

# ”DEN FRYGTELGESTE JÆRNBANEULYKKE”

## Gentofteulykken 1897

Af Lars Bjarke Christensen

*”Søndagen den 11. Juli 1897 var fra Morgenstunden en af de skønneste Sommerdage, der kan tænkes ... Der var Væddeløb paa Eremitagen, og alle Mennesker, som kunde komme ud, var i Skoven eller paa Landet. Alle Samfærdselsmidler var taget i Brug, og alle Jernbanetog var fyldt. Jeg var 22 Aar gammel blevet Journalist i Køge og havde benyttet min Fri-Søndag til Besøg hos Familie i Gentofte, hvor jeg skulde overnatte. Efter en lang og bevæget Dag fulgte vi et Par Gæster fra København til Toget. Dette skulde afgaa fra Gentofte Station et Par Minutter over 11, men var paa Grund af den voldsomme Trafik blevet forsinket og holdt nu ved Stationen, helt fyldt af Passagerer. Ogsaa Perronen var fyldt af Folk, der muntert underholdt sig med dem, som sad i Toget. Jeg stod paa Perronen nogle Skridt fra det holdende Tog og ventede paa det Afgangssignal, som skulde komme. Pludselig fik jeg Øje paa Iltoget, som kom ned ad Bakken fra Holte og vakte min Opmærksomhed et Øjeblik. Det nærmede sig hurtigt, men jeg blev optaget af noget andet. Kort efter kom jeg atter til at se paa Iltoget. Det var nu meget tæt ved og havde tilsyneladende fuld fart paa. Det saa virkelig ud til, at det havde samme Spor som det holdende Tog, og rent uvilkaarligt fik jeg en Fornemmelse af Ubehag... Nu var der kun nogle faa Meter mellem de to Tog. Men naturligvis er det kun Øjenforblændelse. I næste Sekund maa Iltoget jo løbe bag om paa et andet Spor... Der var intet andet Spor! Jeg havde ikke Mod til at se paa, hvad der skete, men vendte mig om. Et forfærdende Brag lød over Pladsen.”*

Således genkaldte journalist J. Johansen på 40 års afstand sig det øjeblik, da et iltog pløjede sig gennem de fire bageste træbyggede vogne i et overfyldt tog på stationen i Gentofte en varm sommeraften i 1897.<sup>1)</sup>

Gentofteulykken vakte stor opsigt i samtiden på grund af ulykkens omfang og katastrofens mange ofre. Med 40 omkomne og mere end hundrede sårede er ulykken i eftertiden blevet fremhævet som den værste jernbaneulykke, der er indtruffet i Danmark.<sup>2)</sup> Ulykken var dog langt fra den første større jernbaneulykke, som fandt sted. Den første registrerede bane-

relaterede ulykke med dødelig udgang fandt sted i 1650 ved byen Whickham i Storbritannien, hvor to unge mænd døde, da de blev ramt af en arbejdsvogn på en grubebane.<sup>3)</sup> Også i jernbanens første år i begyndelsen af 1800-tallet indtraf flere ulykker med dødelig udgang. Således mistede 38 rejsende livet juleaftensdag 1841, da et tog afsporede mellem London og Bristol.<sup>4)</sup> Selv om en opgørelse fra 1897-98 viste, at Danmark lå i den lavere ende i antallet af omkomne rejsende i forhold til andre europæiske lande, var der også i Danmark før 1897 indtruffet ulykker med dødelig udgang, men dog ikke i samme omfang, som det blev tilfældet med Gentofteulykken.<sup>5)</sup> Således forulykkede et snerydningstog ved Hansted anden juledag 1876, da ni personer omkom ved sammenstødet mellem rydningstogets to damplokomotiver. Ligeledes ramte et iltog med stor fart en række henstillede grusvogne på et sidespor på Forlev Holdeplads tæt ved Korsør i slutningen af april 1887 på grund af et forkert stillet sporskifte.<sup>6)</sup>

Indtil Gentofteulykken i 1897 var de danske passagerer dog sluppet for ulykker med mange døde og kvæstede, og det var måske derfor, at katastrofen vakte så stor opsigt i samtiden.<sup>7)</sup> Selv om de udenlandske og danske jernbaneulykker – herunder de to store ulykker ved Bramminge i 1913 og Vigerslev i 1919 – har været medvirkende til, at der løbende er sket en justering og præcisering af sikkerhedsaspektet ved jernbanedriften, så er der – i modsætning til udlandet – endnu ikke nogen, som har taget fat på en grundigere analyse af de danske jernbaneulykker, deres forløb, konsekvenser og betydning for udviklingen af sikkerheden på jernbanenettet. Da en sådan analyse nødvendigvis vil blive af en mere omfattende natur, vil heller ikke denne artikel se nærmere på de generelle aspekter, men nærmere fokusere på selve Gentofteulykken, der i modsætning til Brammingeulykken i 1913 (hvor et eksprestog afsporede) og Vigerslevulykken i 1919 (hvor et tog kørte op i et holdende tog ved en signalpost) kun er blevet sporadisk behandlet i jernbanelitteraturen.

Som oftest er Gentofteulykken blevet omtalt i forbindelse med markeringen af de runde årstal for ulykken, men der har som regel været tale om de samme faktuelle oplysninger



*Dagen efter jernbaneulykken den 11. juli 1897 fandt mange mennesker vej til stationen i Gentofte. Her kunne de blandt andet se to ødelagte skovvogne af typen CE. Vognen foran stationsbygningen var så ødelagt, at den måtte ophugges (Danmarks Jernbanemuseum).*

ger.<sup>8)</sup> Denne artikels formål er at dykke ned i baggrundsmaterialet og fortælle, hvordan DSB's medarbejdere og de rejsende oplevede de skæbnesvangre minutter inden ulykken og selve katastrofens indtræden med dens frygtelige konsekvenser. Dette vil i vidt omfang ske ud fra samtidige øjenvidneskildringer. Ligeledes er det målet at se nærmere på, hvordan pressen reagerede over for DSB's ledelse, der skulle takle den uvante situation at håndtere en ulykke med adskillige omkomne og talrige sårede. Gentofteulykken er målt i antallet af omkomne og kvæstede den værste jernbaneulykke, der er indtruffet i Danmark.

### **EN ULYKKE KOMMER SJÆLDENT ALENE**

Allerede fra morgenstunden den 11. juli 1897 var det klart, at der ville blive tale om en travl dag på de sjællandske jernbaner, og på de københavnske banegårde var sporene fyldt med de tog, som i løbet af morgenen og formiddagen skulle sendes fra hovedstaden ud til alle afkroge af Sjælland. Et af de første tog, som skulle afgå vestpå, var Tog 43, som loko-

motivfører Selch og fyrbøder Jespersen derfor havde travlt med at få trykket ind på sporet under banegårdshallen, så de 20 vogne var klar til at tage imod de rejsende. Klokkeren var 6.50, da de kørte rangertrækket gennem sporskifte 44, men pludselig blev sporskiftet ved en fejl omstillet under toget, således at rangerlokomotivet og den forreste vogn afsporede. Til alt held kom hverken lokomotivføreren eller fyrbøderen noget til, da de havde åndsnærværelse nok til at hage sig fast i nogle opstandere og dermed undgik at blive klemt. Kun den ene af dem fik nogle hudafskrabninger. Det var portør N. Jensen i Signalhus II, der skiftede sporskiftet, og i en intern indberetning forklarede han senere, at: "Jeg stod inde i Signalhuset og hørte Rangermaskinen omtrent lige ud for Signalhuset give 1 eller 2 korte Stød i Dampføjten, jeg opfattede dette som en Avertering til mig, og da jeg paa Grund af de paa 1. og 2. Hovedspor henstaaende Togstammer ikke kunde se paa, hvilket Spor Rangeringen foregik, antog jeg, at der kørtes paa 3. Spor og skiftede derfor – for at Sporskifte No. 50 ikke skulde blive gennemkørt, uden nærmere at overbevise mig om, hvorvidt det var rigtigt eller ej – Sporskifterne No. 44 og 50, der ere sammenkoblede".

For at forhindre en beskadigelse af sporskiftet, havde portøren ved en fejl således omstillet sporskifterne, så der i stedet var indtruffet en ulykke. Det var ikke usædvanligt med sådanne mindre rangerulykker, men i det pågældende tilfælde kom det afsporede lokomotiv til at ligge tværs over både det



3. og 4. hovedspor, hvorved Vestbanens afgang- og ankomstspor blev spærret. Dermed var der sat en effektiv stopklods for toggangen fra København mod det vestlige og sydlige Sjælland, ligesom togene heller ikke kunne komme ind til København. Som følge af ulykken blev stationsforstander Skovsted øjeblikkeligt tilkaldt, og han overtog straks ledelsen af toggangen. I løbet af kort tid lykkedes det ham således at få etableret en midlertidig forbindelse via et spor til Nordbanegården, der var ankomst- og afgangstation for togene ad Nordbanen til Hillerød og Helsingør. På den måde kunne der etableres en interimistisk forbindelse mellem København og strækningen til Roskilde. Ifølge Skovsteds indberetning om ulykken medførte foranstaltningen, at togene på Nordbanen "i høj Grad blev paavirket af Spærringen, idet alle Vestbanens Tog maatte passere Nord- og Klampenborgbanens Togveje."<sup>9)</sup>

Den banale rangerulykke kunne ikke være indtruffet på et mere uheldigt tidspunkt end netop denne solrige sommermorgen, da trafikken på banerne ville blive intensiv. Allerede i den første tid efter at det fejlstillede sporskifte havde standset al trafikken, begyndte togene at hobe sig op både i København og på stationerne Frederiksberg og Nørrebro, der dengang var de nærmestliggende stationer til København Station. En journalist fra *Dagbladet* oplevede kaoset på København Station og beskrev senere, hvordan de rejsende "i tætte Skarer" var strømmet til banegården "for at blive besørgede med Togene til Gjedser, Korsør og Kalund-

borg. Forvirringen var ikke ringe, da det erfarede, at ingen af Togene kunde expederes foreløbig. Men det lykkedes dog d'Hrr. Overassistent Blichfeldt og Assistent Staun ved deres rolige og besindige Optræden at bringe Ro i Gemytterne."<sup>10)</sup> Selv om maskinafdelingens folk straks fra morgenstunden var kommet med deres hjælpevogn og med donkrafte begyndt at få lokomotivet og vognen tilbage på ret køl, var det først ved middagstid, at sporene atter var farbare. Men på det tidspunkt var togtrafikken for længst brudt sammen i København. Stationsforstander Skovsted havde således rigeligt at gøre med at få ekspederet togene på den mest effektive måde, samtidig med at han måtte planlægge toggangen på Sjælland for resten af dagen. I sin indberetning noterede han, at "Kl. ca. 8½ bleve de fakultative Tog, der skulde løbe om Formiddagen og Eftermiddagen, indlagte, og Kl. ca. 1½ Em. indlagde jeg, som jeg plejer at gøre, naar Trafikinspektøren for 1. Sektion ikke selv gør det, de fakultative Tog, der var Brug for om Aftenen."<sup>11)</sup> Da der var usædvanlig mange Folk ude den Dag, bleve samtlige fakultative Tog, der staa til Disposition for Hjemkørslen, indlagte. Et særligt Tilsyn med Toggangen ude paa Nordbanen er ikke ført fra min Side."<sup>12)</sup>

Et af de særtog, som Skovsted tillyste denne dag, var også det sene aftentog, Tog 834, fra Helsingør til København via Hillerød.<sup>13)</sup> Årsagen til, at det ikke var trafikbestyrer Stockfleth, men Skovsted selv, der indlagde togene, var den omstændighed, at trafikbestyreren sammen med trafikchef

*Helsingørstogets damplokomotiv blev kraftigt beskadiget ved sammenstødet med Holtetoget, men blev efterfølgende repareret på jernbanernes værksted (Danmarks Jernbanemuseum).*

Westergaard trods trafiksammenbruddet havde besluttet at holde fast i en længe planlagt prøvekørsel på Kystbanen mellem København og Helsingør, som statsbaneledelsen regnede med at kunne åbne nogle uger senere.<sup>14)</sup>

## PARISER-HANSEN

En af de jernbanemænd, der passerede forbi ulykkesstedet denne morgen og så det væltede lokomotiv, var lokomotivfører Carl Peter Valdemar Hansen.<sup>15)</sup> Da han passerede forbi ulykkesstedet, forestillede han sig næppe, at han sent samme aften skulle blive hovedpersonen ved og den mest omtalte mand i Danmarks værste jernbaneulykke. Carl Hansen, der blandt kollegerne gik under navnet Pariser-Hansen, fordi han i sin ungdom havde arbejdet 11 måneder på en symaskinefabrik i Paris, var født ind i en jernbanefamilie den 10. marts 1860. Hans far, der i 1897 var pensionist, havde i sin tid arbejdet som pakmester i togene på Nordbanen, og Carl Hansen havde efter en tid som blandt andet maskinarbejder søgt ind til DSB, hvor han i første omgang var blevet antaget som fyrbøder på prøve den 1. juni 1884. Fem måneder senere var han blevet fastansat og endelig den 1. oktober 1887 forfremmet til lokomotivfører, hvorved han havde fået det formelle ansvar for at føre togene sikkert gennem det sjællandske landskab.

Gennem hele sin tjenestetid havde han kun kørt på Sjælland, og i de seneste fem år op til sommerdagen i 1897 havde han været lokomotivfører uden fast tur. Det betød, at han kunne sættes til tjeneste ved de tog, hvor der manglede personale, og han kom således rundt på samtlige statslige jernbanestrækninger på Sjælland. Eksempelvis havde han i en længere periode i efteråret 1892 kørt med grustog på Nordbanen.<sup>16)</sup> DSB's maskinafdeling førte dengang nøje opsyn med den enkelte ansattes tjenstlige forhold, og det betød, at det af DSB's optegnelser fremgik, at Carl Hansen i december 1890 havde fået en irettesættelse for at have kørt for stærkt ind på Jyderup Station med sit tog, og det samme havde gentaget sig i august 1895, da han modtog en reprimande for at have ført et tog med for stærk hastighed over et arbejdssted

ved tunnelanlægget på Hellerup Station. Af konduitelisten for januar 1894 havde hans foresatte karakteriseret ham som ædruelig og tjenstivrig, men samtidig viste han også "Holdningsløshed overfor tjenstlige Ordre, som han ikke altid er tilbøjelig til at følge ganske nøjagtigt."<sup>17)</sup>

For Carl Hansen og hans kolleger var det ikke usædvanligt at have lange arbejdsdage. I dagene inden ulykken havde lokomotivfører Hansen primært kørt på Sydbanen til Næstved og Masnedsund, og flere af dagene havde han haft en tjenestetid på op mod 17 timer. Den 10. juli 1897, da han havde kørt til Næstved, havde han således haft en arbejdsdag på 13½ time, mens han den 11. juli 1897 havde været på arbejde i mere end 10½ time.<sup>18)</sup> Carl Hansen, der blev beskrevet som en ca. 40-årig mand, "velbygget, med energiske Ansigtstræk og et kraftigt Napoleonskæg", havde om lørdagen haft tjeneste fra kl. 3.30 til kl. 17.

Om søndagen var han kl. 7 mødt på maskindepotet, hvor han havde assisteret med udvaskning af maskinen og vognrangering indtil hen ad middagstid, da han fik et par timers fritid, før han mødte igen. Egentlig var det meningen, at han skulle have kørt en tur til Kalundborg, men det lokomotiv, som skulle have kørt toget, viste sig at være defekt på grund af en utæthed, og i stedet var han ved 17-tiden blev kommanderet til at køre et ekstratog til Helsingør og returnere med det til København samme aften. Aftentoget var et dubleringstog for det ordinære aftentog fra Helsingør til København. I den fakultative køreplan havde det betegnelsen Tog 834.<sup>19)</sup>

Turen til Helsingør var forløbet uden problemer, og under opholdet i Helsingør, inden afgang til København kl. 21.40, havde den lokale lokomotivmester givet Carl Hansen lov til at besøge hans forældre, som boede i byen.<sup>20)</sup> Konduktør Hans Axel Julius Petersen, der på grund af personalemangel fungerede som togfører på Tog 834, forklarede senere til *Vort Land*, at Carl Hansens far var ved toget, da det afgik fra Helsingør: "Den Gamle var mere end stolt over Sønnen, da denne besteg Lokomotivet. Jeg sad selv i den bageste Vogn i Toget og passede min Bremse. De fire forreste Vogne vare 1. og 2. Klasses Kupéer uden Rejsende, og det var et Held."

*Det var et held, at de forreste vogne i Helsingørtoget var aflukkede for passagererne. Det mindskede antallet af omkomne og kvæstede.*

*Kupevognen BE 494, der var næstforreste vogn i Helsingørtoget, ses liggende på perronen i Gentofte (Danmarks Jernbanemuseum).*

Der var mange mennesker på mellemstationerne mod København, og navnlig i Holte var der en del rejsende, der ikke var kommet med det foregående Holtetog mod København. De rejsende ville absolut ind i de tomme vogne forrest i toget, men da der var nok plads længere nede i toget, lod konduktør Petersen de forreste vogne forblive aflåse "uagtet jeg maatte høre mange Ubehageligheder derfor", som han forklarede avisen.<sup>21)</sup>

Selve Tog 834 var oprangeret på sædvanlig vis med lokomotivet forrest, og derefter en række pak- og personvogne: Lokomotiv Cs 245 + Pakvogn EA 1545 + BE 494 + AE 207 + AE 202 + AB 90 + CE 1313 + CE 1303 + BE 496 + CM 10102 + CC 1273 + CJ 10306 + BH 650 + CD 1301 + CB 951 + CB 1180.<sup>22)</sup> Fra Holte, hvor toget var et kvarter forsinket i afgang, var det gennemgående uden stop direkte til København.<sup>23)</sup>

Stationsforstander Knudsen var til stede på perronen i Lyngby, da Helsingørtoget passerede forbi, og bemærkede senere, at "det var mig paafaldende, at Toget kørte langt stærkere, end det egentlig maa, naar det kører forbi en Station".<sup>24)</sup> Andre kilder nævner dog, at Helsingørtoget standsede i Lyngby for at tage rejsende med.<sup>25)</sup> Men hvad enten toget standsede eller kørte gennem stationen, så fortsatte det nu ned ad bakken, forbi blokposten ved Vintappergården, mod stationen i Gentofte.

## **SAMMENSTØDET**

Mens Helsingørtoget, Tog 834, var gennemkørende fra Holte til København, havde DSB indsat det ordinære Tog 36, der skulle standse på alle mellemstationerne ind mod byen. Tog 36 skulle efter planen være afgået fra Holte kl. 22.47, men trængslen på stationen var denne dag så stor, at toget først forlod Holte kl. 23.05, altså 18 minutter efter planmæssig afgang.<sup>26)</sup> De nordsjællandske skove havde dagen igennem været fyldt med feststemte skovgæster, der nu vendte hjemad mod byen efter en hyggelig tur i det grønne. Navnlig havde vædeløbene ved Eremitagen trukket mange mennesker nordpå, men også i skovene ved Holte var der mange skovgæster. Det

betød forsinkelser på Nordbanen, og det var til tider nødvendigt at køre med stor fart for at indhente forsinkelserne.<sup>27)</sup>

I lighed med Helsingørtoget bestod Holtetog af et lokomotiv forrest, efterfulgt af nogle post- og pakvogne samt 1. klassesvogne. Bagest i toget fandtes flere 3. klassesvogne, herunder et par af de åbne skovvogne af typen litra CE: Lokomotiv Ks 272 + Postvogn Dc 1492 + Pakvogn EA 1543 + BE 504 + BE 508 + AE 203 + AE 205 + AB 88 + CE 1324 + CE 1339 + CK 10008 + CH 1361 + CE 1336 + CE 1335 + CF 1350 + Lukket godsvogn IF 4453 + CD 1296.<sup>28)</sup> Såvel Tog 834 som Tog 36 var sammensat med træbyggede vogne, der kun havde en begrænset modstandskraft ved kraftige sammenstød.

Forsinkelserne for Tog 36 fortsatte på vej ind mod København, og egentlig skulle Holtetog være ankommet til Gentofte allerede kl. 23.03, men viserne på stationsuret passerede netop kl. 23.24, da toget rullede ind ved perronen.<sup>29)</sup> Toget var allerede godt fyldt, da det ankom til stationen. Således var 25 funktionærer fra Wessel & Vetts Magasin du Nord steget ind i nogle af de bageste vogne i toget på stationen i Lyngby, efter at de havde været på sommerudflugt. Ligeledes var flere socialdemokratiske partiforeninger på vej hjem med toget efter en udflugt til skovene ved Holte. To af de ventende passagerer, der fandt en plads i det overfyldte tog, da det ankom til Gentofte, var forhenværende kasserektor Sander og hans frue, der fandt plads i en kupé i den bageste vogn i Holtetog. De havde netop købt en hund i byen, og fru havde allerede taget plads i vognen, da Sander blev standset af en konduktør, der gjorde ham opmærksom på, at hunde ikke var tilladt i denne kupé. De trådte derfor begge ud af vognen og gik længere frem på perronen for at finde hundekupéen. De havde derfor ryggen mod det hvide lys fra et lokomotivs lanterne, der nærmede sig Gentofte.<sup>30)</sup>

En af de jernbanemænd, der gjorde tjeneste på stationen i Gentofte denne aften var trafikassistent Ely Stenberg, der senere forklarede, at: "Jeg stod netop rede til at give Afgangssignal, da Iltoget kom oppe paa Bakken foran stationen. Jeg hørte, Vakuums-Bremsen blev anvendt. Om den virkede, ved jeg ikke, men jeg tror det. Desuden forekom det mig, at Loko-



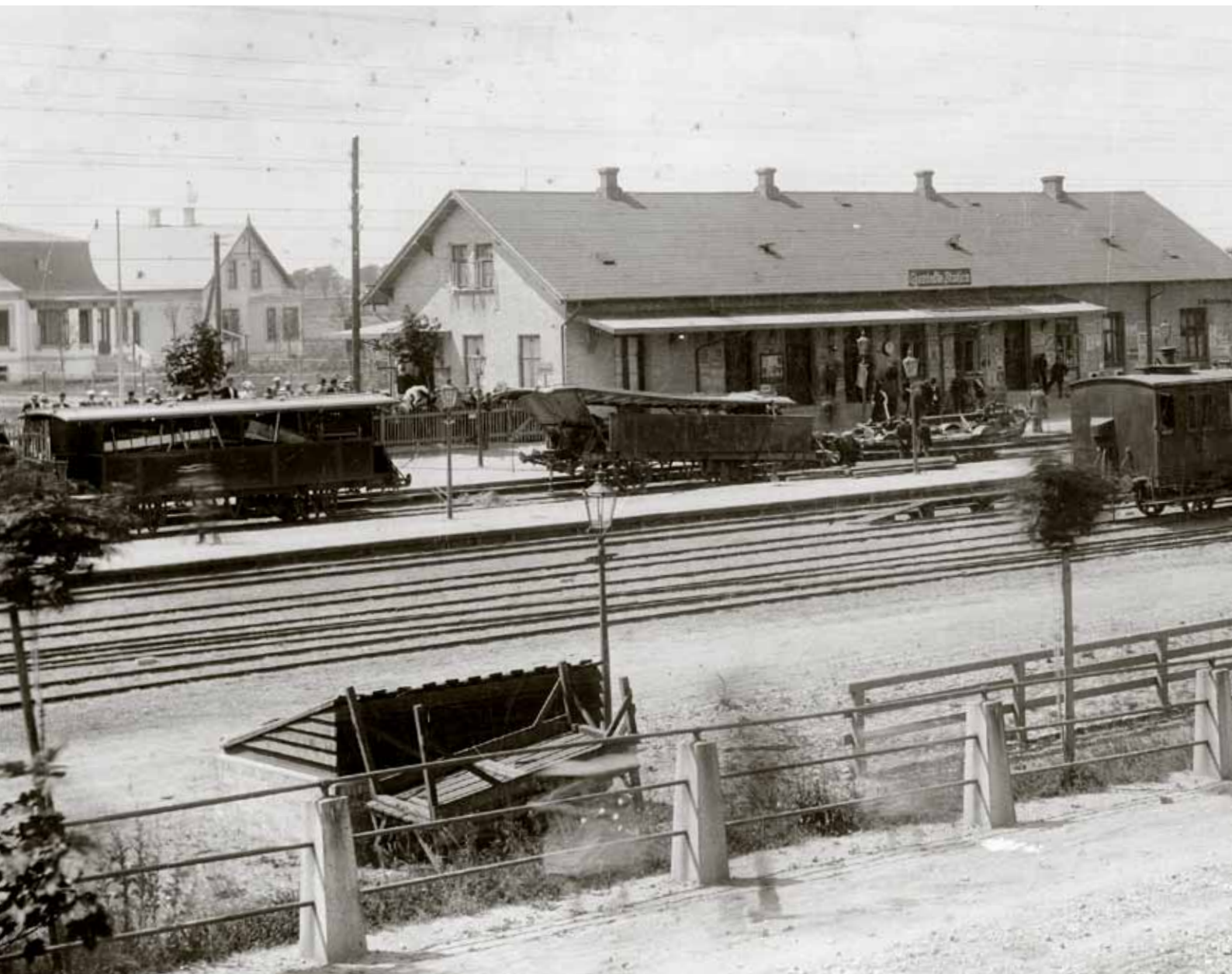
motivføreren gav Kontradamp. At Vakuums-Bremsen har virket, sluttede jeg deraf, at hvis det ikke havde været Tilfældet, var Skaden blevet langt større. Hvis et lltog i fuld fart stødte mod et stilleholdende Tog, vilde det gøre ganske anderledes Ravage. Men – Dampuhret nærmede sig, og i et nu var Sammenstødet sket! Det er det forfærdeligste Øjeblik, jeg nogensinde har oplevet, og jeg vil haabe, at det aldrig, aldrig skal gentages for mig at være Vidne til noget Lignende. Jeg blev forfærdet, saa forfærdet, at jeg næsten hverken kunde sanse eller samle. Hvinende Skrig og bedende Bønner om Hjælp lød i mine Øren, og da jeg havde tøvet nogle faa Sekunder, løb jeg ind paa Kontoret og telegraferede efter Hjælp fra Hellerup og Lyngby. Hele tiden stod den Tanke for mig: Var det din Skyld, var Alt i Orden ?<sup>31)</sup>

Over for dagbladet *Dagens Nyheder* fortalte Ely Stenberg senere, at Holtetoget ved sammenstødet var blevet slynget fremad "næsten i Stationsbygningens Længde".<sup>32)</sup> Det udsagn bekræftede en af Holtetogets passagerer over for en journalist fra *Berlingske Tidende*: "Jeg var taget med Lokaltoget fra Holte ca. Kl. 11; det var stærkt overfyldt og kom lidt forsinket afsted fra Afgangsstedet. I Gjentofte var der ogsaa en Mængde Passagerer, der vilde med det overfyldte Tog, og vi holdt længe paa Stationen. Pludselig mærkede jeg, som sad i en af de forreste Vogne, et stærkt Stød, der rystede Passagererne godt igjennem. Rystelsen fik Støvet til at staa som en Røgsky ud af Waggonens Sæder. Strax satte Toget sig i Bevægelse, kjørte

en 30-40 Alen frem og stoppede da igjen. Passagererne i den Kupe, i hvilken jeg befandt mig, vare enige om, at Stødet maatte være en Følge af slet Rangering. Da Toget imidlertid ikke satte sig i gang, saa jeg ud af Vinduet. Bag Toget stod en Støtte af Røg og Damp i Vejret, og jeg saa da, at der var sket en Ulykke."<sup>33)</sup>

Et bestyrelsesmedlem fra Socialdemokratiets 13. kreds befandt sig også foran i Holtetoget, og i partibladet *Social-Demokraten* fortalte han om øjeblikket, da feststemningen blev afløst af sorg og rædsel: "Vi sad i den nærmest Lokomotivet værende Vaggon, min Hustru og jeg. Der lød Jubel og Sang fra alle Kupeer, men pludselig afbrødes Glæden ved det voldsomme Sammenstød, der kastede de Rejsende mellem hverandre. Vi fattede ikke straks Aarsagen, Toget rullede et Stykke frem ad Skinnerne, men da det atter holdt, fik vi den første Meddelelse om Ulykken af en tililende Konduktør. To af vort Selskab løb nu hen til Ulykkesstedet. Vi saae Folk kravle ud af de sønderknuste Kupeer, saavel Frelste som Saarede. Mange af dem kastede sig ned paa Stationens Platform, idet de udstødte høje Skrig og skærende Hvin, og samtidigt hørte vi inde fra Vognruinerne Rallen og Jamren, der trængte os til Marv og Ben [...]. Som i en Rus tumlede vi fra dette Sorgens Sted ind i Ventosalene. Der sad en Mand, hvis Bryst formelig var bulnet ud. Han levede endnu, men da en Læge kom for at yde ham Hjælp, sagde han: "Gaa til de Andre"! Han var vel selv klar over, at hans Liv ikke stod til at redde."<sup>34)</sup>

*Efter ulykken viste kongehusets medlemmer deres deltagelse ved at bese ulykkesstedet, og på billedet ses antagelig prins Christian i garderuniform på perronen under besøget på ulykkesstedet (Danmarks Jernbanemuseum).*



*Oprydningen krævede mange mands arbejde, og der var derfor god brug for militærets assistance. Allerede dagen efter ulykken kunne de første tog atter passere forbi stationen (Danmarks Jernbanemuseum).*



### ET STORT KAOS

Antallet af omkomne, døende og svært kvæstede var stort. Ved sammenstødet havde Helsingørstogets lokomotiv pløjet sig gennem de fire bageste vogne i Holtetoget og var selv landet oven på en af passagervognene, der var knust til pindebrænde.<sup>35)</sup> En af dem, der oplevede ulykken på tætteste hold, var en malersvend, som var steget ind i Holtetoget umiddelbart inden ulykken: *“Jeg var gaaet ind i Gjentofte i nederste Etage af en 2- Etages Vogn, og i en Kupé ved siden af mig sang et Selskab nogle muntre Sange. Saa hører jeg pludselig i et angstfuldt Skrig fra Perronen: „Der er jo et Tog paa samme Spor!”. I samme Nu lød et Brag, Sangen ved Siden af afløstes af Hvin og Skrig, og det var, som om en Vægt tyngede os alle ned. I min Angst kravlede jeg ned under Bænken! Hvorfor jeg gjorde det, er det mig umuligt at sige; det har vel været aldeles tankeløst. I Kupéen ved Siden af lød ikke længer Hvin, kun Suk og Stønnen, der snart døde hen. Over min ene Side hang noget klamt, væmmeligt – det var et Lig! En kvælende Røg opfyldte Kupéen, der var blevet bælgmørk. Men pludselig hørte jeg Slag paa Kupéens Side. Det var Hjælpen. Man slog Hul og halede mig levende ud. Jeg blev smidt ud paa Perronen, men rejste mig straks og styrtede hjem. Og ved De, hvad jeg bar i Hænderne? To Damehatte! Hvad jeg vilde med dem, aner jeg ikke.”*<sup>36)</sup>

En anden af de passagerer, der slap gennem ulykken med livet i behold, var cigararbejder Burmeister fra Saxogade, der sammen med sin familie sad i den bageste vogn i Holtetoget: *“Jeg vaagnede op af en Besvimelse uden at ane, hvor jeg var. Min første Tanke var, at det dog var forunderligt, hvor der var lavt til Loftet paa det Sted, hvor jeg befandt mig. Jeg følte mig for og opdagede, at der laa en svær Jernplade over mig. Med megen Besvær lykkedes det mig at faa den skubbet til Side og kravle ud. Da først gik det op for mig, at der var sket en Jernbaneulykke. Øjeblikkelig ilede jeg til for at hjælpe med ved Redningsarbejdet. Den første jeg fik fat i, var en Kvinde, som uaf-ladelig Skreg, at jeg skulde tage den Bjælke bort, der laa over hendes Bryst. Med utroligt Besvær fik jeg den skubbet til Side og Kvinden trukket ud af Ruinerne – Det var min egen Hustru!*



Jeg kunde næppe kjende hende for Blod og Snavs. Da jeg havde forvissat mig om, at hun ikke var kommet haardt til Skade, gav jeg mig til at søge efter mine Døtre. Min ældste Datter, Fanny, var sluppen temmelig helskindet, idet hun kun havde faaet den ene Øreflip reven af. Derimod kunde jeg ikke finde min Datter Jenny paa 15 Aar og min Datter Anna”.

Det var først, efter at dele af den knuste vogn var blevet fjernet, at Burmeister kunne konstatere, at datteren Jenny og hendes veninde Emilie Christensen var blandt de omkomne. Selv om det nok var en ringe trøst, kunne en læge på ulykkesstedet oplyse, at de to piger var døde næsten øjeblikkeligt. Derimod kunne Burmeister ikke finde sin datter, Anna, men pludselig skete noget uventet: *“Da jeg gik til Ventesalen for at bringe min Kone dette sørgelige Budskab, hørte jeg min mindste lille Pige raabe: Mor! Mor! Da hun saa mig, kom hun fornøjet springende paa Strømpefødder med et stort Stykke Brystsukker i Munden, som hun havde faaet af en Herre for ikke at græde. Hun forstod jo slet ikke, hvad der var gaaet for sig, men var bare kjed over, at hun havde mistet sine nye Støvler.”*<sup>37)</sup>

En af de kendte personer, der var med Holtetoget denne aften, var forfatteren Sophus Michaëlis, der sammen med sin hustru skulle være rejst til Holland den følgende aften.<sup>38)</sup> Både Sophus Michaëlis og hans hustru Karin slap gennem ulykken. Til *Aftenbladet* forklarede han:

*“Mens vi holdt ved Gjentofte Station, hørte vi den sædvanlige Lyd af et Tog, som kommer brusende... Saa lød et frygteligt Brag, nærmest kun som en vældig Klirren, og saa den forfærdeligste Skrigen. Men rundt om os blev stille. Væggene slog sammen om os, da Vognen blev klemmt som en Harmonika. Vi var tolv Passagerer i Vognen, og vistnok kun min Kone og jeg blev reddede. Vognen fik nemlig stærkest Tryk ved den Side, der var fjærnere fra Perronen. Mit Ben sad fast imellem Bænkene. Træet slog sammen omkring os, og Gulvet sank ned. Jeg følte ligesom en skoldende Fornemmelse over hele Kroppen og var forberedt paa, at jeg skulde dø. Jeg vidste ikke, om det var forbi. Jeg syntes, Lokomotivet blev ved at bore sig længere og længere frem. Jeg raabte til min Hustru, at hun skulde frelse sig selv;*

*ogsaa hun sad fast. Hun fik sin ene Sko trukket af og kravlede ud, mens hun raabte og skreg, at de skulde frelse mig. Saa kom de med Øxer og huggede bort omkring mig.”*

Selv forklarede Karin Michaëlis at sammenstødet også på hende havde gjort et uudsletteligt indtryk:

*“Jeg troede, vi kjørte... jeg syntes vi blev ved at kjøre; det var en navnløs Rædsel; det at tro, at Togene blev ved og blev ved at bore sig ind i hinanden – alle blev knust i Kupéen, hvor vi sad, og det var en stor Dobbeltvogn, fyldt baade for neden og for oven. For at komme ud maatte jeg kravle over Liget af en Mand, jeg sad ved siden af. Han laa med knust Hoved. Jeg raabte paa Hjælp – min Mand sad jo fast – men det varede saa længe, før de kom.”*<sup>39)</sup>

## HJÆLPEN

I ulykkesøjeblikket lå stationsforstander Hermann Dahl i sin seng i tjenestejligheden på Gjentofte Station, men blev vækket af det øredøvende brag og de ulykkeliges skrig. Normalt var der ellers forholdsvis roligt på stationen, hvor han havde arbejdet i mere end 22 år, og i første omgang forstod han ikke helt, hvad der var sket. Men han kom snart i tøj og så ud af vinduet: *“Det Syn, jeg her saa, glemmer jeg aldrig. Jeg saa de knuste Vogne og fandt Mennesker liggende paa Perronen jamrende og rallende. I min dristigste Fantasi havde jeg aldrig udmalet mig noget saadant, men der var jo ikke tid til Refleksioner. Der maatte hjælpes, og jeg tog derfor fat.”*<sup>40)</sup>

Næsten samme oplevelse havde kontorchef Diechmann fra Statsbanernes generaldirektorat, der boede i en villa tæt ved stationen. Han og hans hustru havde om aftenen haft gæster, men trods Diechmanns opfordringer til gæsterne om, at de først skulle tage hjem til København med Holtetoget, havde de insisteret på at tage med 21-toget for at være hjemme i rimelig tid. Kontorchef Diechmann og hans hustru var derfor gået i seng, efter at deres gæster var taget hjem, men lidt i midnat blev Diechmann vækket:

*“Jeg vækkedes nu af Søvnens ved et besynderligt Bulder, og et Nu efter hørte jeg Dampens Hvæsen. Den lød frygteligt, og*



Nogle vogne i ulykkestogene fik kun enkelte skader, mens andre vogne blev fuldstændig knust til pindebrænde (Danmarks Jernbanemuseum).

*jeg forstod, at der var sket en Ulykke, endnu før jeg havde hørt Skrigene. Jeg fik nogle Klæder paa mig og løb de Skridt over Vejen til Stationen. Naar der tales om Panik, er det egentlig ikke sandt. Ja, i et Nu skreg de og flygtede, men strax efter var det langt snarere, som blev alle maaløse – uden at forstaa Ulykken. Jeg gav mig ingen Tid, men løb herhjem. Lejligheden her neden under staar jo tom; den kunde bruges til de Saarede. Min Hustru var ikke vel, men jeg sagde alligevel til hende: Nu maa Du staa op – alt, hvad vi ejer af Dyner, Madrasser og Tæpper maa bringes nedenunder... de Saarede maa herover. Saa løb jeg tilbage til Stationen igjen. Man havde allerede begyndt at drage de lemlæstede frem af Ruinerne. Det værste var Mangelen paa Læger. I over en Time maatte Dr. Gram-Hansen arbejde alene, assisteret af to medicinske Studenter, Hr. Larsen og Hr. Petersen, en Søn af den afdøde Livlæge. Vi begyndte strax Transporten over i mit Hus. Jeg har selv lært lidt Forbinding i min Ungdom, og jeg hjalp saa godt, jeg kunde.”<sup>41)</sup>*

Stationsforstander Dahl og kontorchef Diechmann var blot to af de mange hjælpere, som kom ilende til de forulykkede tog for at redde de kvæstede passagerer ud. Også passagerer, som havde siddet i nogle af de uskadte vogne, hjalp med ved redningsarbejdet. De mange omkomne blev i første omgang lagt ved siden af hinanden ude på perronen, ligesom de også blev bragt ind i ventesalene og på stationskontoret sammen med flere af de kvæstede. Mange af de uskadte rejsende undersøgte, om der var brug for hjælp, hvorefter de valgte at gå ind mod byen for at komme væk fra ulykkesstedet. En af disse var muremester Andersen, formanden for Socialdemokratiets 12. kreds, der så, om der var brug for hjælp, og fandt en mor med dobbelt benbrud i en af ventesalene. Mens moren var kommet slemt til skade, var hendes spædbarn sluppet uden mén, og efter aftale tog muremester Andersen derfor barnet med ind mod København: *”Dette lille Barn, en Erobring fra den grumme Død, bar jeg paa mine Arme det meste af Vejen til København, hvor det blev anbragt hos den unge Dames Forældre. Paa Vandrigen forsøgte vi at skaffe den Lille en Drik Malt hos Værten i Lundehuskroen. Han nægtede det. Der var altfor travlt med at sælge Øl.”<sup>42)</sup>*

På stationskontoret fik man også hurtigt sendt besked om ulykken til de nærmest boende læger og militærets ingeniørtropper i Hellerup, soldaterne på Jægersborg Kaserne samt livgarden på Bernstorff Slot.<sup>43)</sup> *”Vi laa og sov, da vi pludselig blev kaldt op ved stor Alarm. Alle troede vi, at Kasernen brændte, saa vi kom jo hurtigt i Tøjet. Da vi saa kom ned, blev der sagt, at der var en meget stor Ulykke i Gjentofte, og at vi enten maatte løbe eller se at komme med Toget”,* forklarede en af pionererne fra Ryvangen Kaserne, og fortsatte:

*”Jeg var imellem dem, der løb. Vi vidste jo egentlig ikke, hvor stor Ulykken var, for der var ingen der, havde sagt os ret meget, og de vidste det vel heller ikke selv. Men Kommandoen havde været saa kort og lydt saa ængstende, saa de fleste af os ikke kunde udholde at vente paa Toget.”<sup>44)</sup>* Det var dog ligesom, man kom lidt hurtigere afsted, naar man løb. Og saa synes man jo ogsaa, man hjælper mere, naar man løber, end naar man sidder ganske stille i Toget. Vi løb straks bort fra Vejen og ind over Marker og Grøfter. Hurtigere og hurtigere løb vi, tænkte jo hverken paa Kommando eller Orden. Saadan noget glemmer man jo, naar man løber for at hjælpe. Jeg talte jo ikke med nogen, men jeg tror nok, at efterhaanden som vi løb, var det, som om Ulykken blev større i Tankerne. Da vi saa begyndte at høre Skrigene langt borte, løb vi jo som gale. Jeg kan ikke forklare, hvordan det var, da vi kom nærmere. Skrigene blev frygteligere, og imod os kom Mennesker, som vi først syntes teede sig som gale. Men efterhaanden som der kom flere, saa vi jo nok, at det var de. Vi naaede jo saa derhen, angste og forberedte paa det værste. Men da vi saa det Syn, stod vi som lammede; der var ikke en af os, der kunde røre sig. Vi stod som et Geled, der var lammet af Forfærdelse, ingen af os tænkte paa at hjælpe i første Øjeblik. Saa lød jo Kommandoen, og vi maatte til det. Vi begyndte at hjælpe, men vi hjalp som gale, uden at tænke – for nogle sled og huggede som rasende for at faa trukket et Lig frem – hvor der laa levende og skreg og stønnede ved Siden af [...]. Længe vil det vare, før vi falder til Ro igjen, og aldrig vil den Nat glemmes, mer end en af os vil vel for Livstid føle, at den Nat gjorde ham til en anden Mand.”<sup>45)</sup>

## JOURNALISTERNE TAGER TIL GENTOFTE

Rygtet om den store ulykke i Gentofte spredte sig som en ildstorm via telegrafen, og det varede ikke længe, før de københavnske journalister hastede mod Gentofte. En af de første journalister på stedet var *Aftenbladets* korrespondent, der havde hørt, at der skulle afgå et hjælpepetog fra Hovedbanegården i København. Han skyndte sig derfor mod banegården: *"Jeg kom løbende over paa Hovedbanegaarden, hvor en Assistent raabte til mig: Skynd Dem, skynd Dem, Hjælpetoget holder paa Nordbanen. Da jeg naaede Nordbanegaarden, raabte en Konduktør: Er det en Læge? Skjönt Journalister havde Tilladelse til at tage med Toget, svarede jeg i Forvirring: „Ja" og sprang ind i samme Nu, som vi kørte. Strax under Kjørslen mærkedes det, at der under den forfærdelige Ulykke var handlet med Konduite. Der var tre Læger, hidkaldt pr. Telefon, de Herrer Adersen, Rasmussen og Brønnum. Trafikchefen Stockfleth og en Postassistent, der skulle overtage Posten, som medførtes fra Helsingør i det IItoget, der havde paaført Ulykken."*

Journalisten fra *Aftenbladet* forsøgte at få nærmere oplysninger om ulykken, men alle på toget havde kun ganske overordnede efterretninger om, at der skulle være mange omkomne. *"Da vi naar Hellerup, standser Toget, uden at vi forstaar hvorfor. Vi erfarer saa, at der ventes paa Pionerne, der paa Landevejen i Mørket ankommer i Løb. Det var, som disse Trin af de mange løbende under Raaben varslede os Ulykken. Ingeniørerne kom op. De var alarmerede i Kasernen i Ryvang og satte under Kommando af en Premierløjtnant i Illøb til Hellerup Station. Da vi forlod Hellerup, var Klokken ikke langt fra halvet. I frygtelig Hast gik det nu mod Gjentofte. Det var ravnørkt og den susende Kjørsel ubeskrivelig uhyggelig. Vi spejdede uafsladelig gennem Vinduerne, da ingen ret vidste, hvor Ulykkesstedet var. Vi fik det tidsnok at vide. Det var paa selve Gjentofte Station, Katastrofen var indtruffet. Vi saa fra vort Tog paa den inderste Skinnelinie Lanternen paa et Lokomotiv. Den skinnede roligt endnu. Ingen Banegaardslygte var tændt. Vi fandt siden Pælene omstyrtede. Et Øjeblik efter vor Ankomst vidste vi, hvor i Sandhed frygtelig Ulykken var. Journalister ser meget, at Møde et Syn som dette, er dog lykkeligvis*

*sjælden deres Lod. Vi hørte, strax vi sprang ud af Hjælpetoget, en lang Jamren gennem Mørket, og vi saa i Mørket, en utænkelig Forvirring af Ruiner – de mægtige Jærnbanevogne kørte ind i hinanden, en forfærdelig Bygning, rejst midt i Natten. Pionerne sætte alle i Løb, og fra Perronen hørte vi Kommandoraab, der skar gennem Menneskeskrig. Vi Passagerer fra Hjælpetoget spredtes alle i Mørket"*.

Det, som chokerede *Aftenbladets* medarbejder mest, var dog de mange lig, der lå side om side på perronen. Men mens han forsøgte at forstå situationen, blev han pludselig revet ud af sin stilstand af et kommandoråb:

*"To Læger til mig! Det er Stationsforstanderen, og jeg bliver slaaet af den beundringsværdige Koldblodighed i hans Kommando. Jeg vender mig og ser, at Pionerne er begyndt at arbejde. De bryder Vogndøre op og haler de kvæstede frem [...]. En Mand kommer pludselig – forbunden om Hovedet som en haardtsaaret, blegere end sin Forbinding – ud paa Perronen, løbende henimod Ligdyngen, hvor hans Kone ligger død. Og han skriger, staaende foran Ligmængden: – Staa op fra de Døde! Hvorfor ligger I der; staa op fra de Døde! Et Par Mand fører ham bort, mens han bliver ved med at raabe, og han føres tilbage til Lægerne. De erklærer, at han er bleven gal."*<sup>46)</sup>

Vort Lands korrespondent havde derimod intet hørt om ulykken, hvorfor han havde tilbragt aftenen og de første natte timer i Dyrehaven. Først midt på natten var han vendt tilbage til redaktionen for at skrive sin historie, men var straks blevet sendt til banegården: *"Aldrig i mit Liv vil jeg glemme disse Morgenminutter paa Nordbanestationen! Der var man kommen fra Eremitagefesten, fra et broget Billede af stærkt pulserende Liv, fra sorgløs Sætten ind – for at vinde et Par Odds paa Livets lystige Bons! Det var en Stemning af Sol og Kraft og Frodighed, dugget af Pommeryens extra tørre Draaber, af Glans i Øjet og hæs Velmættethed i Stemmen..."*.

Årsagen til, at Vort Land havde sendt ham ned på banegården, var, at et ambulancetog var ankommet med de døde og kvæstede fra ulykken, som nu skulle transporteres videre til de københavnske hospitaler og kapeller:

Lokomotivfører Carl Hansen blev det store samtaleemne i dagene efter ulykken, og mange journalister opsøgte ham i hans hjem i N. J. Fjords Allé på Frederiksberg for at få hans version af ulykken (Tegning fra avisen København).



“Og nylig midt i Festens Stimmel staar man nu i det graa Lys, der allerede smiler med en Rødmen i Øst, foran Nordbane-gaarden. Det kan vel have været ved Tretiden, at jeg sprang ud af Drosken i Trængslen foran Stationen. Jeg følte paa mit Hjertes Banken, at Ulykken allerede havde taget mig; lige for mig saa jeg Portørerne, Par efter Par med Baare imellem sig, sindige og med alvorstunge Miner, bærende Døde og Lemlæstede efter hinanden ud i Vognene, Drosker og Lægevagtstationens Vogne, og ved Siden af mig de besynderligste Københavner typer, der syntes dukkende op her i Rædslen som en djævelsk Spot. Nu var jo lige Tivolis sene Bægre tømte, og Wivels Kelnere havde lettet de sidste cognakstrætte Gæster ud... og saa stod de her, paa Hjemvejen, lidt øre i Hovederne af Nattens Svir og stærknet Blods søde og kvalme Lugt.”<sup>47)</sup>

## DAGEN DERPÅ

Ulykken blev det store samtaleemne, og i de følgende dage kunne man i aviserne læse lange, udførlige reportager fra den forfærdelige katastrofe. “Vel næppe nogensinde i den sidste Menneskealder har nogen Ulykke gjort et saa rystende Indtryk her i Byen. Kun Krigens store Katastrofer for 33 Aar siden har grebet saa voldsomt som denne. Overalt, paa Strøget, paa Broerne, i de snævre Gader som paa de store Færdselslinjer, var der kun et Emne, der fangede Interessen og gav sig Udtryk i dump Sorg og Medfølelse: den store Ulykke.”<sup>48)</sup>

Mange københavnere valfartede i løbet af mandagen til Gentofte for selv at se de knuste jernbanevogne og det ødelagte lokomotiv. Også en lang række embedsmænd fra Statsbanernes generaldirektorat havde fundet vej til Gentofte i de tidlige morgentimer. Blandt andre trafikinspektør Stockfleth, maskininspektør Rambusch og generaldirektør Tegner. Bladet *København* mere end antydede i en reportage, at generaldirektøren havde ignoreret de første alarmerende meddelelser om ulykken:

“Med Hensyn til Generaldirektør Tegner har man fortalt os følgende: Han boer i Villa Fuglsang i Lyngby. Da Budskabet om Ulykken naaede Lyngby, gik der straks Bud ned til ham med

Anmodning om, at han vilde komme til Stede. For hurtig Befordrings Skyld var der skaffet en af to Mand betjent Trolje til hans Raadighed. Generaldirektøren tog imidlertid først Kl. 4 om Morgenen til Ulykkesstedet. Saadan lyder vor paalidelige Hjemmelmands Beretning, Vi vægrer os dog ved at tro, det kan være sandt. Det lyder altfor utroligt.”

Mens den øverste statsbaneledelse ifølge avisberetningerne havde udvist ligegyldighed, havde kongehusets medlemmer været mere opmærksomme. Allerede ved 6-tiden om morgenen var prins Valdemar og prinsesse Marie mødt op på Gentofte Station, hvor de tilstedeværende jernbanemænd fortalte nærmere om ulykken. Ifølge bladet *København* var prinsessen mødt “i en tarvelig Morgendragt” og havde været “dybt bevæget af Situationen”. Da en af jernbanemændene havde skildret nogle af nattens mest fortvivlede episoder, var hun brudt ud i hulkende gråd og havde spurgt, om der var fattige folk, der var blevet ramt af ulykken. Da hun havde fået bekræftet dette, havde hun sagt: “De Menneskers Efterladte maa hjælpes!”<sup>49)</sup>

Hovedparten af de omkomne var deltagere fra Socialdemokratiets sommerfest og ansatte fra Magasin du Nord. Umiddelbart efter at prinseparret havde forladt stationen, ankom prins Christian, for også han ville se og høre nærmere om ulykken. “Fordelte omkring paa sporene, hvor man bedst har kunnet anbringe dem i Skyndingen, staa de ødelagte Waggoner”, forklarede Vort Land i en reportage, og fortsatte: “Her have vi Underdelen af en Vogn, raseret lige til Bjælkelaget over Hjulene; det er Levningerne af den gamle, veltjente „Bismarck”, den første 2-Etages Vogn, vore Baner anskaffede sig. Dens nogenlunde bevarede øverste Etage, hvis Passagerer Alle gik nogenlunde fri af Katastrofen, ligger bortslængt et Stykke derfra. Kupéerne i Stueetagen ere derimod saa at sige maledede til Støv [...]. Ude omkring Lokomotiv og Tender er stadig en betydelig Arbejdsstyrke i Gang med at rydde Jord til Side om den knuste Pakvogns Ruiner. Endnu saa sent som ved Ti-tiden frygtede man for her at finde Lig. Et Rygte vilde vide, at fire Personer ved Lyngby vare stegne ind i denne Vogn, da det var umuligt at skaffe dem Plads andetsteds. Rygtet bekræftede sig dog lykkeligvis ikke.”<sup>50)</sup>



## VIRKEDE VAKUUMBREMSEN?

Interessen samlede sig naturligt nok hurtigt om, hvem der havde ansvaret for ulykken. Var det statsbaneledelsen eller lokomotivfører Carl Hansen, der havde ført Helsingørstoget. På selve ulykkesnatten havde bladet *København*s korrespondent mødt Carl Hansen på stationen i Gentofte, hvor han havde været ude af sig selv af fortvivlelse:

*"Han græd, og Taarerne randt ustandseligt ned ad hans Kinder. „Det er forfærdeligt, udbrød han, at jeg skal have saa mange Menneskeliv paa min Samvittighed. Det er kun en ringe Trøst for mig, at jeg føler min Samvittighed ren. Det gør jeg. Da jeg saa Stopsignalet, gjorde jeg straks Brug af Vakuumbremsen, men den virkede ikke. En Snes Alen fra Stationen saa jeg først gennem Glasset forude i Lokomotivet, at der holdt et Tog foran mig. Jeg ved ikke, hvad jeg tænkte i dette Øjeblik. Blodet stivnede i mine Aarer, og i det Samme slog Ulykken over mig – vi borede os ind i Persontoget, og der faldt en Regn af Træ og Jærn over os. Jeg er saa ulykkelig, at jeg vilde fristes til at ønske, at jeg selv var knust under Toget... hvis jeg ikke havde Kone og Børn, der ventede mig hjemme.”*<sup>51)</sup>

Trafikassistent Ely Stenberg forklarede senere i et retsligt forhør, at han kunne huske, at Carl Hansen, da han kom ned fra maskinen efter ulykken, havde udbrudt: *"Hvorfor havde I dog kun tændt den ene Slutningslygte paa den bageste Vogn"*, ligesom han havde talt om, at vakuumbremsen havde svigtet. Lyngby Station havde dog senere oplyst, at begge røde lygter havde været tændt på den bageste vogn i Holtetoget, da det forlod Lyngby.<sup>52)</sup> Lokomotivfører Hansen forklarede senere, at hans udtalelse om den røde lygte ikke sigtede på togets slutlygter, men på indkørselssignalet til Gentofte Station.<sup>53)</sup>

Togfører Hans Axel Julius Petersen fra Helsingørstoget havde opholdt sig som vognbremser på taget af den bageste vogn i Holtetoget. Omtrent på toppen af bakken, der fører ned mod stationen i Gentofte, så han ud og så den klare lygte i stationens sydlige ende, der viste fri kørsel mod København, men han kunne ikke se nogen lygte ved den nordlige ende af stationen, hvilket formentlig skyldtes røg og damp fra lokomotivet. Et øjeblik efter fornemmede han en lyd som den, va-

kuumbremsen fremkalder, når den virkede, men dog var lyden ikke så stærk, som den plejede at være, og toget mindskede heller ikke farten. I det samme opdagede han det røde stopsignal ved indkørslen til stationen og kunne samtidig se, at togets lokomotiv gav kontradamp, hvilket fik ham til at råbe til sin kollega, at der var noget galt, og at han skulle bremse. I samme øjeblik skete sammenstødet.<sup>54)</sup> Kollegaen, som togføreren råbte til, var konduktør Andersen, der aldrig nåede at få drejet på skrubremsen, førend ulykken indtraf.<sup>55)</sup>

Også et andet sted i Holtetoget blev håndbremsen aktiveret. Konduktør Nissen forklarede senere i et internt forhør, at han havde billetteret i de fire forreste vogne i Holtetoget. Omtrent ved udkørslen fra Lyngby var Nissen blevet færdig med billetteringen og gik da ind i pakvognen B 494's bremsekupe for at sortere de indsamlede billetter. Da toget var ved Fæstningsgravens Bro, blev han imidlertid opmærksom på bremsning fra maskinen, og da han så ud af dørvinduet i pakrummet, blev han opmærksom på, at der var noget inde ved Gentofte Station, og råbte til sine kolleger i vognen *"Brems, brems"*. Selv nåede han at sætte bremsen, før sammenstødet skete.<sup>56)</sup>

## BIRKEDOMMER OLDENBURGS UNDERSØGELSE

Umiddelbart efter ulykken blev der iværksat en større undersøgelse for at finde frem til en forklaring på, hvorledes ulykken kunne indtræffe. Birkedommer Oldenburg kom til at stå i spidsen for undersøgelsen, og på hans foranledning blev der foretaget en række prøvekørsler mellem Lyngby og Gentofte for at se, hvordan et lignende tog med samme vægt ville reagere både med og uden aktivering af vakuumbremsen. Vakuumbremsen var en del af sikkerhedssystemet på danske og udenlandske jernbaner og fungerede på den måde, at lokomotivføreren – når han ønskede at aktivere togets brems – åbnede en afspærringsventil på lokomotivets kedel, der ledte damp til en ejektor, der stod i forbindelse med vognenes vakuums cylindre. Vakuums cylindrene var indrettet således, at når afspærringsventilen blev åbnet, og der skete en udsugning i vakuumledningen mellem lokomotivet og de enkelte

*Jernbaneulykken i Gentoftte førte til økonomiske problemer for mange af de tilskadede og efterlodte til de omkomne, enten som følge af tabt arbejdsfortjeneste, tab af forsøger eller begravelsesudgifter. Allerede den 13. juli 1897 blev der givet en foreløbig meddelelse om refusion til de efterladte og skadede, og i august 1897 besluttede indenrigsminister Bardenfleth, at jernbanernes ledelse kunne refundere udgifterne til begravelser, lægebehandling og "den øjeblikkelige Trang" (Udsnit fra Rigsarkivet, Trafikministeriet, Udtagne sager - Jernbanesager (E), Erstatningskommissionen vedr. Gentoftteulykke 1897-1910, D 28).*

vogne, ville vakuums cylindrene påvirke et stempel, der aktiverede vognenes bremseklodser, der trykkes mod vognhjulene. Akilleshælen ved systemet var dog, at de mange dele skulle virke, for at bremserne kunne aktiveres. Dog ville de manuelt betjente skruebremser være med til at sænke farten, hvis de blev aktiveret.<sup>57)</sup>

Carl Hansen mente, at selv om han i første omgang ikke havde set det røde stoplys i signalet, så ville han have nået at bremse toget, hvis vakuumbremsen havde fungeret.<sup>58)</sup> I Statsbanernes generaldirektorat var man ikke i tvivl om, at vakuumbremsen havde fungeret, og i dagspressen lagde man fra starten ansvaret for ulykken på lokomotivfører Carl Hansen. Således udtalte en anonym statsbaneembedsmand til *Aftenbladets* journalist, at: "*Manden har kørt som en Gal og hverken brudt sig om Faren eller om Signalerne*".<sup>59)</sup> Ifølge statsbanernes beregninger og fyrbøder Søren Knudsens hukommelse havde Helsingørstoget haft en hastighed af 55 km/t i ulykkesøjeblikket, mens Carl Hansen mente, at farten havde været betydeligt højere. Carl Hansen havde i forbindelse med undersøgelserne udpeget det sted på strækningen, hvor han første gang havde observeret stopsignalet, og sammenlagt med den hastighed, Statsbanerne mente, han havde kørt, havde der kun været 52 sekunder til at aktivere vakuumbremsen, som Carl Hansen altså hævdede ikke fungerede.<sup>60)</sup>

Heller ikke statsbanernes maskininspektør Rambusch var i tvivl om, at ansvaret ene og alene lå hos Carl Hansen. Da partiavisen *Socialdemokraten* opsøgte maskininspektøren forklarede han, at selv om Carl Hansen var en særdeles energisk, pligttopfyldende og ædruelig mand, så kunne det ikke bevises, at han havde anvendt vakuumbremsen.<sup>61)</sup> Under den følgende retssag uddybede Rambusch, at hvis fyrbøderens og lokomotivførerens påstand om, at vakuumbremsen ikke havde fungeret, virkelig havde været sand, så havde det dog ingen betydning for ulykken, idet Carl Hansen kunne have nået at bremse toget, så sammenstødet var undgået, hvis han blot havde observeret det røde stopsignal i tide. Maskininspektøren fandt det for usandsynligt, at vakuumbremsen ikke havde virket eller været i stykker.<sup>62)</sup>

Carl Hansen fandt dog ikke, at prøvekørslerne, der blev foretaget den 23. juli 1897, kunne anvendes, idet der havde været udsat personale i togets bremsevogne, der var umiddelbart parate til at dreje på håndtagene til skruebremserne, når signalføjten lød fra lokomotivet. Dette havde ikke været tilfældet på den skæbnesvangre nat. Togfører Petersen fra Helsingørstoget gav lokomotivføreren ret i dette udsagn.<sup>63)</sup>

Af et internt notat i statsbanernes arkiv fremgår det, at jernbaneledelsen mistænkte fyrbøder og lokomotivføreren for at samordne deres forklaringer til birkedommer Oldenburg. Således kunne maskininspektør Rambusch den 29. juli 1897 meddele maskinchef Otto Busse, at han havde hørt et rygter om, at fyrbøder Knudsen var rejst til Helsingør for at mødes med lokomotivfører Hansen, og antydede i brevet, at der måske blev truffet aftaler underhånden. Han foreslog derfor, at der burde "*sættes en dygtig Opdager til at spejde i Sagen*".<sup>64)</sup> Om statsbanerne fik en spion til at følge de to personer, vides dog ikke. Men den 9. august 1897 fremsendte generaldirektoratet et brev til lokomotivfører Carl Hansen, hvori man meddelte ham, at direktoratet på grund af hans "*udviste Pligtforsømmelse, der forvoldte Jernbaneulykken ved Gentoftte*" havde afskediget ham uden pension.<sup>65)</sup> Allerede den 13. juli 1897 var både fyrbøder og lokomotivfører midlertidigt blevet fritaget for tjeneste.<sup>66)</sup>

Birkedommer Oldenburgs undersøgelser førte til, at der rejstes tiltale mod lokomotivfører Carl Hansen. Under retssagen forklarede fyrbøder Søren Knudsen, at han i sekunderne inden ulykken hørte lokomotivføreren udbryde: "*Der er jo rød Lygte*", og Carl Hansen havde i det samme taget fat i grebet til vakuumbremsen, uden at der skete noget. Toget bremsede ikke. Derfor gav lokomotivfører Hansen straks kontrastamp, men glemte i forvirringen at give signal med dampføjten til, at håndbremserne skulle betjene bremserne længere nede i toget. Selv tog fyrbøder Knudsen fat i tenderens håndbremse og begyndte at skrue den fast.<sup>67)</sup> I oktober 1897 blev lokomotivfører Hansen imidlertid idømt fængsel i fire måneder. Dertil kom, at han skulle udrede statsbanernes udgifter i forbindelse med ulykken, der blandt andet dækkede



de materielle skader, fjernelse af blodpletter i ventesale og kontorer i Gentofte samt udskiftning af perronplanker på stationen.<sup>68)</sup>

Ved afsigelsen af dommen blev der ikke taget hensyn til tidligere episoder, hvor vakuumbremserne havde svigtet. Således ved et uheld i Klampenborg den 31. december 1892 og muligvis også et uheld i Vemb den 1. januar 1895.<sup>69)</sup> Ved uheldet i Klampenborg var lokomotivpersonalet omkommet umiddelbart efter sammenstødet. En af de sidste ting, lokomotivføreren havde sagt, inden han udåndede, var, at kollegerne skulle undersøge vakuumbremserne, da der måtte være en fejl ved dem.<sup>70)</sup> Derimod lagde dommeren ved Københavns Amts Nordre Birk vægt på, at Carl Hansen havde overset det røde stopsignal ved indkørslen til Gentofte Station, selv om vejret havde været fuldstændig klart. Domstolen fandt ikke, at man fuldstændig kunne forkaste lokomotivføreren og fyrbødernes forklaring om den defekte vakuumbremse, selv om den havde virket ved indkørslen til Holte Station tidligere på aftenen. Derimod fandt dommeren det af mindre betydning, om den havde virket eller ej, idet statsbanernes maskinafdeling havde oplyst, at toget burde være stoppet alene ved hjælp af skruebremserne, hvis Carl Hansen ellers havde givet bremsepersonalet besked herom. Dette udsagn understøttedes, pointerede domstolen, af de prøvekørsler, som efterfølgende var blevet udført på strækningen. Det var som følge heraf, at domstolen nåede frem til, at Carl Hansen havde forbrudt sig

mod straffelovens § 198 og derfor skulle straffes med simpelt fængsel i fire måneder samt at betale omkostningerne i forbindelse med ulykken og retssagen. Carl Hansen slap dog for at betale udgifterne til en forsvarer, idet han under retssagen selv havde stået for sit forsvar, hvorimod staten var repræsenteret ved prokurator Møller.<sup>71)</sup>

### STATSBANERNES ANSVAR

Efter at pressen i de første dage havde koncentreret sig om at videregive de gruppvækkende beretninger fra rædselsnatten, drejede fokus sig snart over på den udbredte opfattelse, at statsbaneledelsen slap meget nemt fra at få del i ansvaret for Gentofteulykken. En af de aviser, der var kritisk over for generaldirektør Tegner og hans nærmeste medarbejdere, var *Aftenbladet*, der skrev, at *"Man forsøger efter den Katastrofe, der er sket, øjensynligt fra Jernbanestyrelsens Side at springe over Gærdet der, hvor det er lavest. Man lægger al Skylden paa en Lokomotivfører, og høje Vedkommende synes at ville indskrænke sig alene hertil. Denne Fremgangsmaade tør og skal ikke lykkes."*<sup>72)</sup>

*Aftenbladet* blev en af de skarpeste kritikere af banernes ledelse, og kritikken blev ikke mindre, da det i slutningen af juli 1897 viste sig, at generaldirektøren og maskinchef Otto Busse ved en prøvekørsel på Kystbanen, hvor sidstnævnte styrede lokomotivet, nær var ved at fremkalde en ny ulykke:

Det var ikke bare pressen, der var interesseret i at komme til at tale med lokomotivfører Carl Hansen, som kørte det ødelagte lokomotiv. Også prinsesse Marie opsøgte selv lokomotivføreren på hans bopæl for at høre hans version af, hvad der skete på ulykkesaftenen (Danmarks Jernbanemuseum).

*"Ulykken ved Gjentofte har været mere end en Katastrofe: Den har for vort Jernbanevæsen været en Afsløring. Den høje og gyldent uniformerede Styrelse har vidst, at den altfor let kunde blive det, og at, naar der først blev rodet op i vore Jernbanesager, vilde meget raadent stinke Befolkningen i Møde. Den ærede Styrelse greb derfor energisk og strax til det smukke Middel at vælte al Skyld paa en enkelt, paa Lokomotivføreren. Han var saa langt nede i Rangfølgen, at der syntes svimlende højt op til Toppen. Derfor sagde Styrelsen: Vor Herre bevares: paa Banerne og paa Banernes Kontorer var alt saare godt – var det maaske ikke kongelige Baner og var ikke alle d'Hrr. Øverste betroede? Men Lokomotivføreren var en Gal Mand, der havde kjørt som en Rasende. Det var Parolen, og for at bevise dens Rigtighed arrangerede man fra Lyngby til Gjentofte en Humbugskørsel, en saakaldet Prøvefart, der var arrangeret for at dødsdømme Lokomotivføreren og som intet andet beviste, end at Hr. Bardenfleth<sup>73)</sup> og Hr. Tegner vilde putte Publikum Blaar i Øjnene. Skjæbnen – eller Hr. Bardenfleth vil sige Forsynet – vilde det imidlertid anderledes. Det fromme – eller andre vil maaske sige afskyelige – Bedrag med Prøvetoget, hvor Konduktørerne stod med Hænderne paa Bræmserne, skulde blive efterfulgte af et Par andre „Farter“, som helt rev Klædet af alle Forsøg paa at redde den høje Styrelse og dens Bræmser. I Fredags Aftes kom Uheldet ved Hillerød, hvor Vakuumbremserne – der er kjær for Hr. Overmaskinmester Busse – atter komplet svigtede. Paa et hængende Haar kunde Gjentofte-Ulykken være indtruffen igjen. Samme Dags Formiddag var imidlertid sket et endnu større Uheld – paa en Prøvetur paa Kystbanen var et af selve de højeste Embedsmænd ført Extratog, som fór med Expresfart, saa nær ved at overkjøre et paa Snekkersten Station holdende Tog, at det var et rent Mirakel, at ikke begge knustes, splintredes, søndredes komplet – som ved Gjentofte. Var nu dette sket, og vi gjentager, det var et Under, at det ikke skete: hvis havde da Skylden været, Bremsens eller Lokomotivførerens? Vi paastaar, at denne Gang var Skylden blevet Bremsens – thi Lokomotivføreren var Hr. Busse, og paa Lokomotivet assisteredes han... af selve Generaldirektøren."<sup>74)</sup>*

Også *Social-Demokraten* stillede spørgsmålstejn ved ledelsen af banerne og påpegede, at det var utroligt, at banerne stadig anvendte materiel, der havde rødder tilbage til de første sjællandske baner fra åbningen i 1840'erne.<sup>75)</sup> En anden af de kritiske aviser var bladet *København*, der kritiserede, at jernbanens ledelse ikke mødte op til de talrige begravelser, men i stedet havde travlt med blandt andet at indtage en festmiddag i Helsingør under en prøvetur på Kystbanen.<sup>76)</sup> Senere kunne avisen berette, at de fra pålidelig kilde havde fået meddelelse om, at generaldirektoratet havde pålagt restauratøren på Københavns Station at fjerne avisen fra restauranten, så de rejsende ikke kunne læse om bladets kritik af Busse og Tegner.<sup>77)</sup> Kritikken mod banernes øverste ledelse var voldsom, og ved Kystbanens indvielse den 1. august 1897, som blev afholdt under dæmpede former, fandt banernes politiske leder, indenrigsminister Vilhelm Bardenfleth, det nødvendigt at udtale *"en dybfølt Anerkendelse over for Hr. Generaldirektør Tegner for den Dygtighed og Omsigt, hvormed Statsbanerne under hans Overledelse bliver administrerede."*<sup>78)</sup>

I samtiden var man overbevist om, at generaldirektør Tegner var så påvirket af kritikken, at han i stedet ofrede trafikchef Westergaard, der kort tid efter ulykken blev forflyttet til en lignende stilling i Aarhus, hvor han blev indtil sin pensionering i 1905.<sup>79)</sup> I september 1897 gav generaldirektoratet også indenrigsministeriet en fortrolig orientering om, at man havde givet trafikchef Westergaard og trafikinspektør Stockfleth en tjenstlig påtale over, at de ikke havde begivet sig til Københavns Station, da de erfarede om rangeruheldet om morgenen den 11. juli 1897 og i stedet var taget på inspektionstur på Kystbanen.<sup>80)</sup> En egentlig reprimande for Gjentofteulykken mod de to embedsmænd foreligger dog ikke.

## RØDT SIGNAL

Afgørelsen i Københavns Amts Nordre Birk blev imidlertid anket til Den kongelige Landsover- og Hof- og Stadsret, der den 20. september 1898 kom frem til at skærpe dommen over Carl Hansen, der blev fastsat til fængsel på sædvanlig fange-



*Efter at indenrigsministeren havde givet en foreløbig tilladelse til at jernbanerne kunne refundere de efterladte og tilskadekomnes udgifter, blev der nedsat en erstatningskommission, som skulle tage sig af det videre arbejde med at lindre de økonomiske smerter. Som følge af Gentoftesulykken blev der kort efter vedtaget en lov, der fastslog, at jernbaneselskaber var erstatningsansvarlige ved ulykker (Danmarks Jernbanemuseum).*

kost i seks måneder. Skærpelsen skyldtes ikke mindst sagens omstændigheder med mange omkomne og kvæstede.<sup>81)</sup> Mens dommen den 20. september 1898 kun førte til sporadisk omtale i dagspressen, var det imidlertid anderledes, da sagen i slutningen af marts 1899 kom for Højesteret. Selve retssagen i Højesteret varede tre dage, og allerede på første dag var retssalen fyldt med journalister og andre interesserede. Carl Hansen selv var dog ikke til stede, idet han kort inden havde været ude for en faldulykke på sin nye arbejdsplads, dagbladet *Politikens* trykkeri, hvor han var kommet til skade med knæet og derfor ikke kunne bevæge sig uden for hjemmet.<sup>82)</sup>

Det var statens anklager, højesteretssagfører Nellemann, der indledte slaget i retssalen med sin procedure om, hvorfor Carl Hansen skulle dømmes. Blandt de tilstedeværende journalister var også reporteren fra bladet *København*, der fik det indtryk, at højesteretssagfører Nellemanns oplæg, der varede i tre timer, var meget omhyggeligt udarbejdet, ligesom sætningerne blev fremsagt velformuleret og solidt tænkte. Under sin procedure lagde Nellemann stor vægt på en gennemgang af statsbanernes signalsystem og de stedlige forhold i Gentofte, ligesom han fastslog, at sagen om vakkumbremser og prøve kørslerne på banen havde en underordnet betydning, idet hovedårsagen til ulykken var, at Carl Hansen først for sent havde observeret det røde stopsignal ved indkørslen til stationen.<sup>83)</sup>

Derudover fremhævede han, at Carl Hansen var kendt som en lokomotivfører, der flere gange havde fået irettesættelser, fordi han havde kørt for stærkt. At uheldet ikke skyldtes overanstrengelse, pointerede anklageren ved at fremhæve, at Carl Hansen på ulykkesdagen kun havde kørt på lokomotivet i 3 timer og 39 minutter, dertil kom, at han havde rangeret på stationen i et par timer og arbejdet i remisen i 4 timer og 30 minutter. Derimod havde han været så fokuseret på at indhente Helsingørtogets forsinkelse, at han havde udvist "en utilgivelig Letsindighed" ved at øge togets hastighed, selv om han vidste at der var et tog forude på strækningen.<sup>84)</sup> Han sluttede med at sige: "Der kan altså ikke være Tvivl om, at den Tiltalte er skyldig efter Straffelovens § 198.

*Den forfærdelige Ulykke, som fulgte af, at han forsømte sin Pligt, retfærdiggør en meget stræng Straf. Er der noget Sted Tale om skærpende Omstændigheder, saa maa det være her, og Dommen maa da absolut blive endnu strængere end de seks Maaneder, Overretten har idømt ham.*"<sup>85)</sup>

Alt imens Nellemann havde været optaget af sin procedure, gav Carl Hansens forsvarer, højesteretssagfører Halkiær, sig god tid til at læse dagens avis: "Megen, og for Manden lidet smigrende Opmærksomhed, vækker det, at Carl Hansens Forsvarer, H. Halkiær, under hele sin Modstanders Foredrag er ivrigt beskæftiget med at læse det i Dag udkomne Nr. af Dagbladet", skrev bladet *København* indigneret i sit referat af retsmødet og fortsatte: "Straks ved Foredragets Begyndelse sætter Hr. Halkiær sig tilbage i sin Stol og studerer sin Avis. Han begynder med Føljeton-Romanen „Chevalier d'Auroac", fortsætter med de ledende politiske Artikler, vender Bladet og fordyber sig i „Dagens Nyt". Det var et meget grundigt Studium."<sup>86)</sup> Først næste dag skulle Halkiær levere sit forsvar for Carl Hansen, og ifølge dagbladet *Politikens* korrespondent var det en ret forvirrende fremlæggelse: "Hans Foredrag var vidt-svævende og ikke præget af nogen personlig Varme. Atter og atter kom Hr. Halkiær ind paa Søfartsforhold, der i de fleste Tilfælde var Sagen ganske uvedkommende, og hver Gang mindede han om, at han i 30 Aar havde ført Søretssager". *Politiken* oplyste over for sine læsere, at man i avisreferatet havde været nødt til at redigere i Halkiærs procedure for at komme ind til sagens kerne, og at referatet derfor fremstod noget mere struktureret, end det i virkeligheden var. Et af de områder, som Halkiær kom ind på, var Statsbanernes store interesse i at finde en syndebug, så administrationen gik fri af kritikken: "Generaldirektoratets Haardhed mod Lokomotivfører Hansen kan maaske ogsaa have paavirket Domstolene. Paa Generaldirektoratets Indstilling er Hansen blevet afskediget uden Pension, skønt han selv har ydet Bidrag til denne Pension. Det er haardt saaledes at dømme en Mand fra Stilling og Pension, før Rettens Dom er falden. I det Hele maa det være min Opgave som Defensor at underkaste Generaldirektoratets Optræden og Statsbanernes Sikringsystem



*en nærmere Undersøgelse [...] De høje Herrer i Generaldirektoratet har med en uhyre Iver hver ydet sit Bidrag til at faa Hansens Brøde lagt klar for Dagen.”<sup>87)</sup>*

Alle tekniske undersøgelser var udført af statsbanernes eget personale, og deres vurderinger var ifølge Halkiær blevet for ensidige, partiske og fjendtlige mod Carl Hansen. Derimod havde statsbaneledelsen glemt alt om den røde signallygte, og Halkiær greb tilbage til et punkt, som han også havde beskæftiget sig med ved den foregående retssag:

*”Man farer straks løs paa Carl Hansen, der næppe er ved sine fulde Fem. Man forhører ham og presser ham, og han afgiver i sin Forfjamskelse de mærkeligste Forklaringer. Derimod er der Ingen, der tænker paa den røde Lygte!!! Alting afhænger af Lygten – men ikke et Menneske undersøger, hvordan den har været. Man har ikke anstillet en eneste Undersøgelse om, hvorledes Lanternen brændte hin Nat, og man har ikke taget den i Forvaring. Der findes i Forhørene kun en Oplysning om, at vedkommende Portør paa sædvanlig Maade har tændt og hejst Lygten – det er det hele”.*

Set fra højesteretssagfører Halkiærs synspunkt havde man slet ikke tænkt på, om signallygten havde stået på en sådan måde, at det ikke havde været muligt for Carl Hansen at se

stopsignalet.<sup>88)</sup> Hertil svarede højesteretssagfører Nellemann tørt, at Carl Hansen efter ulykken havde skiftet forklaring omkring ind- og udkørselssignalerne ved Gentofte, og føjede til: *”Jeg skal blot nævne, at Defensor ved Underinstansen har opkastet den Hypotese, at det røde Mastesignal har været skjult ved, at en Flagermus har hængt sig over Lygtens Glas. Det er overmaade subtilt, men fremragende Naturforskere, som jeg i den Anledning har raadspurgt, svarer mig, at en Flagermus, der vilde bære sig saaledes ad, findes ikke i Dyreriget.”<sup>89)</sup>*

Over middag den 29. marts 1899 faldt den endelige dom i Højesteret. Det blev en stadfæstelse af dommen fra Hof- og Stadsretten, idet retten ikke fandt, at der var kommet nye oplysninger frem under sagen.<sup>90)</sup> Den 22. juni 1899 lukkede fængselsporten bag Carl Hansen, men allerede den 24. oktober 1899 blev der udstedt en kongelig resolution om frigivelse af den forhenværende lokomotivfører, og to dage senere var Carl Hansen atter ude i friheden.<sup>91)</sup> I fængslet havde Carl Hansen haft tid til at nedskrive sin biografi, hvor han gav udtryk for, at han gruede for fremtiden og håbede, at hans ulykkestid snart var forbi.<sup>92)</sup> Gennem livet bevarede han dog en opfattelse af, at han var blevet givet som et sonoffer på grund af et sikkerhedssystem, der ikke fungerede.<sup>93)</sup>



## ANVENDT MATERIALE

### Arkivmateriale

Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 14.  
Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15.  
Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897.

### Aviser

Aftenbladet, Berlingske Aftenavis, Berlingske Tidende, Dagbladet, Dagens Nyheder, Dannebrog, Dannevirke, Dansk Jernbaneblad, Ekstrabladet, Jyllandsposten, Kjøge Avis, København, Lokomotivmannen og Maskinist Tidning, Politiken, Roskilde Dagblad, Social-Demokraten, The Times, Vort Land, Østsjællands Folkeblad.

## LITTERATUR

Balkwill, Richard og John Marshall, *The Guinness Book of Railway Facts and Feats*, London: Guinness World Records Limited 1993.

Buch, Martrin og C.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*. Bind 1, København: Alex Kappels Forlag 1933.

Jensen, Adolph, Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser i Rasmus Berg (et. al.), *Nationaløkonomisk Tidsskrift*. Bind 3, Række 5, København: Nationaløkonomisk Forening 1897, s. 575-578.

Jensen, Morten, Gentoftelykken i Kurt Quist Nielsen (red.), *Østjysk Hjemstavn 77. årgang. Den østjyske længebane 150 år*, Århus: Østjysk Hjemstavnsforening 2012, s. 41-46.

Kragballe, L., *Nogle Bemærkninger om de danske Statsbaners Bestyrelse siden 1. October 1895, nærmest foranledigede ved Gjentofte-Ulykken 11. Juli d.A.*, København: Karl Schönbergs Forlag 1897.

Larsen, Morten Flindt, Herman Bang på lokomotivet i Steffen Dresler (red.), *Jernbanemuseets Venner Årsskrift 2000*, Odense: Jernbanemuseets Venner, s. 33-37.

Larsen, Morten Flindt, *Med Damp tog til Dyrehaven. Klampenborgbanen i hverdag og fest 1863-1934*, Smørum: BaneBøger 2000.

Poulsen, John, *Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år*, Lyngby-Taarbæk: Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune 1991.

Steensberg, Jens, Sikkerhed i jernbanernes barndom i L. Philipson (red.), *Magasin 2011:3*, København: Det kgl. Bibliotek 2011, s. 47-53.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet. Bind 1 - til 1914*, Odense: Jernbanemuseet 1997.

Thomassen, Peer, Gentoftelykken i Eigil Christensen og John Poulsen (red.), *Jernbanehistorisk årbog '97*, Smørum: BaneBøger 1997, s. 32-37.

Vermeiren, Johannes, *Forebyggelse af Togsammenstød som det ved Gentoft. En Redegørelse for Statsbanernes Stilling til Brødrene Vermehrens Forslag*, København: Gyldendalske Boghandels Forlag 1899.

Wragg, David, *Signal Failure: Politics & Britain's Railways*, Sutton: Sutton Publishing Ltd 2004.

1. *Berlingske Aftenavis* 10/7 1937.

2. Se Peer Thomassen, 1897: Gentoftelykken i Eigil Christensen og John Poulsen (red.), *Jernbanehistorisk årbog '97*, Smørum: BaneBøger 1997, s. 32ff., John Poulsen, *Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år*, Lyngby-Taarbæk: Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune 1991, s. 39, Adolph Jensen, Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser i Rasmus Berg (et. al.), *Nationaløkonomisk Tidsskrift, Bind 3, Række 5*, København: Nationaløkonomisk Forening 1897, s. 575 ff.

3. Se David Wragg, *Signal Failure: Politics & Britain's Railways*, Sutton: Sutton Publishing Ltd 2004, s. 46.

4. Se Richard Balkwill og John Marshall, *The Guinness Book of Railway Facts and Feats*, London: Guinness World Records Limited 1993, The Times 25/12 1841.

5. Se Adolph Jensen, Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser i Rasmus Berg (et. al.), *Nationaløkonomisk Tidsskrift. Bind 3, Række 5*, København: Nationaløkonomisk Forening 1897, s. 575 ff.

6. Se Morten Flindt Larsen, Herman Bang på lokomotivet i Steffen Dresler (red.), *Jernbanemuseets Venner Årsskrift 2000*, Odense: Jernbanemuseets Venner, s. 33 ff., Martin Buch og C.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*, Bind 1, København: Alex Kappels Forlag 1933, s. 469.

7. Se Jens Steensberg, Sikkerhed i jernbanernes barndom i L. Philipson (red.), *Magasin 2011:3*, København: Det kgl. Bibliotek 2011, s. 47 ff.

8. *Dannevirke* 21/3 1972.

9. *København* 12/7 1897, Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, København Stations indberetning 11/7 1897.

10. *Dagbladet* 12/7 1897.

11. At indlægge/tillyse et tog i køreplanen betyder, at der internt bestilles mandskab og materiel til at køre et bestemt tog på et nærmere fastsat tidspunkt på en dag, da det ikke i forvejen var planen, at toget skulle køre. Hvis der er tale om et tog med offentlig adgang, giver stationerne samtidig besked til de rejsende om, hvornår toget kører.

12. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Skovstedes indberetning 17/8 1897.

13. Se note 11.

14. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Fortrolig indberetning til Indenrigsministeriet sep. 1897.

15. *Social-Demokraten* 13/7 1897.

16. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Pensionsberegning for C.P.V. Hansen, Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Notat om C.P.V. Hansens tjenesteforhold 19/7 1897, *Aftenbladet* 15/7 1897.

17. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Maskinafdelingens udskrift af personalia for C.P.V. Hansen 15/7 1897.

18. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Opgørelse over C.P.V. Hansens tjeneste 6-11/7 1897.

19. *Social-Demokraten* 13/7 1897, *Social-Demokraten* 14/7 1897.

20. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Rambuschs afhøring af lokomotivmester Erichsen, *København* 12/7 1897.

21. *Vort Land* 13/7 1897.



*Dagen efter ulykken var oprydningen i fuld gang. De mange dele fra de ødelagte jernbanevogne blev læsset på jernbanevogne og senere på dagen kørt til København (Danmarks Jernbanemuseum).*

22. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Forhørsudskrift 1. sektion 12/9 1897.
23. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 834 11/7 1897.
24. *København* 12/7 1897.
25. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
26. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 36 11/7 1897.
27. *Kjøge Avis* 13/7 1897.
28. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 36 11/7 1897.
29. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 834 11/7 1897.
30. *Roskilde Dagblad* 14/7 1897.
31. *København* 15/7 1897.
32. *Dagens Nyheder* 13/7 1897.
33. *Berlingske Tidende* 12/7 1897.
34. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
35. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Domprotokol 23/10 1897.
36. *Østsjællands Folkeblad* 14/7 1897.
37. *Østsjællands Folkeblad* 15/7 1897.
38. *Kjøge Avis* 13/7 1897.
39. *Aftenbladet* 13/7 1897.
40. *København* 15/7 1897.
41. *Aftenbladet* 13/7 1897.
42. *Social-Demokraten* 14/7 1897.
43. *Jyllandsposten* 14/7 1897.
44. Der var rekvireret et ambulancetog fra København, der skulle køre læger og hjælpemandskab til ulykkesstedet.
45. *Aftenbladet* 14/7 1897.
46. *Aftenbladet* 12/7 1897.
47. *Vort Land* 13/7 1897.
48. *København* 13/7 1897.
49. *København* 12/7 1897.
50. *Vort Land* 13/7 1897.
51. *København* 12/7 1897.
52. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn E.S. Steenberg.
53. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn C.P.V. Hansen.
54. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn H.A.J. Petersen.
55. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn Andersen.
56. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Forhørsudskrift 1. sektion 12/9 1897.
57. *Vort Land* 6/8 1897.
58. *Østsjællands Folkeblad* 18/7 1897.
59. *Aftenbladet* 13/7 1897.
60. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Notat om prøvekørsel 23/7 1897, *Social-Demokraten* 25/7 1897.
61. *Social-Demokraten* 14/7 1897.
62. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Afhøringsprotokol 19/8 1897.
63. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Afhøringsprotokol 9/8 1897.
64. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Rambusch til Busse 29/7 1897.
65. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Generaldirektoratet til C.P.V. Hansen 9/8 1897.
66. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Generaldirektoratet til Maskinafdelingen 13/7 1897.
67. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn S. Knudsen.
68. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Busse til Generaldirektoratet 11/8 1897; Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Baneafdelingen til Generaldirektoratet 11/8 1897; *Politiken* 30/10 1897.
69. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Notat fra Maskinafdelingen 28/2 1898.
70. Se Morten Flindt Larsen, *Med Damptog til Dyrehaven. Klampenborgbanen i hverdag og fest 1863-1934*, Smørum: BaneBøger 2000, s. 222 f.
71. Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897.
72. *Aftenbladet* 14/7 1897.
73. Vilhelm Bardenfleth, indenrigsminister og politisk ansvarlig for DSB.
74. *Aftenbladet* 3/8 1897.
75. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
76. *København* 23/7 1897.
77. *København* 5/8 1897.
78. *København* 2/8 1897.
79. *Dansk Jernbaneblad* 1/12 1905.
80. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Indberetning til Indenrigsministeriet september 1897.
81. Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897, Dannebrog 21/9 1898.
82. *København* 27/3 1899.
83. *København* 28/3 1899.
84. *Politiken* 28/3 1899.
85. *København* 28/3 1899.
86. *København* 27/3 1899.
87. *Politiken* 29/3 1899.
88. *København* 29/3 1899.
89. *Politiken* 28/3 1899.
90. *Politiken* 30/3 1899.
91. Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897.
92. *Lokomotivmanna och Maskinist Tidning* 1/1900.
93. *Ekstrabladet* 5/11 1919.

# SUMMARY

Late evening, on 11 July 1897, the first major railway accident took place in Denmark at Gentofte Station on the Copenhagen–Holte–Hillerød–Elsinore line. Even though an analysis from 1897–98 documented that Denmark was at the lower end compared to other European countries in terms of the number of fatalities in railway accidents, there had been accidents also in Denmark prior to 1897 when passengers lost their lives, though not in the same numbers as in connection with the Gentofte disaster. Forty people died and more than a hundred were seriously wounded on 11 July 1897. Another major railway accident took place on Boxing Day 1876 involving a snow-clearing train which crashed at Hansted on the Fredericia–Aarhus line in East Jutland. Nine people died when the snow-clearing train's two steam engines collided. Likewise, an express train hit at great speed a row of parked goods wagons on a siding at Forlev Halt close to Korsør at the end of April 1887 on account of incorrectly set points. However, until the Gentofte accident in 1897, Danish rail travellers had escaped serious accidents resulting in many deaths and injuries, and that may be the reason why this disaster attracted so much attention at the time and was the subject of intense media coverage.

Even though railway accidents, both in Denmark and abroad, have been instrumental in securing regular adjustment and clarification of the safety aspect of operating a railway, no detailed research has been conducted into Danish railway accidents, their course of events, consequences and importance for the development of safety within the railway network. Such thorough analysis will obviously be beyond the scope of this article and the focus here will be exclusively on the accident at Gentofte in July 1897. Contrary to the two other major railway accidents in Denmark – the Bramminge accident on the Fredericia–Esbjerg line in 1913, when an express train derailed and the Vigerslev crash on the outskirts of Copenhagen in 1919, when a train ran into a stationary

train at a signal cabin – the Gentofte accident has only been given sporadic attention in railway literature. Usually, the Gentofte accident is mentioned in connection with significant anniversaries and then only the same factual information is generally provided. This article, on the other hand, will delve into contemporary descriptions of the disaster through newspaper reports and interview protocols and will consider the consequences of the incident for those involved. In this connection, it should be noted that the responsibility for the disaster was placed on one of the train drivers, Carl Hansen, by both the management of the Danish State Railways and the courts.

On the day of the disaster, 11 July 1897, the railway service in Zealand had experienced delays since the early morning, partly because of a derailed train at the station in Copenhagen and partly because it was busier than usual as it was the middle of summer and the weather was particularly fine. As it was coming up to midnight on 11 July, a delayed passenger train from Holte had reached Gentofte Station on its way to Copenhagen. The train, consisting of wooden passenger coaches, was filled to capacity, many passengers having spent the day in the woods of North Zealand. The Holte train was delayed on arrival to Gentofte, and on its way to the capital, it had stopped at all intermediate stations and halts. Coming up behind was the through train from Elsinore to Copenhagen. The Elsinore train, which was also delayed, was not due to stop at Gentofte Station and the driver Carl Hansen was trying to catch up and make good the delay. Only too late did he see the stationary train by the platform in Gentofte, because in the dark, he mistook the white starting signal for the Holte train at the south end of Gentofte Station for a through signal for his train. In addition, Carl Hansen missed the red stop signal at the north end of the station which indicated that he was required to stop and was not permitted to drive into the station. When he realised his mistake and saw to his

horror the stationary train in front of him on the track, he applied the brakes but was unable to stop and the train collided with the Holte train at the station. The impact shoved the Holte train forward on the track, crushing several coaches. For the first few minutes after the impact, everything was chaos, but very soon help began to be provided by uninjured passengers on the trains, people living near the station and military personnel from the barracks north of Copenhagen. News of the collision and the many fatalities reached Copenhagen in no time and journalists went immediately to Gentofte to report on the disaster. Over the next few days, the papers published detailed descriptions from the trains' passengers and accounts based on reporters' own observations. Thus, the papers brought explicit reports on mutilated bodies and on the injured and dying in their hour of need. The disaster attracted a great deal of attention at the time, and the following morning, various members of the Royal Family visited the site as a gesture of support.

Following the first detailed reports on the minutes leading up to the collision, the collision itself and its aftermath, the attention turned to the possible causes of the disaster. Carl Hansen quickly became the focus of attention. The distraught train driver, who according to several eye witnesses was completely beside himself in the hours after the collision, pointed out that the train's vacuum brake had failed when he attempted to stop the train after he saw the stationary train by the platform in Gentofte. The management of the engineering department at the Danish State Railways dismissed his suggestion that the vacuum brake had been defective and emphasised instead that the responsibility was clearly with Carl Hansen who had missed the red stop signal when he approached Gentofte Station.

A police investigation commenced quite soon after the disaster. Carl Hansen was subsequently charged and in the autumn of 1897, he was sentenced to four months in prison

at the Copenhagen County Court in the northern judicial district. In addition, Carl Hansen was required to pay the costs incurred by the Danish State Railways in connection with the disaster. Already before the court gave its judgment, the Danish State Railways had dismissed Carl Hansen on the grounds that he was responsible for the Gentofte accident. Thus, the state authorities had already passed judgment before the judicial authorities had considered the case. Carl Hansen's sentence was later increased to six months in prison, and the judgment was upheld by the Supreme Court in March 1899. Carl Hansen maintained all his life that the management of the Danish State Railways had made him a scapegoat in order that they could walk free. Only a few days after the accident, several railway executives, including director general Isaac Wilhelm Tegner, were criticised for their conduct in connection with the accident. Thus, the director general did not arrive at the site of the disaster till many hours later, despite the fact that he had been informed of the incident almost immediately. In the weeks following the accident, the papers wrote about the dwindling focus on safety among top managers at Danish State Railways which prompted the political leader of the Danish State Railways, Minister of the Interior Vilhelm Bardenfleth, to praise director general Isaac Wilhelm Tegner for his leadership. In connection with the preliminary inquiry before the trial, Carl Hansen's defence counsel expressed his astonishment that the management of the Danish State Railways, rather than impartial experts, had conducted the technical assessments relating to the case. He did not believe that these investigations and expert evidence were impartial and provided his client with the opportunity of getting a fair trial. When the Supreme Court upheld the judgment in March 1899, former train driver Carl Hansen was taken into custody at the end of June 1899 to serve his sentence. Already in October 1899, having served only four months, Carl Hansen was released.