivning til udkørsel fra spor I, idet han i distraktion ikke var opmærksom på, at sporafslåsningen fra tog 240's afgang ikke havde været hævet, således at sporafslåsningen stadig stod til spor I. Sporskifteren i post 1 efterkom frigivningsordren uden indsigelse, skønt han var vidende om, at denne sporbenyttelse ikke var normal for tog 820. Endelig var der sket det, at en trafikassistent, som lige var mødt til tjeneste, idet han skulle tiltræde stationsbestyrertjenesten straks efter tog 820's afgang, ville hjælpe den fungerende, hvorfor han gik ind i kommandopostens aflukke og tændte afgang for tog 820 i spor II.

Stationsbestyreren har forklaret, at stationen er klar over, at udsigten mod udkørselssignalerne ikke er god på grund af bevoksninger. Træerne generer ikke udsynet for statsbanetogene, som holder længere fremme på perronen.

Motorføreren har forklaret, at han fra sin plads i skinnebussen ikke kunne

se andet af udkørselssignalet end den af vingerne, der blev hejst. Da han derfor havde fået afgangssignal fra lyssignalet på perron 2 og nu så et udkørselssignal, faldt det ham ikke ind, at det var udkørselssignal til forkert spor. Under kørslen fra enden af perronen hen mod udkørselssignalerne så han stadig et udkørselssignal, men tænkte ikke over, at det var stillet for forkert spor. Først da han fik øje på sporskifteviseren på sporskifte 108, blev han klar over situationen.

Således som sagen herefter foreligger oplyst, er der klarhed over uheldets opståen, som skyldes en række fejl fra de forskellige impliceredes side. For så vidt angår motorføreren gælder det, at han ikke på tilbørlig måde har sikret sig udkørsel for toget, selv om hans adfærd i nogen grad undskyldes ved de dårlige udsigtsforhold, som dog på den anden side måtte opfordre ham til særlig agtpågivenhed, jfr. SR § 3, pkt. 4, samt tjenestereglementets § 32.

*P. 7-1964. Påkørsel og afsporing af godsvogn, der ikke holdt sporfri under diesellokomotivets rangering i tilstødende spor.*

Under rangering med godstog 724's dieselloko den 17. august 1964 på Præstbro station, hvor der skulle optages en tom vogn, kørte rangerlederen, en togbetjent, frem med diesellokomotivet stående på trinbrættet på lokomotivets højre side. Han koblete selv af og overså, at første vogn i det holdende tog i stammen ikke var sporfri til sidesporet. Han skiftede nu sporskiftet og kørte tilbage mod sporskiftet, medens han stod på fodtrinet af lokomotivet, forrest i kørselsretningen og på samme side som lokomotivføreren. Han opdagede derfor ikke, at forreste vogn i toget ikke stod sporfri med ca.  $\frac{3}{4}$  af vognens længde. Da lokomotivet havde passeret sporskiftet, tørnede det mod den nævnte vogn, en DSB-vogn, læsset med kartoffelmel. Ved påkørslen skete skader på spor og rullende materiel.

Togbetjenten har forklaret, at uheldet skyldes forceret arbejde, fordi toget var blevet ca.  $\frac{1}{2}$  time forsinket i Dybvad. Rangeringen er ikke blevet udført med fornøden omhu og forsigtighed, jfr. SR § 55.

*P. 8-1964. Føreren af en motordræsine, der kørte på en privatbanes spor, og som ved en vejoverskæring stødte sammen med et automobil, fri fandtes ved Vestre Landsrets dom af 7. september 1964 for overtrædelse af færdselsloven, idet der var givet udførlige reglementerede bestemmelser om dræsinekørsel.*

En driftsbestyrer A. for en privatbane var sat under tiltale til straf efter færdselslovens § 69, stk. 1, for overtrædelse af samme lovs § 24, stk. 1, jfr. herved trafikministeriets sikkerhedsreglement af 19. februar 1944, § 52, stk.



1 og stk. 3, ved den 25. maj 1963 kl. ca. 12,20 som fører af motordræsine ikke at have udvist fornøden hensynsfuldhed og agtpågivenhed til afværgelse af fare for andre trafikanter, idet han, forinden han passerede jernbaneoverkørslen, hvor vejen Lemvig-Vandborg skærer privatbanen, og hvor lyssignalet ikke var sat i gang, undlod at give lydsignal af passende styrke, hvorhos han ved selve overkørslen, hvor udsigten er mindre god, undlod i tilstrækkeligt omfang at overbevise sig om, at overkørslen var fri, hvilket alt havde til følge, at der skete sammenstød med et personmotorkøretøj, der ført af medtiltalte B. kom kørende ad vejen i vestlig retning.

I Lemvig rets dom af 20. december 1963 udtales bl. a.:

.....

Fra tiltalte driftsbestyrer og dennes ansvarsforsikrers side er blevet gjort gældende, at færdselsloven ikke gælder for en dræsines passage tværs over en vej, samt at tiltalte driftsbestyrer, selv om man antog, at færdselsloven var gældende, dog har kørt, som han burde, og navnlig også opfyldt sine pligter efter sikkerhedsreglementets § 52, stk. 1 og 3.

.....

Retten kan ikke give medhold i, at færdselsloven ikke skulle gælde for dræsinsens passage af en vej som den i sagen omhandlede. Tværtimod findes passagen netop at kunne betegnes som »færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdsearter«, jfr. lovens § 1 – ganske vist færdsel på tværs af vejen, men derved ikke anderledes end færdsel i almindelighed.

Retten kan heller ikke give medhold i, at færdselslovens § 24, stk. 1, ikke skulle være overtrådt. Tværtimod findes det ved tiltalte driftsbestyrers egen forklaring beviset, at han ikke var agtpågivende nok, idet han først opdagede bilen, da dræsinen var ude på vejen. Tiltalte driftsbestyrer findes heller ikke at have været tilstrækkelig hensynsfuld, eftersom han ikke standsede.

Efter rettens opfattelse burde han desuden, når han endelig kørte over vejen, for bilen havde passeret, ikke gøre dette ganske langsomt, men tværtimod så hurtigt som muligt for at afkorte passagetiden.

Retten finder imidlertid også, at sikkerhedsreglementets citerede bestemmelser er overtrådt, idet tiltalte driftsbestyrer i det foreliggende tilfælde, og idet dræsinen ikke satte lyssignalet i gang, findes at burde have tænkt på, at det signal, som vejfarende ved jernbaneoverskæringer ofrer stor opmærksomhed, ikke aktiveredes, og derfor standset for først at passere vejen, efter at bilen var kommet forbi, jfr. herved også analogien af færdselslovens § 37, stk. 3, og sammenholdt med reglen i sikkerhedsreglementets § 23, hvorefter »Hastigheden skal nedsættes eller togene helt standses, når signalerne på grund af usigtbart vejr eller af andre årsager ikke tydeligt kan ses . . .«, en regel, der må tilskynde til endnu større tilbageholdenhed for førere af dræsiner, som ikke sætter lyssignal i gang overhovedet. – En sammenligning med de for statsbanerne gældende regler, Signalreglementet af 1944, og sikkerhedsreglement af 1935 med senere rettelser, findes ligeledes at føre til opstillingen af meget strenge krav til førere af dræsiner, der ikke aktiverer signaler ved passage af veje.

I det foreliggende tilfælde, hvor en bakke på en strækning delvist skjulte dræsinen, og maskinen i øvrigt kun en kort tid var fuldt synlig for de vejfarende, der kom østfra, og hvor dræsinsens fører bedømte bilens hastighed som »ganske forfærdelig«, burde dræsinsens fører i ganske særlig grad have følt sig motiveret til at standse foran vejen.

Tiltalte A. findes således skyldig i overtrædelse af færdselsloven og vil i medfør af dennes § 69, stk. 1, jfr. § 24, stk. 1, være at anse med straf, der findes at kunne sættes til en bøde på 200 kr. til statskassen, med forvandlingsstraf af hæfte i 7 dage.

.....  
 Dommen blev påanket af tiltalte A. og derefter af anklagemyndigheden. I Vestre Landrets dom af 7. september 1964 udtaltes bl. a. følgende:

.....  
 Efter dommens indankning er der tilvejebragt følgende oplysninger:

I betænkning af 1954 angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer hedder det i bemærkningerne til lovudkastets § 55, der i det væsentlige er enslydende med færdselslovens § 56.

»I stk. 1 fastslås, at §§ 53 og 54 (der svarer til færdselslovens §§ 54 og 55) finder tilsvarende anvendelse ved kørsel med andet skinnekøretøj på eller ved vej, bortset fra togs passage over egentlig jernbaneanovskæring. Det har været uklart, hvorvidt færdselslovens regler fandt anvendelse ved sammenstød mellem tog og vejfarende i jernbaneanovskæringer; det er fastslået i nogle domme, at færdselslovens § 2 fandt anvendelse på togpersonalet i sådanne tilfælde. Udvalget finder imidlertid ikke, at det er naturligt at anvende færdselsloven på togpersonalet under visse omstændigheder; det er rimeligt, at togpersonalets pligter alene fremgår af jernbanens sikkerhedsreglement, som langt mere præcist og udtømmende vil kunne angive, hvad der her påhviler førerpersonalet. Skulle en forseelse herimod være så grov, at reaktion med disciplinærstraf måtte skønnes utilstrækkelig, vil der i reglen være hjemmel til almindelig straf i den borgerlige straffelov (se dens §§ 156, 157, 184, stk. 2, 241 og 243), således at anvendelse af færdselsloven ikke af den grund er nødvendig. Hvad derimod angår havnetog, roetog og lignende, hvis adskillelse fra den øvrige færdsel sjældent er af samme strengt begrænsede og regulerende karakter som ved almindelige togs passage over egentlige jernbaneanovskæringer, skønnes det rimeligt at anvende de samme bestemmelser som for sporvogne«.

I det af trafikministeriet den 19. februar 1944 udfærdigede sikkerhedsreglement for privatbanerne er der i § 34 givet udførlige regler om arbejdstog, herunder om, at disse forud skal anmelde til stationers banepersonale og bevogtningsspersonale.

I reglementets § 52, stk. 1, er det – som nævnt i dommen – bestemt, at en dræsine, der er så tung, at den ikke ved håndkraft kan sættes ud af sporet, skal fremføres efter de for arbejdstog gældende regler.

Det er oplyst, at den i sagen omhandlede dræsine er et med jernbanehjul forsynet personautomobil – Buick 1927 – der, som anført i dommen, vejer ca. 2 tons.

Det er videre oplyst, at dræsinsens kørsel den pågældende dag var anmeldt til stationerne i overensstemmelse med reglerne for arbejdstog.

Ministeriet for offentlige arbejder har i skrivelse af 6. maj 1964 besvaret en forespørgsel fra statsadvokaten således:

»Tilbagesendes . . . idet man efter stedfunden brevveksling med direktøren ved tilsynet med privatbanerne skal meddele, at der ved ordet »Tog« i færdselslovens § 56 efter nærværende ministeriums opfattelse må forstås ethvert jernbaneanovskæretøj, om hvis passage over egentlige jernbaneanovskæringer der findes særlige regler i reglement. Man lægger herved blandt andet vægt på, at lovens forarbejder (se betænkning nr. 91/1954 side 83) som afgørende kriterier for undtagelsesbestemmelsen i lovens § 56 har haft for øje, at passage over egentlig jernbaneanovskæring strengt kan adskilles fra færdsel på den krydsende vej, og at sådan passage er reguleret ved særlige reglementsbestemmelser.

Endvidere skal man oplyse, at de almindelige regler – for så vidt angår privatbanerne – for togs (herunder arbejdstogs) passage af jernbaneanovskæringer, der vel er forsynet med blinklys, men hvor dette ikke virker ved togets passage, findes i tilæg III af 8. august 1949 til signalreglement for privatbanerne af 30. juni 1936 . . .

For så vidt angår dræsiner, troljer og lignende køretøjer, der ikke sætter et blinklys-signal i gang, findes reglerne i § 52, stk. 3, i sikkerhedsreglementet for privatbanerne af 1944.«

Retten skal bemærke:

Efter forarbejderne til færdselslovens § 56 må det antages, at denne bestemmelse må forstås således, at færdselslovens regler ikke finder anvendelse på skinnekøretøjers passage af jernbaneoverkørsler, for så vidt sådan kørsel er reguleret ved jernbanernes sikkerhedsreglement eller andre tilsvarende regler.

Af de foranciterede bestemmelser og den i dommen citerede bestemmelse i sikkerhedsreglementets § 52, stk. 3, fremgår det, at der er givet udførlige regler for kørsel med en dræsine som den i sagen omhandlede. Færdselslovens regler findes som følge af det anførte ikke at være anvendelige på det i anklageskriftet beskrevne forhold, og tiltalte vil herefter være at frifinde for den af anklagemyndigheden rejste tiltale.

Dommen er refereret i Ugeskrift for Retsvæsen, 1964, 849-50.

1965

*P. 1-1965. En togfører kørte på signal ind på en station, uanset at kontrolllyset for den før stationen værende overkørsel ikke var tændt, hvorved der skete sammenstød med et personmotorkøretøj.*

Den 9. oktober 1964 fandt et sammenstød sted mellem en personbil og Randers-Hadsund Jernbanes tog 3 på den med blinklys sikrede overkørsel ved Norup station. 4 personer i personbilen kom lettere til skade.

Den fungerende kvindelige stationsbestyrer har forklaret, at tog 6 og tog 3 normalt krydser hinanden på Norup station, og det tog, der kommer først, kører på vigespor. Toget nordfra, tog 6, var den pågældende dag kommet først og var kørt ind på vigesporet, efter at stationens landpostbud havde stillet sporskiftet. Derved slukkedes blinklyset automatisk. Da toget fra nord var kørt ind på stationen, trykkede stationsbestyreren på den nederste knap i kontrolkassen for at tilslutte ny automatisk tænding. Hun anser det for udelukket, at hun skulle have trykket så let på knappen, at kontakten ikke blev sluttet. Hun lagde ikke mærke til, om lyset blinkede, mens tog 3, en skinnebus, kørte mod stationen, idet hun først kom ud på perronen, da sammenstødet var sket. Derimod så hun blinklysene i funktion, da hun efter sammenstødet var kommet et stykke hen ad perronen.

Landpostbudet, der opholdt sig i stationens ekspeditionslokale, har i alt væsentlig udtalt sig i overensstemmelse med den af stationsbestyreren afgivne forklaring. Da han, efter at sammenstødet var sket, gik ud på perronen, så han, at blinklyset var i funktion. Han kan derimod ikke sige noget om, hvorvidt det lyste før sammenstødet.

Den kvindelige fører af personvognen har forklaret, at hun bestemt mener at have forviset sig om, at blinklyset ved jernbaneoverskæringen ikke var i gang, hvorfor hun fortsatte kørslen ud i overkørslen. Umiddelbart inden hun passerede denne, så hun toget køre frem mod overkørslen. Hun er ganske overbevist om, at lyssignalet ikke har blinket inden sammenstødet.

Motorføreren i tog 3, en portør, har forklaret, at han i god tid, inden han passerede indkørselssignalet, konstaterede, at dette viste grønt lys. Over for de fra anden side afgivne forklaringer tør han ikke fastholde, at det frem-skudte kontrollys syd for overkørslen blinkede, men det er hans indtryk, at det var i funktion. Han havde altid været af den opfattelse, at stationen ikke ville give indkørselssignal, medmindre blinklyssignalet for overkørslen var i funktion. Kontrolllyset og indkørselssignalet er anbragt i nærheden af hinanden.

Et vidne har forklaret, at han umiddelbart før sammenstødet stod inde hos købmanden ca. 25 m øst for overkørslen og så ned mod jernbanen. Han mener bestemt, at blinklyset ikke var i funktion ved tog 3's fremkørsel. Da toget kom, kørte en folkevognsbus ind på sporet fra vest umiddelbart foran toget, blev påkørt af dette og slynget til side. Den nævnte købmand har udtalt sig overensstemmende med den af vidnet afgivne forklaring; han er helt sikker på, at blinklyset ikke var i gang, da han fra trappen gik mod uheldsstedet, og at det først kom i gang, da han nåede stedet.

Togføreren i tog 6, som for at afvente tog 3 holdt på sidesporet i en afstand af ca. 50 m fra påkørselsstedet, har oplyst, at han holdt øje med kontrollampen ved overkørslen og konstaterede, at dette blinklys ikke var i funktion, da tog 3 kørte over overkørslen. Dette skyldes efter hans formening, at der ikke var hengået 4 minutter mellem skiftningen af blinklyset og tog 3's kørsel over overkørslen.

I henhold til en af direktøren ved tilsynet med privatbanerne afgiven erklæring af 2. marts 1965 ses der ikke at være anden mulighed, end at blinklyset ikke har været i funktion under tog 3's kørsel mod overkørslen, og at dette må skyldes, at ophævelse af blokeringstiden enten ikke er sket eller er sket med utilstrækkelig indtrykning af »stopknappen« i betjeningskassen. Lys-signalet er senere tændt ved togets påvirkning af slukkeskinnen i overkørslen.

Efter det således oplyste, og idet den af direktøren ved tilsynet med privatbanerne afgivne erklæring af 2. marts 1965 må lægges til grund ved sagens bedømmelse, er det klarlagt, at føreren af tog 3 må have overset, at kontrollysene ikke var i funktion. Han synes at have haft den opfattelse, at der ikke ville blive vist grønt lys fra stationens indkørselssignal, medmindre overkørslen var sikret, mens han burde have vidst, at indkørselssignalet kunne vise grønt, selv om blinklyset ved overkørslen ikke var i funktion. Han har som følge af sit ukendskab til dette forhold fremført toget over overkørslen i strid med bestemmelserne i SIR ad signal nr. 79 c og har således været skyld i påkørslen.

Der blev ikke foretaget videre fra politiets side.

*P. 2-1965. En togfører, der havde fremsat urigtige og nedsættende påstande om banens behandling af dens personale, og som ved sin optræden i to tilfælde havde givet anledning til klager, blev afskediget af banens tjeneste. Privatbanefunktionærernes forbund som mandatar for togføreren anlagde sag mod banen blandt andet med påstand om, at afskedigelsen kendes uberettiget. Banen blev frifundet. Det udtales i dommen, at togførerens ansættelsesforhold ikke kunne anses for omfattet af funktionærloven.*

I Dansk Privatbaneblad af 15. december 1965 havde en togfører indrykket en sålydende artikel:

## »JUL

Ja, så står julen igen for døren, turlisten er med den næsten sædvanlige forsinkelse udsendt, og spændingen om kørslen i juletrafikken er udløst. Om så turlisten er lavet, som ønskes, kan der jo altid diskuteres om.

Efter jul kan man så i dagspressen læse om, hvordan juleaften formede sig for politiet, Falck, telefonvæsenet m. v. Man læser om, hvordan de, trods savnet af hjemmet, hygger sig. Der er sørget for ekstra forplejning, og ikke engang juletræet mangler. Ja, for læserne at se, har disse mennesker trods alt haft lidt julehygge.

Men hvordan med privatbanepersonalet, må det ikke komme frem, må offentligheden ikke vide, at det kørende personale her, som må overnatte ude, bydes ganske umenneskelige forhold. De hygiejniske og sanitære forhold minder om forholdene i u-landene og ikke i velfærdsstaten Danmark. Her er ikke tænkt på julehygge i nogen form, nej, her er mottoet: »klar dig, som du bedst kan«, så her kunne ankes over mange ting.

Meget er forbedret, men meget trænger til forbedring. Jeg tænker især på vore fridage, som jo bliver taget fra os gang på gang med kort varsel og uden, at det koster banen noget.

Ja, vist er der meget, der ærgrer een, og meget man er utilfreds med, men vi har tillid til vor organisation, vi tror, at vore problemer også her må blive løst, men ih, hvor det kniber med tålmodigheden.

Men glædelig jul alle I, som tænker som jeg »sikken en gang rod«.

(Navn)

togfører

T. K. V. J.«

Af en under sagen fremlagt indberetning fremgår det derhos, at en købmand i Stakroge, har klaget over, at togføreren den 26. januar 1965, da købmanden var ved at aflæse en vognladning kunstgødning på Stakroge station, hvortil han som sædvanlig benyttede stationens ladebro, overfusede ham med skældsord på grund af dette forhold. Endelig fremgår det af sagen, at en postpakkemester den 1. februar 1965 under sin tjeneste skal være blevet overfuset af togføreren, fordi han havde fjernet en spand koks fra den holdende C 21.

Togføreren har om sin artikel forklaret, at der sigtes til tiden før 29. januar 1964, da bestemte frister for turlistens udsendelse aftaltes. Med hensyn til bemærkningerne om overnatning hentydes til hele privatbanepersonalet, men specielt til maskinpersonalet og til lokalerne i Trolldhede. Han er klar over, at artiklen ikke burde være underskrevet med: »togfører T. K. V. J.«. Han fortryder ikke artiklen og har ikke villet erkende, at hans udtalelser er fremsat mod bedre vidende. Han har ikke haft noget mandat til at skrive artiklen, og han kan ikke sige, hvorfor han ikke har fremsat klagerne ad tjenstlig vej.

Det fremgår af sagen, at personalets tillidsmænd begge over for banens direktør mundtligt har taget afstand fra artiklen, samt at togføreren ikke i de sidste ca. 10 år har overnattet ude.

Vedrørende klagen fra købmanden har togføreren forklaret, at læssebroen ikke kunne findes, og at han, da han til sidst fandt den i brug ved klagerens aflæsning, spøgefuldt sagde til denne, at »I må sku ikke rende med vores bro . . .«, medens han i øvrigt ikke vil have brugt skældsord over for klageren. Købmanden har imidlertid fastholdt sin klage og yderligere oplyst, at togføreren, da denne var færdig med arbejdet, rangerede nogle vogne ned mod den vogn, som købmanden læssede fra, med et så kraftigt stød, at vognen blev skubbet en snes meter. Ekspeditricen på stationen har forklaret, at hun ikke kender enkelthederne i togførerens udskældninger, men det er sikkert, at »han brugte hals«, og hun synes, at det er med grund, at købmanden følte sig krænket.

Om oprinet den 1. december 1965 har postpakmesteren forklaret, at togføreren under tog 203's ophold på Bække opsøgte ham og overfusede ham med skældsord i passagerers overværelse i anledning af, at postpakmesteren om morgenen, da han skulle fyre Sp-vognen til tog 202 op, havde måttet hente en spand koks fra den over for holdende C 21, der skulle køre i tog 102. Togføreren fremsatte grove og krænkende udtalelser, som f. eks. at stjæle koks. Oprinet fandt sted i rejsendes påhør, og det navnlig var dette forhold, der fik ham til at klage til banen.

Togføreren har bestridt, at oprinet skete i overværelse af rejsende, idet han hævder, at det skete ude på perronen, og at han alene har sagt til postpakmesteren, at denne ikke havde ret til at tage brændslet, da han ikke slæbte brændsel hen til hans tog, men til sit eget tog.

Således som sagen herefter foreligger oplyst, er det godtgjort, at togføreren i artiklen i Dansk Privatbaneblad har fremsat uberettiget kritik af banens forhold i en fornærmende form, som er egnet til at nedsætte banens anseelse hos læserne, der ikke blot er de øvrige privatbaners personale, men yderligere er den uden for stående annoncørkreds, som får bladet tilsendt. Dette forhold må anses for en alvorlig tilsidesættelse af de pligter til sømmelig adfærd, som det også uden for den direkte tjeneste må påhvile togføreren. Det skal specielt fremhæves, at togføreren stadig har fastholdt, at han, uanset det oplyste, ikke fortryder at have skrevet den.

Det findes derhos ubetænkeligt ved sagens afgørelse at lægge købmandens forklaring til grund angående det på Stakroge station den 26. januar 1965 passerede, hvilken forklaring er bestyrket ved ekspeditricens forklaring. Togføreren har herefter ved den pågældende lejlighed vist en sædeles beklagelig optræden over for en af banens kunder og har også herved tilsidesat sin tjenestepligt til sømmelig og ordentlig optræden. Endelig findes det ved postpakmesterens forklaring ligeledes godtgjort, at togføreren uden rimelig grund den

1. februar 1965 på Bække station overfaldt postpakmesteren med skældsord i rejsendes overværelse.

Samtlige de af togføreren udviste forhold viser, at han mangler forståelse af, hvorledes han bør optræde, og de ligner hinanden for så vidt som de alle er egnede til at skade banens omdømme over for publikum. Der er således tale om særdeles graverende forhold, og det findes, at der er fornødent grundlag for at opsigte ham til fratræden med sædvanlig varsel, jfr. lønningsreglementets § 3. Efter at banen havde opfordret togføreren til selv at søge sin afsked, hvilket han nægtede, blev han afskediget af banens tjeneste.

Privatbanefunktionærernes forbund som mandatar for togføreren anlagde derefter sag mod banen. Det udtales i Vestre Landsrets dom af 8. juni 1966 bl. a.:

»I marts 1965 blev der efter begæring af sagsøgte, Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane A/S, Kolding, af auditøren under ministeriet for offentlige arbejder foretaget en disciplinær undersøgelse mod togfører N. i anledning af en af denne i december 1965 i det af sagsøgerne, Privatbanefunktionærernes forbund, udgivne blad, Dansk Privatbaneblad, indrykket artikel og af klager over hans optræden i tjenesten ved to forskellige lejligheder. Efter undersøgelsens afslutning blev N., der fra 1942 havde været ansat ved banen, først som portør, senere som togbetjent og fra 1961 som togfører, afskediget fra den af ham beklædte stilling. Afskedigelsen blev meddelt togfører N. ved skrivelse af 23. april 1966 fra det sagsøgte selskab, i hvilken det bl. a. hedder:

»Fra auditøren under ministeriet for offentlige arbejder har bestyrelsen modtaget meddelelse om, at samtlige de af auditøren undersøgte forhold . . . viser, at De mangler forståelse af, hvorledes De bør optræde, og de ligner hinanden for så vidt, som de alle er egnede til at skade banens omdømme over for publikum. Bestyrelsen tilslutter sig auditørens indstilling, hvorefter man finder de af Dem udviste forhold så graverende og tillige afslører en sådan mangel på forståelse af de hensyn, De skylder Deres arbejdssted, at der er fornødent grundlag for at opsigte Dem til fratræden uden pension med 3 måneders varsel i henhold til bestemmelserne i lønningsreglementets § 3«.

Under denne sag har sagsøgerne som mandatar for togfører N. efter deres endelige påstand påstået den af sagsøgte foretagne afskedigelse af N. som begrundet i tjenesteforseelse, der gør ham uskikket til at forblive i sin stilling som togfører ved det sagsøgte selskab, kendt uberettiget. Sagsøgerne har endvidere påstået de af sagsøgte om togfører N. i skrivelse af 23. april 1965 anvendte udtryk,

at han mangler forståelse af, hvorledes man bør optræde,

at hans forhold – i de i skrivelsen anførte tilfælde – er egnede til at skade banens omdømme over for publikum,

at disse forhold er så graverende og tillige viser en sådan mangel på forståelse af de hensyn, han skylder sit tjenestested,

at der er fornødent grundlag for at afskedige ham til fratræden uden pension i henhold til bestemmelsen i lønningsreglementets § 3,

kendt ubeføjede, og har påstået sagsøgte tilpligtet som erstatning for det tab og den tort, der ved disse udtalelser er tilføjet togfører N., at betale et efter rettens skøn fastsat beløb på ikke over 5.000 kr. Endelig har sagsøgerne påstået sagsøgte dømt til at betale en erstatning svarende til 3 måneders løn til togfører N. samt feriepenge 7¼ pct. heraf, tilligemed renter 5 pct. årlig af dette beløb og af den i øvrigt tilkendte erstatning fra den 21. september 1965, indtil betaling sker.

Sagsøgte har påstået frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb end de af sagsøgerne krævede.

.....



Efter det om togfører N.s stilling oplyste findes hans ansættelsesforhold ikke at kunne anses for omfattet af funktionærloven. Hans afskedigelse med det herfor fastsatte varsel findes derfor – uden hensyn til, om den af ham udviste adfærd kan have givet rimelig grund til afskedigelsen – at have hjemmel i § 3 i lønningsreglementet for det sagsøgte jernbaneselskab. Da det endvidere efter det oplyste må anses for godtgjort, at togfører N. i hvert fald ved sin optræden over for købmand A og postpakkemester B har gjort sig skyldig i tjenesteforseelser, jfr. herved tjenestereglementets § 10, stk. 1 og 3, findes de i afskedigelssskrivelsen indeholdte udtalelser, som i det væsentlige blot gengiver resultaterne af auditorundersøgelsen, ikke at kunne anses som ærefornærmende sigtelser mod togfører N., som i henhold til lønningsreglementets § 3, stk. 3, kunne forlange skriftlig meddelelse om grunden til afskedigelsen. Udtalelserne vil efter det således anførte ikke kunne kendes ubeføjede i medfør af straffelovens § 273, stk. 1, eller kunne pådrage sagsøgte erstatningsansvar. Sagsøgte vil herefter i det hele være at frifinde.

I sagsomkostninger findes sagsøgerne at burde betale sagsøgte 2.000 kr.«

Dommen er refereret i Ugeskrift for Retsvæsen 1966, 743–747.

*P. 3–1965. En motorfører mødt beruset til togtjeneste.*

Den 11. maj 1965 mødte motorføreren for tog 30, afgang Nakskov kl. 21,03, beruset til tjeneste. Efter ordre fra trafikinspektøren blev en anden motorfører sat til tjeneste, mens den berusede motorfører blev sendt til spiritusprøve. Resultatet af spiritusprøven, udtaget kl. 22,20, viste, at følgende middelværdier vil kunne lægges til grund for bedømmelsen: blod 3,04 ‰ alkohol, urin 4,29 ‰ alkohol. Motorføreren blev herefter suspenderet.

Efter afholdelse af auditorforhør søgte motorføreren om afsked fra banens tjeneste, hvilket blev bevilget.

*P. 4–1965. På grund af lokomotivs manglende bremseevne kørte et tog forbi det normale standsningssted på en station.*

Tog 120, bestående af motorvogn M 7 og toakslet personvogn F 2 fortsatte under indkørsel på Skagen station den 4. juni 1965 kl. 17,30 forbi standsningsstedet ved perronen og påkørte og sprængte den for enden af sporet anbragte høje sporstopper og pløjede sig ind i den bagved liggende stopvold.

Motorføreren har oplyst, at bremserne virkede normalt ved bremseprøven før afgang fra Frederikshavn og ligeledes virkede normalt ved stop på mellemstationerne. Ved gennemkørsel af Hulsig og Højen stationer, hvor toget ikke skal holde, men farten nedsættes, var der heller intet unormalt at bemærke. Da motorføreren imidlertid ville nedsætte hastigheden af hensyn til indkørslen på Skagen station, svigtede bremserne, og han søgte derfor at standse toget med håndbremsen, men kunne kun nedsætte farten og ikke standse toget helt. Han advarede derfor passagererne.

Han har yderligere oplyst, at toget sidste gang før Skagen holdt ved Ålbæk station. Han mener at have kastet et blik på manometeret ved Hulsig og

umiddelbart før Højen station. Herfra og til Skagen station er der mange skæringer og mange kontrolløys at iagttage. Ca. 750–800 m før Skagen station begyndte han at bremse, og da bremsen ikke virkede, så han på manometeret, der viste, at der kun var lidt tryk tilbage. I sammenstødsøjeblikket har farten formentlig været 10–15 km.

Togføreren har oplyst, at han ikke bemærkede noget usædvanligt under kørslen fra Frederikshavn. Da han konstaterede, at toget passerede stationsbygningen i Skagen med for stor fart, søgte han at advare de rejsende. Han konstaterede, at ingen af de rejsende var kommet til skade, da motorføreren havde advaret dem i tide. Sammenstødet med bommen var ikke særlig kraftigt.

Banens værkmeister har forklaret, at den manglende bremseevne skyldtes, at sikringen til kompressormotoren var smeltet før ankomsten til Skagen. Trykket i bremseholderen er ganske langsomt forsvundet, uden at føreren har bemærket det. Efter hans formening vil det tage højst ca. 10 minutter fra det øjeblik, sikringen er smeltet, indtil bremsevirkningen er forsvundet. Køretiden fra Ålbæk til Skagen er ca. 25 minutter. Det vil være lidt, før den smeltede sikring kan registreres på manometeret.

Som sagen herefter er oplyst, er det også ved motorføreren egen erkendelse godtgjort, at han ikke på den sidste strækning inden Skagen station på forskriftsmæssig måde har iagttaget manometeret, og at han derfor bærer ansvaret for uheldet. Det kommer ham til gode, at han, da han blev opmærksom på den manglende bremseevne, gjorde, hvad han kunne for at formindske virkningerne af sammenstødet, ligesom han advarede passagererne.

*P. 5-1965. Et tog passerede en med automatisk lyssignal sikret overkørsel, hvor lyssignalet var ude af funktion, uden at føreren havde iagttaget de i SIR ad signal nr. 79-c fastsatte bestemmelser, hvorved der opstod fare for sammenstød med et motorkøretøj.*

Den 17. august 1965 beklagede en vognmand sig over, at tog 17 var kørt over overkørsel nr. 27, Hillested-Erikstrup, uden at blinklyset var i funktion. Vognmanden fik imidlertid bremsed op så hurtigt, at der ikke skete en ulykke.

Anlægget havde været ude af funktion, fordi der var sprunget en sikring, og det havde ikke fungeret ved tog 20 eller ved tog 1003. Lokomotivføreren på tog 20 havde ifølge indberetningen meddelt Maribo station, at anlægget ikke virkede ved dette togs passage. På grund af en forglemmelse fra stationens side blev denne meddelelse ikke givet videre til føreren af tog 17.

Lokomotivføreren tog 17 har oplyst, at han inden passage af overkørsel nr. 27 blev distraheret ved, at en af instrumentlamperne blinkede. Han kan derfor ikke sige noget om, hvorvidt blinklyset ved overkørslen har virket, men vil ikke bestride, at anlægget har været ude af funktion. Stationsbestyreren på Maribo station har erkendt, at han ikke har givet underretning om

blinklysets manglende funktion til føreren af tog 13. Det skyldtes, at han var beskæftiget med at efterse tog 20 på grund af en opringning fra Søllested.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det også ved lokomotivførerens egen erkendelse godtgjort, at han ikke har været opmærksom på, hvorvidt blinklyset for overkørslen nr. 27 virkede ved den pågældende lejlighed. Efter det oplyste må det derfor anses for godtgjort, at toget har passeret overkørslen, uden at blinklysanlægget var i funktion. Han har forinden togets passage af overkørslen ikke holdt fornødent udvig, jfr. SR § 3, stk. 4, og har derved fremført toget over overkørslen i strid med bestemmelserne i SIR ad signal nr. 79 c. Hans forseelse kan ikke undskyldes ved, at han ikke har modtaget meddelelse om strømafbrydelsen som foreskrevet.

Det er endvidere også ved stationsbestyrerens egen erkendelse godtgjort, at stationsbestyreren har forsømt at videregive meddelelsen om strømafbrydelsen til tog 17.

*P. 6-1965. Sammenstød mellem et rangertræk og en i rangertogvejen hensat traktor.*

Den 14. november 1965 kl. ca. 16,15 skete et sammenstød på Hundested station mellem et rangertræk og en i rangertogvejen hensat rangertraktor. Rangertrækket, der bestod af en skinnebusmotorvogn og en bivogn (med bivognens forrest), kørte ind i stationens rangertraktor, der uden at lokomotivføreren var underrettet derom, var hensat i det pågældende spor (spor I). Af indbereningen fra rangermesteren fremgår det, at denne stod ved siden af traktoren, da rangertrækket var på vej fra havnen, og at han kunne se, at det ville gå galt, idet farten overhovedet ikke blev taget af toget, uanset at rangerlederen fløjtede alt, hvad han kunne. Rangermesteren løb derfor hen ad peronen og brugte også her sin fløjte. Endvidere løb en stationsarbejder ud og gav stop med armsignal (signal nr. 34 a). Toget fortsatte imidlertid sin fart, indtil sammenstødet med rangertraktoren skete. Ved sammenstødet skete der materielle skader for 10.000-12.000 kr.

Lokomotivføreren har oplyst, at han mange gange har foretaget en tilsvarende rangerbevægelse, ligesom han flere gange har været ude for, at en traktor eller lignende har været placeret i sporet. I sådanne tilfælde er han dog altid blevet underrettet herom forinden. Toget bestod af SP 1 og SM 3 med SP 1 forrest i køreselsretningen. Lokomotivføreren kørte selv fra SM 3's A-ende. Vinduet i venstre side i kørselsretningen var rullet ca. 20 cm ned, medens døren i højre side stod åben. Han hørte først fløjtesignal, umiddelbart før sammenstødet skete. Han hørte da, at der blev fløjtet faresignal (signal »stop« nr. 34 b). Rangertrækket havde en fart på ca. 25 km i timen op ad bakken fra havnen. Efter havnesporskiftet kørte han med udtrådt kobling, men holdt farten til umiddelbart før sammenstødet.

Rangerlederen har forklaret, at det allerede under opkørslen fra havnen forekom ham, at farten var for stor. Han begyndte derfor, inden trækket havde passeret læssevejen, hvor der ofte kan være en del færdsel, at afgive fløjtesignal. Da der ikke blev reageret herpå, afgav han brummersignal, og da heller ikke dette hjalp, afgav han igen fløjtesignal. Da trækket var omtrent midt imellem havneskiftet og kontorbygningen, hørte han, at rangermesteren afgav vedvarende faresignal. Samtidig gav rangermesteren håndsignal »stop«. Også en tilstedeværende stationsarbejder afgav stopsignal mod toget. Så vidt han ved, må rangertræk fra havnen ikke køre længere end til hovedbygningen.

Rangermesteren har forklaret, at han altid under oplæring af personalet instruerer dette om, at et havnetræk skal holde ved hovedbygningen. Han blev urolig, da rangertrækket ikke mindskede farten, uanset at rangerlederen stadig afgav fløjtesignal. Da trækket var kommet i nærheden af hovedbygningen, greb rangermesteren ind og afgav fløjtesignal samtidig med, at han løb hen mod toget.

Lokomotivføreren har yderligere erklæret, at motorlarmen må have overdøvet fløjtesignalerne, således at han ikke har hørt dem. Han mener ikke, at der foreligger nogen fast aftale om, at rangertræk fra havnen ikke må køre længere end til hovedbygningen.

Som sagen herefter foreligger oplyst, har motorføreren klart handlet i strid med de almindelige bestemmelser i SR § 55, idet han har udvist en utiladelig mangel på agtpågivenhed. Han burde ved sin placering i motorvognen, der var bag bivognen, have sørget for at holde sig i nøje kontakt med rangerlederen, hvilket han har forsømt. Den omstændighed, at der var en kraftig motorlarm, burde have bevirket, at han havde åbnet begge dørene i kørselsretningen, således at han kunne have hørt de afgivne fløjtesignaler. Det må derhos anses for godtgjort, at rangertrækket er blevet fremført med en for stor hastighed under de foreliggende omstændigheder, og føreren burde i hvert fald på et tidligere tidspunkt væsentligt have nedsat farten.

1966

*P. 1-1966 (S. 1-1966). Faresituation på Horsens station, idet HBS tog 83 blev afsendt mod Silkeborg, uagtet der på det enkeltsporede banestykke Horsens-Lund befandt sig HBS tog 76 i retning mod Horsens.*

Motorføreren for HBS tog 83 opdagede kort efter afgang fra Horsens, at tog 76 holdt for stop i hans togvej, hvorefter han bragte sit tog til standsning og rangerede det tilbage til perron. Af den i sagens anledning foretagne undersøgelse fremgår det, at den opståede faresituation skyldes fejl begåede både af den fungerende stationsbestyrer og af lederen af kommandoposten.

Det er også ved stationsbestyrerens egen erkendelse godtgjort, at han har undladt at sikre sig, at tog 76 var ankommet, inden han gav afgang for tog 83. Til hans undskyldning taler, at han ikke havde fået underretning om, at materiellet fra tog 72 i strid med sædvanlig praksis skulle bruges til fremførelse af tog 83. Han har, inden han gav afgang, sikret sig dels, at der holdt en skinnebus i spor 10, dels at der var stillet udkørsel for dette spor. Dette skulle efter den på stationen anvendte praksis indebære, at de sikkerhedsmæssige betingelser for tog 83's afsendelse var til stede. Da han imidlertid som nævnt har undladt at sikre sig, at tog 76 virkelig var ankommet, har han begået en alvorlig fejl, der medførte en faresituation.

Lederen af kommandoposten har erkendt at have begået en alvorlig sikkerhedsmæssig fejl ved at afmelde og stille udkørselssignal for tog 83 uden at sikre sig, at tog 76 var ankommet. Til hans undskyldning tjener, at han ikke var underrettet om, at materiellet fra tog 72 den pågældende dag mod sædvanen skulle anvendes i tog 83, og derfor gik ud fra, at den i spor 10 holdende skinnebus måtte være stammen af tog 76. Også den omstændighed, at indkørselssignalet mod Lund var faldet på stop, tog han som tegn på, at tog 76 var ankommet. Der var intet at bebrejde privatbanepersonalet.

*P. 2-1966. Et motortog påkørte en traktor i ubevogtet overkørsel.*

Den 6. december 1965 stødte Randers-Hadsund Jernbanes tog 203, der bestod af motorvogn M 2, sammen med en traktor på Dronningborg maskinfabriks

ubevogtede overkørsel i banens st. ca. 2,7. Traktoren tilhørte nævnte maskinfabrik og blev umiddelbart før sammenstødet anvendt til skubning af en snerydningsmaskine. Ved sammenstødet, der skete med forholdsvis ringe kraft, kom ingen mennesker i toget noget til. Fejemaskinen blev ødelagt, og der skete skade på motorvognen.

Den fungerende motorfører har oplyst, at toget afgik fra Randers kl. 7,02. Efter standsning ved Dronningborg holdeplads blev det fremført med forholdsvis ringe hastighed, max. ca. 30 km/t, mod overkørslen ved Dronningborg maskinfabrik, der er dækket af »Giv agt«-mærke (signal nr. 79 a) og desuden af standsignal (signal nr. 41 b) med hastighedsangivelse 15 km/t. Ved passage af »Giv agt«-mærket afgav han kraftigt fløjtesignal (signal nr. 55), og kort efter begyndte han en svag opbremsning af toget for at kunne overholde den største tilladelige hastighed for passage af overkørslen. Da toget var nået frem i nærheden af overkørslen, bemærkede han lyset fra traktorens projektor, og han bremsede straks op og afgav samtidig kraftigt og vedvarende fløjtesignal. Ikke desto mindre fortsatte fejemaskinen med traktoren foran ind over sporet, hvorfor et sammenstød var uundgåeligt. Fejemaskinen blev ramt af toget og sammen med traktoren slæbt 6–8 m hen ad sporet, inden toget blev bragt til fuldstændig standsning.

Dronningborg maskinfabriks ledelse var af den formening, at banen måtte være ansvarlig for uheldet. Traktorføreren har forklaret, at han i to år havde gjort tjeneste som traktorfører på fabrikken. Den pågældende morgen var det nærmest tøjap. Da han var kommet så langt frem mod overkørslen, at han kunne se ned ad sporet, bragte han traktoren til standsning, idet han så et lys fra et kommende tog fra Randessiden. Traktoren skred imidlertid ud i sporet, hvor den standsede. Han hørte ikke noget fløjtesignal fra toget, men tør ikke udtale sig om, hvorvidt der har været fløjtet. Han havde ikke noget indtryk af togets hastighed. Han har gennem årene lagt mærke til, at tog ofte passerer overkørslen med større hastighed end tilladt, undertiden op til 40–50 km/t, men det er altid de samme motorførere, som kører for hurtigt. Motorføreren den pågældende dag hører til de motorførere, der passerer overkørslen med mere moderat fart, d.v.s. med en hastighed, der ligger i nærheden af det tilladte.

En baneformand og en portør, der begge opholdt sig i tog 203, har tiltrådt den af motorføreren afgivne forklaring. Det er endvidere af togføreren for tog 203 oplyst, at togets hastighed i sammenstødsøjeblikket var ca. 15 km/t.

Som sagen herefter foreligger oplyst, må det anses for godt gjort, at tog 203 i sammenstødsøjeblikket kun er blevet fremført med ringe hastighed, formentlig ikke med mere end de tilladte 15 km/t. Det må ligeledes anses for godt gjort, at der som foreskrevet er blevet afgivet fløjtesignal fra togets side. Der har ikke kunnet påvises nogen erstatningspådragende fejl eller i det hele noget uforsvarligt forhold fra motorførerens side.

*P. 3-1966. Rangeruheld under rangering med motorvogn på station på grund af motorførers og rangerleders uopmærksomhed.*

Den 28. juni 1966 kl. ca. 22,30 skulle tog 337, der bestod af skinnebusmotorvogn SM 14 og skinnebushængsvogn SP 10, rangeres på Sæby station, efter at toget var tømt for rejsende og gods. Motorføreren, der fremførte SM 14, har forklaret, at rangerlederen gav ordre til at køre frem. I nærheden af det nordligste sporskifte udtalte rangerlederen, at spor III ikke var frit, hvorfor SM-vognen måtte køre tilbage ad spor I. Rangerlederen gik derefter hen til bagenden af SM-vognen og gav signal »tilbage« (signal nr. 32 a) med håndsignallygten. Da motorføreren havde regnet med, at SP-vognen var med fremme, og at spor I derfor var frit, kørte han tilbage med ret god fart. Han ville nu slukke lyset i vognen, og hans opmærksomhed var derfor afledt et par sekunder. Da han igen så ud gennem sidespejlet, bemærkede han, at rangerlederen med håndsignallygten afgav signal »stop«. Inden han nåede at bremse, tørnede SM-vognen imidlertid mod SP-vognen, der var blevet afkoblet efter togets ankomst.

Rangerlederen har forklaret, at han efter togets ankomst i spor I afkoblede SP-vognen i dette spor. Da han ved det nordlige sporskifte blev klar over, at spor III var blokeret, gav han fra SM-vognens bageste ende signal »tilbage«. Da han imidlertid fandt, at hastigheden var for stor, afgav han først håndsignal »langsomt« (signal nr. 33 a) og derefter uafbrudt »stop«, indtil påkørslen skete. Han nåede ikke at anvende signalflojten, da han under tilbagekørslen havde håndsignallygten i den ene hånd og holdt sig fast med den anden hånd.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det også ved motorførerenes egen erkendelse godtgjort, at han under den tilbagegående rangerbevægelse i spor I, der foregik med for stor fart, har ladet sin opmærksomhed aflede ved at slukke lyset i vognen, uanset at han under hele kørslen burde have været opmærksom på rangerlederens signaler, ligesom han burde have slukket lyset i vognen, inden rangeringen begyndte. Hans uopmærksomhed under rangeringen har været afgørende for det skete sammenstød.

Rangerlederen har erkendt, at han, da signalet gennem håndsignallygten ikke fik motorføreren til at standse toget, burde have anvendt signalflojten. Hvis han havde gjort dette, havde der formentlig været tid nok til at standse vognen, inden påkørslen fandt sted. Rangerlederen burde også på tydelig måde have underrettet motorføreren om, at SP-vognen skulle tages med ud gennem spor I, hvilket motorføreren ganske øjensynligt ikke har været klar over under den tilbagegående rangerbevægelse, der skete med ret stor hastighed. Rangeringen er i det hele ikke foretaget med den omhu og forsigtighed, som er foreskrevet i SR § 55.

*P. 4-1966. Faresituation som følge af, at lokomotivfører for et persontog opfattede togførers rangerhåndsignal nr. 31 a som armsignal nr. 47, »afgang«, og kørte fra krydsningsstation, inden krydsning havde fundet sted.*

Togene 8 og 51 skulle den 15. august 1966 i henhold til tjenestekøreplanen krydse på Dalbyover station. Tog 51 var færdig med udlæsning, før tog 8 ankom, og i henhold til stationens tilladelse skulle tog 51 herefter køre over i spor II. Togføreren afgav fløjtesignal »frem« (signal nr. 31 b), men efter at have passeret sporskiftet fortsatte lokomotivføreren mod Dalbyneder, uanset at togføreren afgav stopsignal (signal nr. 34 b).

Togføreren har erklæret, at han fløjtede »frem« til lokomotivføreren, idet han samtidig afgav armsignal »frem« (signal nr. 31 a). Toget satte sig i bevægelse, idet togføreren anbragte sig på bageste vogn. Da toget havde passeret sporskiftet til spor II, fløjtede togføreren »stop« (signal nr. 34 b). Toget standsede imidlertid ikke, men fortsatte, uanset at togføreren fløjtede af al kraft for at påkalde lokomotivførerens opmærksomhed. Togføreren forsøgte derefter at indhente toget, hvilket var ganske umuligt. Togføreren gør opmærksom på, at lokomotivføreren havde vinduet lukket og derfor ikke kunne høre signalfløjtet.

Lokomotivføreren har forklaret, at togføreren sprang op på pakvognens trinbræt og rakte armen vandret ud, hvilket lokomotivføreren opfattede som afgangssignal. Da toget befandt sig mellem Dalbyover og Dalbyneder, blev lokomotivføreren pludselig opmærksom på, at der skulle være sket krydsning i Dalbyover. Han slog derfor bremsen i, og næsten samtidig fik han øje på tog 8. Han kørte tilbage til Dalbyover station, idet tog 8 fulgte efter.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det også ved lokomotivførerens egen forklaring godtgjort, at han på alvorlig måde har forset sig ved i strid med bestemmelserne i SR § 4, stk. 6, at køre fra Dalbyover station, uanset at krydsningen med tog 8 på denne station var fastlagt i tjenestekøreplanen, og uanset at der ikke var givet ham foreskreven meddelelse om, at der skulle være sket krydsningsforlægning.

For så vidt angår togføreren må det efter de afgivne forklaringer anses for mest sandsynligt, at han har vist armsignal nr. 47 i stedet for armsignal nr. 31 a, og at han derved har vildledt lokomotivføreren og således været medvirkende til den opståede faresituation. Han har endvidere undladt at optage personlig kontakt med lokomotivføreren i anledning af den planmæssige krydsning.



*P. 5-1966. Faresituation som følge af, at en stationsbestyrer og leder af FC gav indkørselssignal for persontog til belemret togvejsspor.*

Den 14. november 1966 satte stationsbestyreren på Maribo station (der også var leder af FC) indkørselssignal for tog 15 uden at erkyndige sig om, at sporet var frit. Baneafdelingen havde været ude med grus på linien til Rødby og var kommet ind et kvarter tidligere, hvorefter stationsbestyreren havde givet den tilladelse til at køre i værkstedet. Da der var signal for tog 16 (der imidlertid var nedbrudt i Ryde), troede den pågældende baneformand ikke, at han kunne komme ind på værkstedssporene, før toget var kørt, hvorfor han forblev i spor I, uden at stationsbestyreren havde bemærket det. Baneformanden så, at der var givet signal for tog 15 og kørte foran dette tog ud på Rødby-sporet, medens toget passerede.

Stationsbestyreren har oplyst, at han omkring kl. 13,30 fik en opringning fra baneafdelingen, som holdt i Rødbysporet, om, hvorvidt de kunne komme i værkstedet. Da der endnu var ca. et kvarter til, at tog 15 skulle komme ind, gav stationsbestyreren dem lov til at foretage indkørsel. Baneformanden vidste ikke, at tog 16 var nedbrudt i Ryde, og var derfor blevet betænkelig ved at foretage rangering til værkstedet, idet han under denne bevægelse muligvis ville komme for tæt til sporskiftet mellem spor I og spor III i østenden af stationen, hvorfra tog 15 skulle komme. Han gav ikke meddelelse om, at han blev holdende, og stationsbestyreren gik derfor ud fra, at trækket som aftalt var fortsat til værkstedet. Stationsbestyreren gav derfor indkørsel til tog 15, da han kunne se, at dette tog var kørt fra Saksøbing.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det også ved stationsbestyrerens egen erkendelse godtgjort, at han har givet indkørsel for tog 15 uden at have foretaget togvejseftersyn som foreskrevet i SR § 27, jfr. OR § 43. Han har herved begået en alvorlig tjenesteforseelse, der kunne have ført til en alvorlig faresituation. Det tjener i nogen grad til undskyldning for stationsbestyreren, at han foruden det lokale centralapparat også skulle passe FC-anlægget.

*P. 6-1966. En motorfører havde ikke sikret sig, at kontrollampen for en blinklysbetjent overkørsel, som toget skulle passere, virkede, hvilket medførte, at en personbil påkørte toget i overkørslen, hvorved bilens fører blev dræbt og en passager kvæstet.*

Horsens-Bryrup Jernbanes tog 191 blev den 27. november 1966 påkørt af en personbil på den blinklysbetjente overkørsel for Skanderborg amts landevej 22, Silkeborg-Nørre Snede. Tog 191 ankom fra Horsens til Bryrup station kl. 20,31. Motorføreren billetterede nye rejsende fra Bryrup og gik over til betjeningskassen for blinklysene, hvor han deblokerede blinklyssignalet for Ll.

Bryrup og tændte dette signal for det krydsende tog 192, der samtidig afgik til Horsens. Han tændte nu bliklyssignalet for landevej 22, idet han samtidig konstaterede, at kontrollampen i betjeningskassen blinkede et par gange. Derefter lukkede han lågen for betjeningskassen, gik tilbage til toget, hvor han anførte afgangstid m. v. på tograpporten, hvorpå han satte tog 191 i gang i retning mod Silkeborg. Han glemte imidlertid at se efter, om kontrollyset i standen ved landevejen fungerede. Først da toget var 10–12 m fra landevejen, opdagede han, at blinklyset ikke virkede, og samtidig så han en mand og en kvinde, der forsøgte at stoppe både toget og landevejstrafikken ved håndsignaler. På grund af den korte afstand til landevejen og det lidt fedtede føre kunne han ikke stoppe toget hurtigt nok, og toget fortsatte ud over landevejen, hvor det blev påkørt af en sydfra kommende bil. Føreren af bilen kom så alvorligt til skade, at han dagen efter afgik ved døden. En kvindelig passager fik hjernerystelse og snitsår og blev indlagt på sygehuset.

Til en i sagens anledning optagen politirapport er det oplyst, at Horsens Privatbaner har konstateret, at der ikke var fejl ved blinklysanlægget, og at signalet virkede, som det skulle.

Stationsmesteren har forklaret, at det, hvis anlægget skal sættes i funktion, er nødvendigt at trykke ret hårdt på knappen »tænding«. Hvis drejefbryderen i betjeningskassen er stillet på gennemkørende tog, har anlægget automatisk tænding og slukning. Efter at anlægget har været tændt ved automatisk tænding, opstår der en blokerings-tid på 5 minutter. Inden for blokerings-tiden kan anlægget ikke tændes ved tryk på knappen »tænding«, hvis man ikke forinden har udløst blokeringen ved tryk på knappen »slukning«.

Motorføreren har udtalt, at han trykkede på knappen »tænding«, og at han er overbevist om, at der fremkom mindst 2 blink, inden han med et par fingre smækkede lågen til betjeningskassen i. Han kunne ikke fra sin plads ved betjeningskassen se, om kontrollyset ved landevejen virkede, og han har ikke under sin fremkørsel mod landevejen bemærket, om kontrollampen blinkede. Når han ikke så efter, skyldes det, at han var fuldt overbevist om, at anlægget var sat i funktion på rette måde og derfor måtte virke, som det skulle. Først 10–12 m fra overkørslen blev han opmærksom på, at der var noget galt. Han anslår togets fart til ca. 35 km/t. Han er klar over, at det kan bebrejdes ham, at han ikke forinden afgang fra stationen og under fremførslen mod overkørslen har sikret sig, at kontrollampen virkede.

En skolepige har til politirapporten udtalt, at det var hende, der trykkede på knappen »tænding« for bliklyssignalet ved landevejen. Hun bemærkede endvidere, at der forekom blink i kontrollampen i betjeningskassen. Hun er sikker på, at hun ikke har taget fejl og trykket på knappen »prøve«. Hun mener, at også motorføreren har trykket på knappen, og at det var ham, der lukkede betjeningskassen.

Horsens Privatbaners trafikinspektør har forklaret, at han af tograpporterne kan se, at der er gået i hvert fald 8 minutter fra tog 192's passage af

overkørslen, og til det tidspunkt, da tog 191 blev fremført over landevejen. Signalet kan derfor ikke have været blokeret, da motorføreren og den unge pige var ved betjeningskassen. Motorføreren har fastholdt, at det var ham og ikke den unge pige, der trykkede på knappen til betjeningen.

Som sagen herefter foreligger oplyst, har motorføreren erkendt, at han ikke har sikret sig, at kontrollampen for overkørslen virkede, som den skulle, inden han fremførte tog 191 mod landevejen, hvilket havde til følge, at togets passage af overkørslen er sket uden iagttagelse af bestemmelserne i SIR ad signal nr. 79 c. Han har herved begået en alvorlig tjenesteforseelse, der tilmed har medført, at en person er blevet dræbt og en anden kvæstet, hvorved han har pådraget sig strafansvar efter den borgerlige straffelov.

Statsadvokaten i Viborg rejste tiltale mod motorføreren til straf efter straffelovens §§ 157, 241 og 249, stk. 1. Ved retten i Brødstrup blev motorføreren kendt skyldig i de to førstnævnte forhold, men frifundet for så vidt angår § 249, stk. 1, idet den passageren overgåede skade ikke findes at kunne betragtes som betydelig. Han blev, under hensyn til hans økonomiske forhold og store forsørgerbyrde, anset med 40 dagbøder á 20 kr. Forvandlingsstraffen fastsattes til hæfte i 40 dage. Det blev derhos pålagt ham at erstatte det offentlige sagens nødvendige omkostninger, derunder 600 kr. til den beskikkede forsvarer, samt at betale afdødes bo 2012 kr. og forsikringsaktieselskabet Codan 10.208 kr.

*P. 7-1966. En ledvogter stillede den automatiske alarm ved ledbevogtningen ud af funktion, hvilket havde til følge, at to tog passerede to overkørsler, uden at bommene var rullet ned.*

Den 6. november 1966 kl. ca. 22, efter at tog fra Sæby mod Ålborg var passeret ledbevogtningen for overkørslerne over Lyngsåvej og hovedlandevejen Nørresundby-Sæby ved Knæverhede, satte ledvogteren det automatiske alarmsystem ud af funktion. Han har forklaret, at han gjorde dette for at hans hustru, der den pågældende aften lå syg af halsbetændelse, ikke skulle blive vækket af alarmklokken ved næste (sidste) togs passage kl. 1,05. For at sætte klokken ud af funktion satte han en træpind ned mellem klokken og klokkehammeren. Herefter lagde han sig på en divan for at hvile sig, men faldt i søvn og hørte ikke toget kl. 1,05.

Motorføreren har forklaret, at han blev opmærksom på, at bommene for de to overkørsler ikke var rullet ned. Ved hovedlandevejen stod han ud af toget og sikrede sig, at der ikke var nogen færdsel, hvorefter han fortsatte kørslen, idet han rangerede toget over hovedlandevejen under afgivelse af fløjtesignal. Ved Lyngsåvej standsede han og lod en trafikant komme forbi, hvorefter han fortsatte sin kørsel mod Sæby.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det godtgjort, at ledvogteren har begået en alvorlig tjenesteforseelse ved at sætte alarmklokken ud af funktion

ved den omhandlede lejlighed, således at denne blev ude af stand til at lukke bommene, jfr. OR § 10.

Politimesteren i Sæby købstad m. v. undlod at rejse tiltale mod ledvogteren for overtrædelse af straffelovens § 157 under hensyn til, at der ikke i det foreliggende tilfælde var opstået nogen umiddelbar fare hverken for vej- eller jernbanefærdslen, og at sagen blev afgjort disciplinært.

# 1967

*P. 1-1967. Togafsporing på fri bane som følge af mangelfuld sikring af arbejdsstedet i sporet.*

Den 9. marts 1967 blev et særtog afsporet mellem Hov og Halling stationer. Den pågældende dag blev der ved baneafdelingens foranstaltning foretaget udskiftning af nogle skinner ved km 2,3, uden at Odder station havde modtaget meddelelse herom. Udskiftningen skete i det togfrie interval mellem kl. 10,15 og kl. 12,10, hvor stationerne Hov, Bovlstrup og Neder Ramlev er uden betjening fra kl. 11 til kl. 13.

Kl. 11,10 afsendte Odder station efter forudgående anmeldelse til de forannævnte stationer et særtog, bestående af et diesellokomtiv samt 3 læssede godsvogne ud på strækningen Odder-Hov. Togføreren og motorføreren fik ikke ved særtogets afgang meddelelse om, at baneafdelingen ikke var underrettet. Der opstod pludselig en stærk tågebanke nogle hundrede meter fra arbejdsstedet. Toget kunne ikke standse foran dette, og lokomotivet kørte af sporet.

Stationsbestyreren på Odder station udsendte kl. 10,30 liniedepeche til strækningen Odder-Hov med meddelelse om særtoget og dets afgangstider. Der udleveredes afskrift af denne meddelelse til motorføreren og den fungerende togfører på særtoget. Der blev imidlertid ikke givet oplysning til baneafdelingen, da der ikke var tilgået toglederstationen Odder eller nogen af de øvrige stationer meddelelse om, at strækningen Bovlstrup-Hov ikke var farbar. Særtoget afgik fra Odder kl. 11,15 og fremførtes ifølge udtalelse fra motorføreren og togføreren med nedsat hastighed og flittig anvendelse af fløjten, da sigtbarheden var mindre god. I nærheden af Spøttrupvejen havde baneafdelingen fjernet 2 skinnelængder, signal 40 var opstillet, men signal nr. 41 a, der skal stå ca. 400 m før signal nr. 40, var ikke opstillet.

Overbanemesteren har oplyst, at Odder station ikke var underrettet om skinneneudvekslingen, at signal nr. 40 var opsat i en afstand af 146 m fra arbejdsstedet, og at den sporstrækning, som blev udskiftet, var 85 m.

Motorføreren har oplyst, at han ikke af Odder station fik meddelelse om, at baneafdelingen ikke var underrettet. Ca. 4 m foran signal nr. 40 opdagede han, at baneafdelingen var i arbejde. Han bedømmer bremseafstanden til ca. 100 m. Første tågebanke observerede han ved Bovlstrup og derefter ved Halling station. Han anslår hastigheden til ikke over 35 km i timen.

Stationsbestyreren har oplyst, at han er fuldt fortrolig med bestemmelserne i sikkerhedsreglementets § 33, stk. 8 c om, at togpersonalet skal have underretning, såfremt et særtog ikke er signaleret, henholdsvis anmeldt for banepersonalet. Baneafdelingen havde ikke anmeldt over for toglederstationen, at strækningen var gjort ufarbar ved udskiftning af skinner. En sådan meddelelse har toglederstationen tidligere fået ved en tilsvarende udskiftning. Han ville anse det for naturligt, at baneafdelingen fremkom med oplysning om arbejde af en sådan karakter.

Overbanemesteren har yderligere oplyst, at det er almindelig praksis, at et arbejde af den omhandlede karakter ikke anmeldes på toglederstationen, hvis det ikke drejer sig om et arbejde, der strækker sig over en længere periode. Signal nr. 40 var opstillet på et sted, der efter overbanemesterens skøn nogenlunde svarer til signalreglementets krav, d.v.s. 200 m foran den ufarbare strækning. Senere opmåling viste imidlertid, at afstanden kun var 146 m. Selv om overbanemesteren kender bestemmelserne om opstilling af signal nr. 41 a, gør han gældende, at det ikke har været praksis at anvende dette signal ved arbejder som det her omhandlede, i hvilken forbindelse han gør opmærksom på, at strækningen skulle have været klar kl. 12,10. Han gør endvidere gældende, at det var klart vejr, da arbejdet blev påbegyndt. Han er ikke kendt med bestemmelserne i tjenestereglementets § 36. Han bemærker dog, at han selsagt ikke ville være gået i gang med det omhandlede arbejde i tåge eller usigtbart vejr.

Motorføreren har yderligere oplyst, at hastigheden ved Halling var bragt betydeligt ned, og at den efter hans opfattelse næppe kan have været over 35 km i timen. Han erindrer, at toget påkørte pladen på det udstillede signal nr. 40. Da toget standsede, lå pladen i en afstand af 46 m fra arbejdsstedet. Togføreren befandt sig under korslen i førerrummet hos motorføreren. De talte på et vist tidspunkt om, hvor mon baneafdelingen befandt sig.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det ved stationsbestyrerens egen erkendelse godtgjort, at han har overtrådt bestemmelserne i sikkerhedsreglementets § 33, stk. 8 c, ved ikke at underrette togpersonalet om, at baneafdelingen ikke var underrettet om særtogets kørsel. Den manglende underretning har været medvirkende til den skete togafsporing og den derved opståede faresituation.

For så vidt angår overbanemesteren, er det også ved dennes egen erkendelse godtgjort, at han ikke som foreskrevet har opstillet signal nr. 41 a i en afstand af 400 m før arbejdsstedet. Signal nr. 40 var heller ikke som foreskrevet opstillet 200 m fra den ufarbare strækning, men kun 146 m foran denne. Disse forhold må antages i sig selv at have været medvirkende til, at den omhandlede togafsporing har fundet sted. Den omstændighed, at han ikke har underrettet toglederstationen om arbejdets udførelse, har måske nok også rent faktisk medvirket til togafsporingen. På den anden side må det anses for noget tvivlsomt, om der påhviler overbanemesteren en egentlig pligt til

at foretage en sådan underretning. Overbanemesteren har angivet at være ubekendt med bestemmelsen i tjenestereglementets § 36, stk. 4. Han angiver endvidere, at han påbegyndte arbejdet i klart vejr, og at han ikke ville have påbegyndt arbejdet, såfremt det havde været usigtbart.

Motorføreren har efter det oplyste fremført toget med en under hensyn til det usigtbare vejr for stor hastighed, jfr. SR § 23, stk. 3, hvilket har været medvirkende til, at han ikke tilstrækkelig tidligt er blevet opmærksom på det arbejde, der foregik på banelegemet.

*P. 2-1967. Rangeruheld på grund af rangerpersonalets manglende omhu.*

Under omrangering af tog 337 den 19. september kl. ca. 22,20 på Sæby station påkørte SM 15 ved kørsel gennem spor III to i ladesporet anbragte sammenkoblede QF-vogne, af hvilke den ene blev noget beskadiget, mens SM 15 fik siden revet op.

Overportøren, der havde været rangerleder fra kl. 8-18 den pågældende dag, oplyser, at de to vogne af ham var sat ind på ladesporet ved stødrangering. Da det senere blev foreholdt ham, at vognene ikke var anbragt sporfrit og ej heller var afbremsede, svarede han, at »det har de vel ikke været«. Ekstraportøren, der var rangerleder ved omrangering af tog 337, oplyser, at han under kørslen gennem spor III opholdt sig forrest i kørselsretningen, men at han på grund af mørket ikke observerede godsvognene i ladesporet, før han var et par meter fra dem. Han nåede ikke før påkørslen at give signal til føreren, men sprang ind i vognen for ikke at komme i klemme.

Som sagen herefter foreligger oplyst, skyldes uheldet manglende omhu ved hensættelse af de to godsvogne i ladesporet, jfr. OR § 5, SR §§ 13 og 15, samt manglende forsigtighed under kørslen med SM 15 gennem spor III, jfr. SR § 55.

*P. 3-1967. En 81-årig rejsende dræbt under udstigning af tog på station.*

Den 16. december 1967 skete en ulykke på Asnæs station, idet en 81-årig rejsende omkom under udstigning af tog 318. Toget, der bestod af to sammenkoblede skinnebusser, ankom rettidigt til Asnæs station, og kl. 14,30 gav stationsforstanderen afgang med signalstokken. Da toget havde sat sig i gang, så han pludselig en mand, der tilsyneladende havde åbnet den bageste dor i den forreste skinnebus og var på vej ud af toget. Toget havde da kun kørt ca. 5 m. Stationsbestyreren råbte »lad være«, men passageren fortsatte udstigningen og trådte ud på perronen, mens toget øgede farten. Manden væltede omkuld og faldt ned i mellemrummet mellem de to sammenkoblede skin-

nebusser og ned på selve jernbanelegemet. Stationsbestyreren fløjtede straks »stop« (signal nr. 34 b), ligesom han satte blinklyset ved nærmeste overkørsel ca. 150 m syd for stationen ud af funktion for på denne måde at standse toget. Herefter standsede toget 20–30 m længere fremme.

En portør har forklaret, at han som billettør på skinnebussen stod på toget i Vig. Han lagde ikke mærke til den nu afdøde passager, idet denne formentlig er stået på toget før Vig station. Da stationsbestyreren havde givet afgang, steg portøren på toget ad forreste dør og tog ophold i forreste rum hos motorføreren. Da skinnebussen havde kørt en strækning på 30–50 m, kom en passager løbende og råbte, at en mand var faldet af toget. Motorføreren standsede straks toget, og manden blev fundet liggende på jernbaneterrænet. Han erkender, at han havde glemt at sætte afdødes cykel af toget på Asnæs station.

Motorføreren har forklaret, at da stationsbestyreren havde givet afgang, og togbetjenten havde meldt færdig, lukkede han dørene ved at trykke på den automatiske dørlukker og satte langsomt i gang. Da toget havde kørt ca. 20 m, lukkede en passager, som han ikke kendte, døren op til førerrummet og sagde »Der er noget galt, stationsbestyreren står og fægter med stokken«. Han bremsede straks toget, som da havde kørt ca. 25 m. Motorføreren mener, at den afdøde havde fået det ene ben i klemme mellem perronkanten og motorvognen.

Som sagen foreligger oplyst, skyldes ulykken afdødes eget forhold, idet han er påbegyndt udstigningen på et for sent tidspunkt og har fortsat udstigningen, selv efter at toget havde sat i gang. Der ses ikke at være noget at bebrejde stationsbestyreren eller motorføreren. Portøren har selv erkendt, at han har glemt at sætte afdødes cykel af på Asnæs station. Der kan ikke ganske ses bort fra, at den omstændighed, at cyklen ikke er blevet sat af toget, kan have været medvirkende til, at den afdøde ikke har ment, at toget var færdigekspederet, og at han derfor gav sig god tid til at stige af toget.

Sagen blev henlagt fra politiets side.



## 1968

*P. 1-1968. Under rangering med persontog benyttede motorvognsføreren en privat rejsende som mellemed til rangerlederen. Herved skete en fejl rangerbevægelse, hvorved rangerlederen kom til skade.*

Den 5. november 1967 kom rangerlederen på Dalbyover station til skade under rangering med Randers-Hadsund Jernbanes tog 2. Motorføreren har forklaret, at han nævnte dag om morgenen fremførte tog 2, der kl. 6,40 ankom til Dalbyover station, hvor toget skulle krydse med et nordgående tog. Det tog, der kommer først, kører efter gældende praksis ud på vigesporet. Den pågældende dag var det tog 2, der kom først og derfor skulle rangeres ud på vigesporet.

Rangerlederen kørte med til sporskiftet, hvor han sprang af, medens motorføreren kørte lidt videre for at komme fri af sporskiftet. Da der ikke var sidespejl i den pågældende side af toget, måtte motorføreren gå hen til døren og se tilbage langs toget for at observere signalet fra ekstraarbejderen. En daglig passager med toget stod imidlertid ved den åbne dør og tilbød at se efter. Kort efter gav han besked om, at nu kunne motorføreren godt komme. Motorføreren satte derfor toget i bakgear og kørte langsomt tilbage, men da toget var kommet ca. 30 m tilbage, så han i lyskeglen rangerlederen ligge på sporet og vride sig. Først på dette tidspunkt opdagede motorføreren, at han var bakket ad hovedsporet, idet sporskiftet ikke var skiftet. Han erkender, at han ikke selv har set noget lyssignal eller hørt noget fløjtesignal fra rangerlederen, men udelukkende har rettet sig efter udsagn fra passageren, der stod med hovedet ude af den åbne dør.

Passageren har forklaret, at han, som han plejer, opholdt sig i togets førerum. Motorføreren kunne ikke fra sin plads se lyssignalet fra rangerlederen, men passageren stod med hovedet ud af døren og kunne se signalet, hvorfor han gav motorføreren besked om, at denne godt kunne komme frem. Han erklærer, at det signal, han så, »var op og ned, lodret«. Han erkender, at han ikke har noget kendskab til signalernes betydning og ikke vidste, at »lodret« signal (signal nr. 31 a), er tegn til fremførsel, og at »tilbage« (signal nr. 32 a) er »vandret« signal.

Rangerlederen har forklaret, at han sprang af toget ved sporskiftet, hvorefter toget fortsatte et stykke videre. Da han konstaterede, at togets bivogn holdt med bagenden over sporskiftet, så han ikke kunne komme til at låse det

op, gav han med signallygten signal op og ned for fremkørsel. Toget kørte ca. 1 m frem, hvorfor han gik bag ved bivognen for at låse sporskiftet op. Han havde lige bøjet sig over låsen, da toget pludselig begyndte at køre tilbage og ramte ham.

Motorføreren har yderligere forklaret, at passageren næsten daglig kører med tog 2. Han plejer at opholde sig i førerrummet. Da motorføreren den pågældende dag ville rejse sig for at gå ud og se efter signalet, tilbød passageren, som stod lige bag ved motorføreren, at gøre det for ham. Motorføreren nærede ikke betænkelighed ved at lade passageren gøre det og spurgte ikke, om denne kendte signalet. Lidt efter meldte passageren, at der var »ret tilbage«. Motorføreren satte vognen i frigear, hvorefter den på grund af terrænets fald gled ca.  $\frac{1}{2}$  m frem, hvilket formentlig har fået rangerlederen til at tro, at signalet var rigtigt opfattet. Motorføreren erkender, at han i hvert fald burde have sikret sig, at passageren var bekendt med signalernes betydning. Han oplyser, at han gentager afgivne fløjtesignaler med skinnebussens signalhorn, men at han ikke på denne måde kvitterer for afgivne lyssignaler, idet det er almindelig kutyme, at man ikke gør det.

Direktøren for banen har bekræftet, at det ikke er kutyme at kvittere for afgivne lyssignaler med skinnebussens sirene.

Som sagen herefter foreligger oplyst, er det også ved motorføreren egen erkendelse godtgjort, at det indtrufne uheld skyldes den omstændighed, at han ikke er gået frem på den i sikkerhedsreglementets § 55, pkt. 1.3, sidste afsnit angivne måde, men har rettet sig efter anvisninger fra en person, som er jernbanen uvedkommende. Det fremgår endvidere af sagen, at motorføreren end ikke har sikret sig, at passageren overhovedet var bekendt med de signaler, der anvendes af jernbanen.

Der blev ikke foretaget videre fra politiets side.

*P. 2-1968. På grund af svigtende automatisk luftbremse kørte et skinnebustog gennem en station og blev først bragt til standsning efter at have passeret den sydvest for stationen beliggende overkørsel.*

Den 29. august 1968 kørte Ålborg-Hvalpsund Jernbanes tog 344 gennem Svenstrup J. station på grund af svigtende automatisk luftbremse. Den fungerende stationsbestyrer på Svenstrup J. station har forklaret, at toget fik planmæssigt signal »kor« (signal nr. 2) til spor I. Stationsbestyreren opholdt sig i karnappen, og da toget befandt sig ved ledvogterhytten ved overkørsel nr. 491, blev der afgivet et kraftigt fløjtesignal fra toget. Kort efter blev stationsbestyreren klar over, at toget havde så stor fart på, at standsning ved perron ikke ville være mulig. Han ringede derfor omgående til ledvogterhytten ved overkørsel nr. 216, idet han ville søge vejtrafikken sikret. Ledvogtersken besvarede straks opkaldet, men hun nåede ikke at få bommene ned,

inden toget passerede overkørslen og standsede vest for denne. Hun har over for stationsbestyreren oplyst, at en bil havde været i overhængende fare for at påkøre toget.

Lokomotivføreren har forklaret, at han tiltrådte tjenesten på Ålborg station kl. 7,30, hvor han overtog SM 7, der ankom i tog 343. Såvel tog 343 som tog 344 var kun formeret af denne ene SM. Han talte med den fratrædende lokomotivfører, der ikke havde bemærkninger til skinnebussens tilstand. Efter at have skiftet førerrum konstaterede lokomotivføreren, at trykluftmanometeret for hovedluftbeholderen viste  $4\frac{3}{4}$  atm. Toget afgik rettidigt fra Ålborg.

Under udkørslen bemærkede lokomotivføreren et mindre stød i skinnebussens venstre side, da toget var lidt nord for post 1, hvor en kran med grab arbejdede i nabosporet. Lokomotivføreren kikkede i bakspejlet, men kunne intet usædvanligt se eller mærke på køretøjet. Kort før indkørselssignalet til Svenstrup J. var hastigheden efter lokomotivføreren opfattelse ca. 50 km/t (speedometeret var i uorden), og han foretog en lettere opbremsning, der forløb normalt. Bremsen blev atter løsnet, og kort før indgangssporskiftet ville han foretage ny bremsning, men nu virkede bremsen overhovedet ikke. Han var klar over, at stationen måtte adviseres, hvorfor han betjente togfløjten samtidig med, at han foretog bremsning med håndbremsen. Toget fortsatte imidlertid gennem stationen og passerede overkørslen ved hovedvej A 10, hvor togets hastighed var ganske ringe. En bilist, der kom sydfra i en varebil, bremsede op og passerede overkørslen bag om skinnebussen.

Toget standsede et kort stykke efter overkørslen, hvorefter han straks undersøgte skinnebussen og konstaterede, at en luftpåfyldningshane på togets venstre side stod åben. Hans opmærksomhed på hanen blev henledt ved en ganske svag luftudstrømning. Efter at hanen var lukket, arbejdede kompressoren normalt, og han gik derefter hen til ledvogtersken og bad hende rulle bommene ned, så toget kunne køre tilbage til stationen. Ved tilbagekomsten til toget viste manometrene 8 atm., henholdsvis  $4\frac{3}{4}$  atm., og han kørte med forsigtighed tilbage, indtil perronen var nået. Han vil mene, at årsagen til den mangelfulde bremsevirkning under togets indkørsel må søges i, at en genstand har påvirket luftpåfyldningshanen og omstillet denne, således at luften strømmede ud, og trykket i udluftsbeholderen faldt.

Til en i sagens anledning optagen politirapport har lokomotivføreren yderligere forklaret, at han, da han overtog toget i Ålborg, havde forstået, at dette var i orden og klart til at køre, hvorfor han ikke selv havde kontrolleret det nærmere. Sidstnævnte bemærkning har han imidlertid fralagt sig ved sin forklaring til forhørsudskriften. Han har yderligere udtalt, at han er af den formening, at et eller andet fremmedlegeme må have påvirket påfyldningshanen, der er anbragt på siden af vognen. Han har ikke fulgt så meget med i manometerets udvisende, at han har lagt mærke til, at der skulle være noget galt. Hans opmærksomhed var henvendt på bakspejlet, idet han havde lagt mærke til, at der på et vist tidspunkt havde været et bump i vognen.

Jernbanens værkfører har udtalt, at han ikke vil udelukke, at et eller andet værktøj kan have stået i nærheden af sporet og således bevirket det omhandlede bump. Den pågældende hane drejes i vandret plan og kan, under den omhandlede kørsel, kun åbnes ved påvirkning *med* kørselsretningen. Selv om det ikke er udelukket, er det i hvert fald lidet sandsynligt, at et redskab kan have åbnet hanen. Den åbentstående hane vil ikke straks give sig udslag i faldende tryk, idet der fremdeles er luft i hovedluftbeholderen. Først, når der er foretaget opbremsning ved hjælp af luften i bremsebeholderen, falder trykket i hovedluftbeholderen, hvilket kan ses på manometeret.

Som sagen herefter foreligger oplyst, må det anses for mest sandsynligt, at det forhold, at toget ikke har kunnet standse, skyldes, at den omhandlede hane har stået åben. Hvorledes hanen er blevet åbnet, har det ikke været muligt at få nogen forklaring på. Det må anses for godt gjort, at hanen har været lukket, da toget kørte fra Ålborg, og det kan ikke anses for udelukket, at den er blevet åbnet i forbindelse med togets påkørsel af en eller anden genstand, hvilket lokomotivføreren opfattede som et stød eller bump i vognen.

Lokomotivføreren burde, da han bemærkede et stød i vognen, have reageret ikke alene ved at se i bakspejlet, men også ved at standse toget og besigtige dette, hvorved han antagelig ville være blevet opmærksom på, at hanen stod åben. Det stød, han mærkede, burde i hvert fald, selv om han ikke var standset, have fået ham til at udvise særlig forsigtighed ved kørslen, således at toget ikke kom op på større hastigheder, end at han hurtigt kunne standse, jfr. SR § 23, pkt. 3 i. f.

*P. 3-1968. Manglende togvejseftersyn i forbindelse med andre for-sømmelser ved persontogs afgang medførte påkørsel og beskadigelse af materiel for ca. 25.000 kr.*

Den 28. oktober 1968 kl. 9,30 kørte FF Jernbanes tog nr. 305 ved afgang fra Fjerritslev station ind på ladesporet på grund af fejlindstillet sporskifte mellem stationens hovedspor og ladespor. Ved påkørsel af de på ladesporet stående godsvogne skete materiel skade for ca. 25.000 kr.

Motorføreren for tog 305 har forklaret, at han på Fjerritslev station fik afgangssignal af togføreren, som stillede sig i førerrummet og begyndte at sortere sine papirer. Først da toget nærmede sig sporskifte 5 og havde opnået en hastighed af ca. 20-25 km/t, opdagede motorføreren, at sporskiftet var stillet til afvigende spor. Han bremsede straks, men på grund af fedtede skinner blokeredes hjulene, og motorvognen ramte en godsvogn, der henstod på pakhussporet.

Togføreren, der under tog 305's udkørsel opholdt sig i førerrummet, har forklaret, at han ikke bemærkede det fejlagtigt indstillede sporskifte, bl. a. fordi højre forrude var dækket af dug på grund af det fugtige vejr.

Portøren, der deltog i rangeringen, har forklaret, at han, efter at oprangeringen af tog 706 var tilendebragt, henstillede en traktor sammen med to godsvogne på pakhussporet, hvorefter han gik til spor I for at anbringe vognsedler på godsvognten i tog 706. Herunder passerede han sporskifte nr. 5, men opdagede på grund af manglende agtpågivenhed ikke, at sporskiftet stadig stod i fejlagtig stilling for indkørende tog. Han erkender, at han burde have sikret sig, at sporskifte nr. 5 var retstillet, og at han selv kunne have retstillet det, da han forlod tog 706.

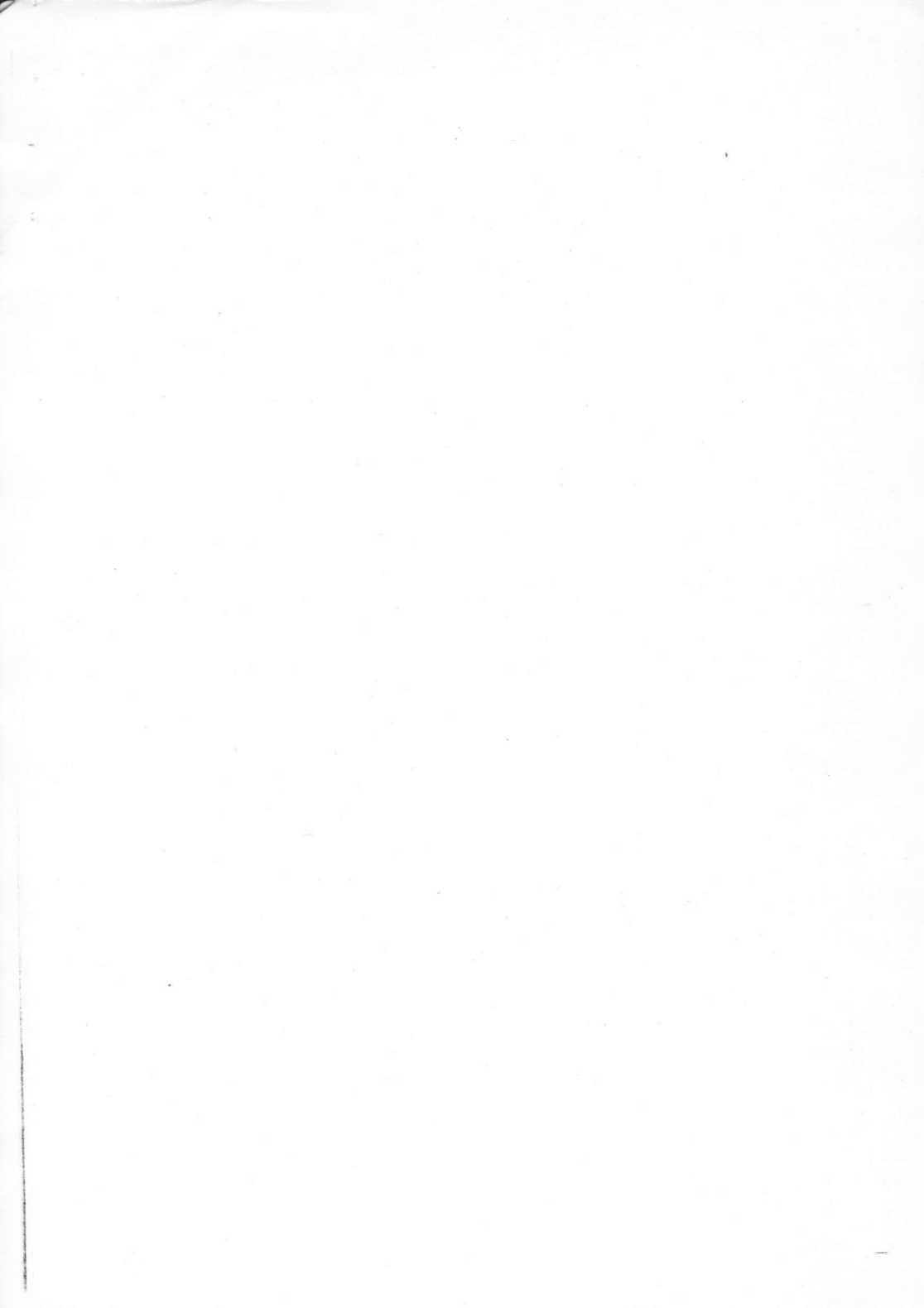
Rangerlederen, en ekstraportør, har forklaret, at han omstillede sporskifte nr. 5 til afvigende spor og indrømmer, at han undlod at sikre sig, at sporskiftet blev stillet tilbage i normalstilling, efter at arbejdet med tog 706 var tilendebragt. Han erkender, at han burde have sørget for dette, men oplyser, at han først blev antaget som ekstraportør den 30. september 1968, hvorefter han fik 10 dages indøvelse.

Den fungerende stationsbestyrer har forklaret, at han ikke erindrer, om han foretog togvejseftersyn nævnte dag. Hvis han ikke gjorde det, må det skyldes travlhed på kontoret. Det er ikke muligt fra perronen at se sporskiftesignalet, når der holder tog i spor I. Han erindrer heller ikke, om han selv gav signal »kør« (signal 46 a), eller om han gav en anden ordre hertil. Portøren har hertil bemærket, at han ikke vil afvise muligheden af, at han har afgivet afgangssignal til tog 305 enten uopfordret eller efter ordre af stationsbestyreren. Han husker, at han sikrede sig, at bommene var sænket, men han sikrede sig ikke, at sporskifte nr. 5 var retstillet.

Motorføreren, der har erkendt, at han først for sent opdagede, at sporskiftesignalet stod til afvigende spor, har yderligere forklaret, at det, der vildledte ham, var, at tog 305 overhovedet var taget ind på stationen, at der var givet afgang og, at blinklyssignalet i stationens vestende var tændt.

Som sagen herefter foreligger oplyst, har alle de i sagen implicerede personer udvist forsømmelighed. Hovedansvaret må påhvile den fungerende stationsbestyrer, der ikke har overholdt reglerne i sikkerhedsreglementets § 27, jfr. OR § 43, om togvejseftersyn. Han har herved begået en alvorlig tjenesteforseelse, som har medført både person- og materielskade. Rangerlederen har det formelle ansvar for, at sporskiftet ikke blev stillet tilbage i normalstilling efter rangeringen, jfr. SR § 10, pkt. 1, OR § 4. Til hans undskyldning taler imidlertid, at han var ganske ny i tjenesten. Efter det foreliggende må det bebrejdes portøren, at denne ved manglende agtpågivenhed undlod at bemærke, at sporskiftet stod i fejlagtig stilling.

For så vidt angår motorføreren og togføreren er det forståeligt, at de har fremført toget i tillid til stationens signal »kør«. De har imidlertid begge undladt at bemærke sporskiftets stilling.



# Fællesregister for årene 1961-68

(Register for årene 1951-1960 findes i oversigten for årene 1958-1960)

## Love og anordninger

- Lov nr. 90 af 11. april 1916 om ret-  
tens pleje (lovb. nr. 265 af 15. sep-  
tember 1953).
- § 723, 1963: 15.  
§ 925, 1963: 19.
- Borgerlig straffelov nr. 126 af 15.  
april 1930 (lovb. nr. 215 af 24. juni  
1939).
15. kapitel. Forbrydelser mod den of-  
fentlige orden og fred.  
§ 138, 1961: 1.
16. kapitel. Forbrydelser i offentlig tje-  
neste eller hverv.  
§ 156, 1964: 8.  
§ 157, 1964: 8.  
1966: 6, 7.
20. kapitel. Almenfarlige forbrydelser.  
§ 184, stk. 2, 1963: 4.  
1964: 8.
25. kapitel. Forbrydelser mod liv og  
legeme.  
§ 241, 1964: 8.  
1966: 6.
- § 243, 1964: 8.  
§ 244, stk. 4, 1963: 13.  
§ 249, 1966: 6.
27. kapitel. Freds- og ærekrænkelser.  
§ 273, 1965: 2.
28. kapitel. Berigelsesforbrydelser.  
§ 276, 1963: 49.  
§ 278, 1963: 15, 19.  
§ 285, 1963: 19.
- Færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955.
- § 1, 1964: 8.  
§ 2, 1964: 8.  
§ 16, 1964: 5, 6.  
§ 24, 1964: 8.  
§ 25, stk. 1, 1963: 5.  
§ 27, stk. 1, 1963: 5.  
§ 37, 1964: 8.  
§ 54, 1964: 8.  
§ 55, 1964: 8.  
§ 56, 1964: 8.  
§ 69, 1964: 8.
- Fuktionærlovbekendtgørelse nr. 131  
af 29. april 1964 § 1.  
§ 1, 1965: 2.

## Reglementer

### Ordensreglement (OR).

- I. Banen og stationerne.
- § 4, 1968: 3.  
§ 5, stk. 1, 1961: 13.  
§ 5, 1967: 2.  
§ 10, stk. 2, 1961: 3.  
1966: 7.
- III. Togenes sammensætning og gang.
- § 38, 1962: 6.  
§ 40, 1962: 2.  
§ 43, 1962: 7.  
1966: 5.  
1968: 3.  
1961: 1.
- § 46, 1961: 1.

### Sikkerhedsreglement (SR).

- I. Almindelige regler.
- § 3, pkt. 4, 1963: 5, 17, 18.  
1964: 1, 6.  
1965: 5.  
§ 4, pkt. 6, 1962: 6.  
1966: 4.
- II. Sikkerhedstjenesten på stationer.
- § 10, 1968: 3.  
§ 13, I, stk. 1, 1967: 2.  
§ 13, II, stk. 11, 1963: 4.  
§ 15, 1961: 13.  
1962: 7.  
1967: 2.

- III. Togenes størrelse og sammensætning  
 m. v.  
 § 20, 1962: 2.  
 § 23, 1962: 4.  
 1964: 8.  
 1967: 1.  
 1968: 2.
- IV. Togenes fremførelse.  
 § 25, 1962: 1.  
 1963: 8, 20.  
 § 27, 1962: 7.  
 1966: 5.  
 1968: 3.
- V. Særlige regler for visse tog.  
 § 33, 1963: 1.  
 § 33, pkt. 8 c, 1967: 1.  
 § 34, 1964: 8.
- VII. Dræsiner, troljer o. l.  
 § 52, pkt. 1, 1964: 8.  
 § 52, pkt. 3, 1964: 8.
- IX. Bestemmelser vedrørende rangering.  
 § 55, 1961: 3, 6, 12.  
 1962: 5.  
 1963: 2.  
 1964: 2, 7.  
 1965: 6.  
 1966: 3.  
 1967: 2.  
 1968: 1.
- Nr. 31 b, 1966: 4.  
 Nr. 32 a, 1961: 6.  
 1966: 3.  
 1968: 1.  
 Nr. 33 a, 1966: 3.  
 Nr. 34 a, 1963: 2.  
 1964: 2.  
 1965: 6.  
 Nr. 34 b, 1964: 2.  
 1965: 6.  
 1966: 4.  
 1967: 3.
- V. Standsignaler.  
 Nr. 40, 1967: 1.  
 Nr. 41 a, 1967: 1.  
 Nr. 41 b, 1966: 2.
- VIII. Afgangssignaler.  
 Nr. 46, 1963: 1.  
 1964: 5, 6.  
 1968: 3.  
 Nr. 47, 1966: 4.
- X. Lydsignaler fra lokomotiv.  
 Nr. 55, 1964: 5.  
 1966: 2.
- XIV. Faste mærker.  
 Nr. 79 a, 1966: 2.  
 Nr. 79 c, 1961: 4, 7, 8, 9, 10.  
 1963: 5, 17.  
 1964: 8.  
 1965: 1, 5.  
 1966: 6.
- Signalreglement (SIR).**  
 Grundbestemmelser.  
 Nr. 5, 1962: 1.  
 Nr. 6, 1962: 1.  
 1963: 18.
- I. Mastesignaler.  
 Nr. 1, 1962: 4.  
 1963: 1, 13, 16.  
 1964: 1.  
 Nr. 2, 1963: 20.  
 1968: 2.
- IV. Håndsignaler.  
 Nr. 31 a, 1961: 3.  
 1966: 4.  
 1968: 1.
- Lønningsreglement.**  
 § 3, 1965: 2.  
 § 5, 1961: 2.  
 1963: 13, 19.  
 1964: 3, 4.  
 § 12, 1963: 19.
- Tjenestereglement.**  
 § 10, 1965: 2.  
 § 32, 1964: 6.  
 § 36, 1967: 1.