

Sikkerhed i jernbanernes barndom

af fhv. embedslæge, ph.d. Jens Steensberg

I vore dage kan det være svært at forstå, hvilken revolution de første jernbanelinjer var. Hvis man i 1863 tog med postvognen fra Århus til København, varede rejsen to og et halvt døgn, og de sidste 15 timer var om natten i et stræk.¹ I 1840 skrev H.C. Andersen henrykt hjem fra Leipzig, da han første gang havde kørt med ”dampvogn”.² Jernbanen fra København til Roskilde blev indviet i 1847, og i 1856 kunne man køre helt til Korsør. Før jernbanernes tid benyttede højst 10.000 danskere årligt den offentlige postbefordring. I 1897 befordrede banerne 15 millioner rejsende.³

De første jernbaner

Da banen København-Roskilde åbnede, var sikkerheden beskrevet i et særligt jernbanepolitireglement.⁴ Der skulle være mindst 10 minutter eller 2 ½ km mellem tog, der kørte i samme retning. I tåge og ved kurver, der hindrede udsynet, måtte toget ikke køre mere end 30 km i timen. Banevogterne skulle holde øje med kørslen og sætte signaler. Senere blev det reglen, at et tog ikke måtte afsendes i samme retning, før man havde fået melding om, at det foran kørende var nået



26. juni 1847 åbnedes København-Roskilde banen. Her ses Københavns ældste banegård, som lå syd for Frihedsstøtten (Det Kongelige Bibliotek).

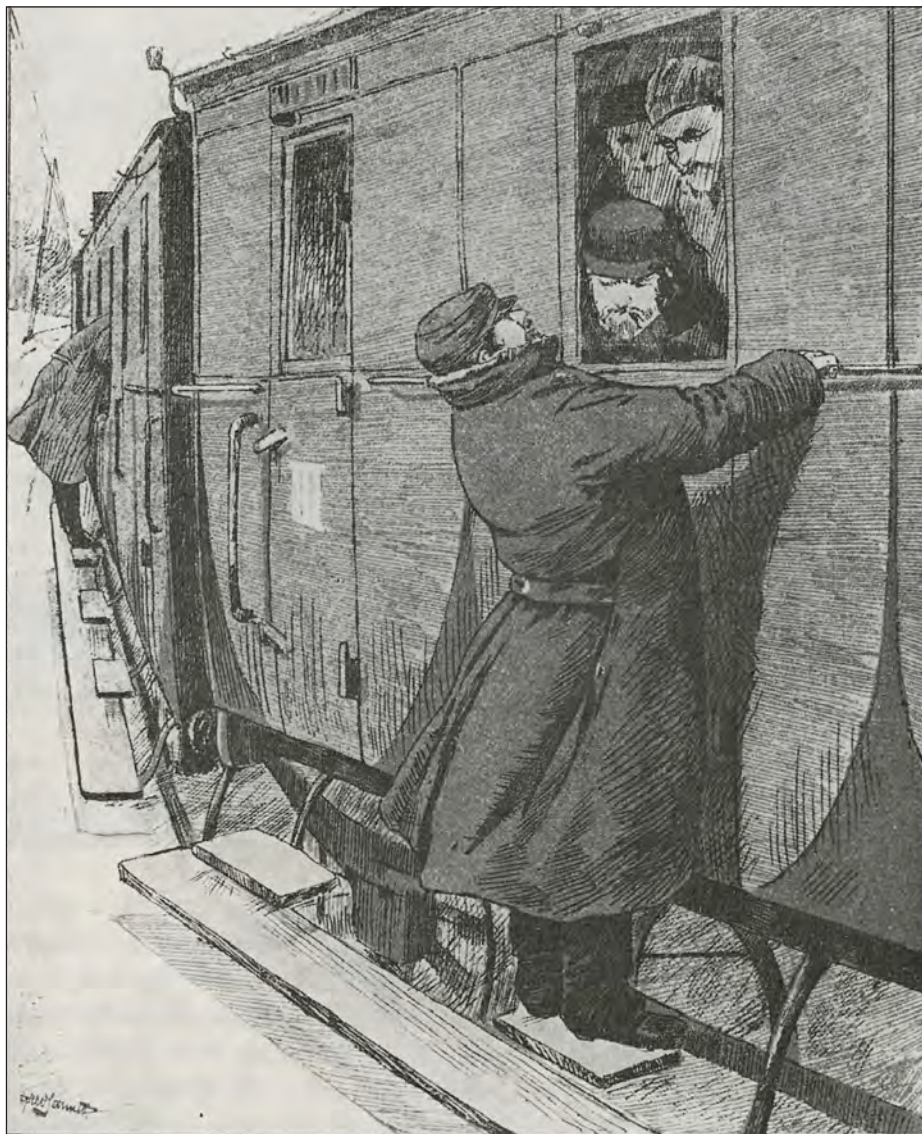
til næste station. I øvrigt skulle banen og materiellet holdes i en sådan stand, at befordringen kunne ske ”med sikkerhed og på hensigtsmæssig måde”.

Sporene var svage, og der kom ofte indberetning om sporets dårlige tilstand. Man brugte kun grus under skinnerne. Så der måtte uafbrudt arbejdes med at understøppe svellerne. Det hjalp først, da man efter år 1900 begyndte at forsyne hovedbanerne med stenballast.

Ledvogterne måtte selv passe tiden, så leddene blev lukket, selv om de ikke havde fået det normale klokkesignal.⁵ De måtte passe på ikke at lægge redskaber tæt ved sporet, og deres børn skulle holdes væk fra banen. Overbaneingeniøren advarede dem mod



Vognballen imellem de to afdelinger i Københavns anden banegård, bygget i 1864 (Det Kongelige Bibliotek).



– Der bliver vel nok Tid til at spise Frokost ved næste Station?
– Ja magelig, hvis De ikke skal videre med dette Tog.

I de gammeldags jernbanevogne var der ikke sidegange. Konduktørerne måtte klatre på trinbrætterne uden på toget og springe fra vogn til vogn. De billetterede og svarede på forespørgsler bægende ind gennem de nedrullede vinduer. Især om vinteren med frost og sne var det et farefuldt arbejde. Tegning i Punch 1885 af Alfred Schmidt (Det Kongelige Bibliotek).

drukkenskab. Flere ansatte var blevet afskediget, da de var truffet beruset i arbejdstiden.

Senere i 1800-årene blev det indskærpet, at de ansatte skulle på tale forhold, som kunne fremkalde uheld.⁶ I en publikation fra 1905 om jernbaneulykker konstaterede man, at sikringsanlæggene på De Danske Statsbaner utvivlsomt var meget nær på højde med forholdene i Tyskland og i alt fald bedre end i Frankrig, England og Sverige.⁷ Man kunne dog ikke helt sikre sig mod ekstraordinære uheld som følge af f.eks. brud på skinner, det rullende materiel eller dæmningskred. Men tilsyn og vedligeholdelse og materiellets kvalitet lod intet tilbage at ønske.

Alkoholmisbrug var i 1800-årene et udbredt problem, også blandt jernbanefolk. ”Drukkenskab og fremherskende tilbøjelighed til drik i eller uden for tjenesten” var en tjenesteforseelse.⁸ I 1870’erne havde en lokomotivfører flere gange gjort sig uheldig bemærket.⁹ Lettere beruset havde han således forårsaget en afsporing i Helsingør. Han blev forflyttet til Klampenborg-banen, hvor Det Sjællandske Jernbaneselskabs ledelse åbenbart mente, at man bedre kunne holde øje med ham.

En farlig arbejdsplads

Den tids kupévogne havde døre på begge sider. Billetteringen foregik fra gangbrætterne under kørselen.¹⁰ Konduktøren skulle springe fra vogn til vogn og passe på vandkraner og ledstolper langs sporet. Om natten havde han en lille lygte på



Ved Gentoft-ulykken 11. juli 1897 blev et overfyldt udflugtstog ved Gentoft Station bagfra påkørt af eksprestoget fra Helsingør. De fire bageste gamle og svage vogne i udflugtstoget blev knust, 40 passagerer omkom og 140 blev såret. Illustreret Tidende (Det Kongelige Bibliotek).



Jernbaneulykken ved Gentoft. Tegnet efter øjenvidners beretning, Illustreret Tidende (Det Kongelige Bibliotek).

brystet.¹¹ Han måtte hænge i de åbne vinduer, behandle billetterne og svare



Helsingør-togets lokomotiv efter sammenstødet. Illustreret Tidende (Det Kongelige Bibliotek).

på spørgsmål. Samtidig var han indhyldet i røg og damp og gnister og små kulstykker fra lokomotivets skorsten. Han kunne ikke bruge handsker, og om vinteren kunne gangbrætterne være isbelagte.

Det var ikke uden grund, at særlige jernbanelæger skulle attestere, om ansøgerne var egnede til jobbet. Og lokomotivførerne skulle nødig være farveblinde.¹² På de større stationer havde man store forbindskasser med kirurgiske instrumenter, og på mange andre stationer mindre kasser og ambulancebåre.¹³ I 1914 rådede De Danske Statsbaner over 13 ambulancevognetog fordelt over hele landet, som kunne sættes ind ved jernbaneulykker.¹⁴

De ansatte var ude for mange uheld. I 1899 ramte således en konduktør under billettering hovedet mod en lysmast.¹⁵ Han faldt af toget, men overlevede. I 1904 fandt man en morgen en portør, som havde til opgave at sammenkoble vognene, dræbt på Frederiksberg Station.¹⁶ Få dage senere

gled en konduktør på Kværkeby Station, da han skulle springe på det isbelagte gangbræt. Han fik begge ben knust og døde kort efter. Samme år omkom yderligere to portører ved rangerulykker.

Jernbaneulykker

Den første større ulykke på de danske jernbaner indtraf i december 1876 ved Hansted nær Horsens.¹⁷ På et snyedningstog med to lokomotiver foran sprængtes koblingen mellem dem. Det forreste kørte fast i en snedrive, og det bageste kørte ind i og hen over det forreste. To lokomotivfolk og 9 snekastere i den forreste knuste personvogn omkom.

Nytårsaften 1892 svigtede vakuumbremserne på et tog, som i Klampenborg fortsatte op i en jordvold. Lokomotivføreren og fyrbøderen omkom, men ingen af passagererne kom noget til.

Indtil den store Gentoftelykke i 1897 gik uheldene stort set ikke ud over passagererne. Søndag den 11. juli dette år efter en strålende sommerdag var et overfyldt udflugtstog sent på aftenen på vej fra Holte mod København.^{18,19} Da toget holdt ved Gentofte Station, blev det bagfra påkørt af eksprestoget fra Helsingør. De fire bageste gamle og svage vogne i søndagstoget knustes til pindebrænde. 32 rejsende dræbtes på stedet, 8 døde et døgn efter, og 140 blev såret. Formentlig skyldtes ulykken, at eksprestogets lokomotivfører tog fejl af signalerne ved indkørslen til Gentofte Station, men måske fungerede vakuumbremserne ikke tilfredsstillende. På Lyngby Station

JERNBANEULYKKEN VED BRAMMINGE



Fot. J. J. Alkshen, Gedting

LØRDAG den 26. Juli Klokken et Kvarter over fire løb London-Ekspressen af Sporet, knap en Kilometer fra Bramminge Station. Toget, der var en Smule forsinket, havde i Ulykkesøjeblikket en Fart af 75—80 Kilometer, og Katastrofen skete paa et Sted, hvor der umiddelbart for var blevet arbejdet paa Banelegemet. Det var trukket af to Lokomotiver, hvoraf det forreste var en af de sædvanlige store Itogsmaskiner, medens Nummer to var en af en lettere Type, og, som det synes, kun lidt egnet til denne Plads.

Togets forreste og bageste Del bestod af Gennemgangsvogne, mens der i Midten var indsat tre gammeldags Kupévogne. Det er disse tre, det

er gaaet ud over, de er bleven fuldstændig knust mellem de tunge Gennemgangsvogne, i den Grad, at man paa Billederne fra Ulykkesstedet knap nok kan se, hvor de har været.

Ulykken er opstaaet ved at det andet Lokomotiv af en eller anden Grund, sandsynligvis en Svagheit i Banelegemet, er løbet af Sporet og er styrtet ned ad den lave Skraaning med hele Toget efter sig, og har boret sig dybt ned i Jorden.

Mens Passagererne i Gennemgangsvognene saa godt som alle er sluppet uskadt derfra, er det gaaet saa meget des mere ud over dem, der sad i de smaa Vogne i Midten. Femten af dem er døde og omtrent lige saa mange ligger saarede

paa Hospitalet. En stor Del af dem var Udlandinge paa Ferierejse.

Blandt de dræbte er Folketingsmand Peter Sabroe, der var paa Vej til et Møde i Varde. Hans Død har vakt en stor og oprigtig Sorg hos alle de fortrykte og forurettede, som han havde viet sit Liv, og for hvem han var den aldrig trøttede, uegenlyttige Hjælper.

Sorgehøjtideligheden for de Døde fandt Sted i Esbjerg i Tirsdags under stor Deltagelse fra alle Sider. Der holdtes Taler af Præsterne Bruun og Hammer og af Stiftamtmand Stemann. Derefter gik Ligtoget til Banegaarden, hvorfra Kisterne afsendtes til deres Bestemmelsessteder.



Fra ulykken ved Bramminge: resterne af de tre knuste vogne. Illustreret Tidende (Det Kongelige Bibliotek).



I Esbjerg arrangeredes en mindemarch efter ulykken i Bramminge. Illustreret Tidende (Det Kongelige Bibliotek).

burde man heller ikke have ladet eksprestoget passere, da det foregående tog endnu ikke var nået til Gentofte Station.²⁰

Den næste store jernbaneulykke skete 26. juli 1913 vest for Bramminge, hvor et hurtigkørende eksprestog fra Esbjerg forulykkede.²¹ Det ene af de to lokomotiver væltede, to rejsegodsvogne og en 4-akslet personvogn væltede ligeledes, og to 2-akslede personvogne knustes. Statspolitiets undersøgelse viste, at man i den stærke varme ikke havde tilset sporet i overensstemmelse med reglerne. Årsagen til ulykken blev tilskrevet togets høje fart, dets sammensætning med lette 2-akslede vogne og banelegemet mindre gode tilstand med mangelfuld

og løs ballast. Der var 279 rejsende med toget, heriblandt ”et stort antal velstillede udlændinge”. 15 passagerer omkom, også den socialdemokratiske politiker Peter Sabroe.

Jernbanerne var farligst for de ansatte. I årene 1856-1876 omkom kun to passagerer, begge ved egen uforsigtighed.²² Det gjaldt derimod 35 ansatte og 30 andre, som af forskellige grunde havde befundet sig på banelegemet. For passagerer var jernbanen uden tvivl det sikreste transportmiddel. Vi glemmer jo let i dag, hvor farlig kørsel med hestekøretøjer og ridning dengang var. Også i dag står jernbanerne sig sikkerhedsmæssigt godt i sammenligning med andre transportmidler.

Noter

- 1 *Gjyldendals og Politikens danmarkshistorie*. 11, 1990.
- 2 Hvidtfeldt, J., Koch-Olsen, I., Steensberg, A.: *Danmarks historie* II, 1951.
- 3 Sandfeld, G.: Samfærdsel. I: Steensberg, A. (red.): *Dagligliv i Danmark i det nittende og tyvende århundrede*. II, 1964.
- 4 *Generaldirektoratet for Statsbanerne. De Danske Statsbaner 1847-1947*, 1947.
- 5 *De Danske Statsbaner. Samling af cirkularer fra overbaneingeniøren til samtlige under Baneafdelingen ansatte*, Aarhus, 1889.
- 6 *De Danske Statsbaner. Samling af ordrer og bestemmelser m.v.* Serie ABCD, 1889.
- 7 Walsoe C.E.: *Jernbaneulykker. Hvilken sikkerhed byder Statsbanerne de rejsende?*, 1905.
- 8 *Statsbanedriften. Samling af alm. Ordre og Bestemmelser m.v.* Serie A, 1893.
- 9 Larsen, M.F.: *Med damptog til Dyrehaven. Klampenborgbanen i hverdag og fest 1863-1934*, 2000.
- 10 Sandfeld, G. Op. cit.
- 11 *Jærnbane-Tidende*. 2. årg., 8. maj 1899.
- 12 Holmgren, F.: Farveblindhedens betydning for færdselen på jærnveje og søen, *Ugeskrift for Læger* 1877, 3. rk., XXIV: 145-57.
- 13 *Ugeskrift for Læger* 1873, 3. rk., XV: 431.
- 14 *De Danske Statsbaner. Samling af almindelige ordrer og bestemmelser m.v.* Serie K., 1914.
- 15 *Jærnbane-Tidende*, 3. årg., 17. januar 1900.
- 16 *Jærnbanebladet*, 1. årg., 7. og 14. februar 1904.
- 17 Thestrup, P.: *Dampen binder sammen. På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet*. Bd. 1. Til 1914. Odense 1997.
- 18 *Socialdemokraten* 11. juli 1947.
- 19 *Wikipedia*.
- 20 *Ekstrabladet* 5 november 1919.
- 21 *Statspolitiets undersøgelse ang. den 26. juli 1913 ved Bramminge indtrufne jernbaneulykke*. 12. august 1913.
- 22 *Ministeriet for offentlige arbejder. Beretning afgiven af erstatningskommissionen vedrørende jernbaneulykken ved Bramminge den 26. juli 1913*. 14. juli 1915.
- 23 Falbe-Hansen, V., Scharling, W.: *Danmarks statistik*. Første bind, 1878.