



Togulykke 1913

Jane Bækkel Møller, 2017

Den 26. juli 1913 kan man høre et stort brag ca. 1 kilometer vest for Bramming station. "Emigranten" med 279 passagerer var kørt af sporet. 15 blev dræbt, mens 54 blev såret. Folketingsmedlem Peter Sabroe var blandt dødsfrene.

*"Men så indtraf katastrofen; vi kørte af sporet; vi blev rystede som legetøj i en æske."*¹

Lørdag den 26. juli 1913 kl. 8.20 kørte et eksprestog med blandt andet emigranter til England fra Københavns banegård til Englandsfærgen i Esbjerg. Der var plads til 406 passagerer. Da toget var kørt fra Kolding, var der 279 passagerer fordelt på 12 vogne.

Der var to lokomotiver. Bag den forreste vogn var en godsvogn, hvor der ikke sad passagerer. Den skulle fungere som en stødvogn, da man tidligere havde erfaret, at det var de forreste vogne som blev hårdest ramt, i tilfælde af ulykker.

Da der var flere passagerer end normalt, valgte man i Fredericia at tilkoble to gamle trævogne i mellem de øvrige vogne. Disse trævogne var lavet i Kristiania (Oslo), i 1894.

Kl. 16.11 passerede toget Bramming banegård i stærk fart. To minutter senere lød der et stort brag ca. 1 kilometer vest for Bramming (ud for nuværende Industrivej 10).

Lokomotivføreren i den forreste vogn nåede akkurat at registrere, at der længere fremme var noget galt med skinnerne, før det bagerste lokomotiv blev afsporet. Den bagerste maskine var blevet afsporet, mens den forreste var blevet sprængt løs fra toget og fortsatte 200 m henad banen. Næsten alle vogne væltede ned i grøften, kun én stod tilbage. De to midterste trævogne blev fuldstændig knust ved ulykken. Det var her 14 ud af de 15 dræbte befandt sig.

Da støvskyen havde lagt sig, kunne man se, at vogn 7 var presset helt op til vogn 3.

¹ Bramming 1913 s 29 - skolelærer



Her kan man se hvordan de to trævogne er blevet splintret. En vogn er mast på tværs af de andre vogne pga. det voldsomme sammenstød. Foto: Bramming Egnsmuseum.



Alle vogne på nær én vogn faldt ned i banegrøften. Foto: Bramming Egnsmuseum.

Oplevelsen af ulykken var meget forskelligt for de implicerede. Mens de som sad i de gamle træ-vogne ikke overlevede ulykken, var der andre passagerer i andre vogne, som ikke fik så meget som en skramme. En af disse var en skolelærer, Peter Antonsen, der sad i den vogn tættest på de gamle vogne. Efter afsporingen kan han konstatere, at der ikke er sket noget med ham selv, eller de folk der sad i vognen. Uvis om ulykkens omfang kravlede han ud af vinduet. Han beskriver sin oplevelse således:



”Da jeg kom ud, mødte der mig et syn, jeg aldrig glemmer. De tre forreste vogne var 2. kl. vogne af den gamle type, hvor man gik direkte ind i kupeerne ude fra; de var knuste, og ikke nok med det, men stumperne var presset sammen som halm i en halmpresser og i en meget stor højde, og inde i dyngen hørtes skrig og råb om hjælp, råb på engelsk såvel som på dansk; men hjælp var ikke mulig, og efterhånden døde skrigene hen.”²

Det er muligt at skolelæreren oplevede det så dramatisk, det er også muligt at chokket og ulykkens omfang har haft en indvirkning på hans beretning. Der hersker ingen tvivl om, at synet må have været traumatiserende.

Endnu et øjenvidne har vi fra en sygeplejerske, Caroline Heise, som hjalp de sårede. Hun sad vagt ved telefoncentralen og skyndte sig til ulykkesstedet, da henvendelsen kom. Hun beskriver sin oplevelse sådan:

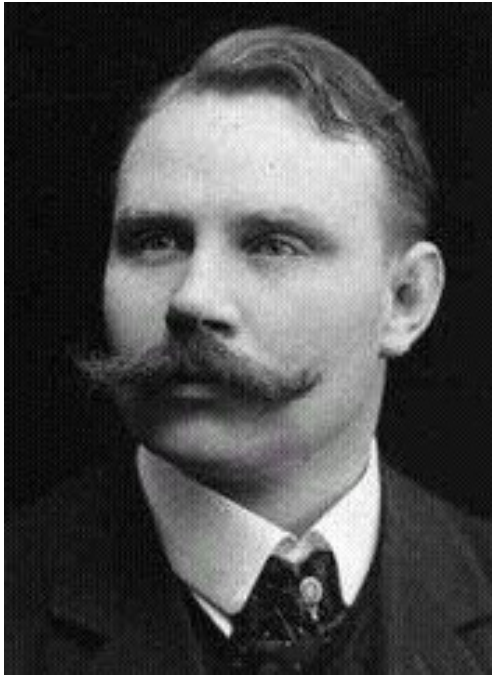
”Et frygteligt syn mødte mig. Der laa Toget væltet og flere Vogne fuldstændig splintret, en stor Del saa frygteligt, som var de hugget til Pindebrænde, og Skinnerne bøjet, som var det Staaltråd. Mit øje søgte straks de saarede – og dér, halvt dækket af Brædder, Grus og Tøjstumper, laa Mænd og Kvinder. Blodet flød i flere dybe Saar i Hovedet og Benene.”³

Caroline Heise måtte anvende de begrænsede lægemidler, der var til stede. Toget havde en lægekasse, men den blev hurtigt tom for midler. Heise tog i stedet træstumper fra de ødelagte trævogne og brugte dem som skinner til de brækkede legemer. Da der ikke længere var mere forbindelse, måtte hun anvende togets håndklæder.

Caroline Heise fik et par uger efter ulykken overrakt Christian X's fortjenstmedalje for sit redningsarbejde.

² Bramming 1913 s. 29 - skolelærer

³ Bramming 1913 s. 31 - sygeplejerske



Et af dødssofrene var den kendte politiker Peter Sabroe. Han var på vej til Ansager ved Varde for at holde et foredrag. Sabroe var socialdemokratisk folketingsmedlem, og talte blandt andet børnenes sag. Foto: Bramming Egnsmuseum.



Begravelsesoptog i Esbjerg, hvor omkring 50.000 mennesker deltog. Sabroe blev efterfølgende fragtet til Aarhus, hvor han ligger begravet. Fotos: Bramming Egnsmuseum.

Om aftenen på ulykkesdagen kom den nyudnævnte trafikminister Jens Hassing Jørgensen forbi ulykkesstedet. Dagen efter ankom også Kong Christian X. Han var personlig ven med den dræbte Peter Sabroe.

Hvorfor gik det galt?

Der har været flere årsager til, at toget kørte af sporet den juli-dag i 1913. Varmen havde påvirket skinnerne. Ved varmepåvirkning vil jernforlængelsen på fx en 15 meter lang strækning være 6,8 mm. Skinnerne har ikke kunne udvide sig, da de har været sammenboltede med lasker, til gengæld er der opstået spændinger. Professor Lütken fra Polyteknisk Lærestalt mente,



Bramming Egnsmuseum

at der pga. den høje hastighed er kommet sidetryk på skinnerne, som bolte og sveller ikke kunne holde til.

Togets hastighed

Netop togets hastighed kan være medvirkende årsag til afsporingen. Den tilladte hastighed var 90 km/t på frie strækninger, og 70 km/t forbi stationer. Professor Lütken lavede en udregning, som viste, at toget havde kørt 105 km/t ved ulykken.

Det blev bemærket i op til flere stationsbyer, at toget kørte hurtigere end det plejede. Det blev forklaret ved, at toget var forsinket, så de øgede hastigheden for at indhente forsinkelsen. På toget var der to togetjente, som begge vurderede, at toget ikke havde kørt hurtigere, end det plejede.

Lokoføreren benægtede at have kørt med en meget højere hastighed end normalt, men indrømmede, at der kunne have været steder, hvor hastighedsgrænsen måske var overskredet en smule. Nogle passagerer på toget bemærkede den høje fart, pga. de høje støvskyer.

Sporarbejde

En tredje teori var, at ulykken skyldtes det sporarbejde som foregik på ulykkesstedet efter stationen. Skinnerne var ved en tidligere reparation lagt for lavt, og i sommeren 1913 var man i gang med at løfte dem op til rette højde. Ved sporarbejdet slog de to skinnestrengene en krumning, der blev rettet ud ved hjælp af jernstænger, og der blev skovlet ballast op omkring svelleenderne, så det igen var muligt at køre på skinnerne. Da toget var på vej, besluttede arbejderne at vente med at rette det næste sæt skinner. Da toget kørte forbi arbejderne, lød der et ordentligt brag. Toget blev afsporet, og de kunne se, at de bagerste vogne stod der, hvor de sidste havde arbejdet på skinnerne.

Det kan derfor være en kombination af flere faktorer, der gjorde, at toget kørte galt, men da man ikke kunne komme frem til en entydig forklaring, var der ingen der kunne holdes ansvarlig.

I alt blev 15 dræbt, mens 54 blev såret. De to trævogne, placeret i midten af toget, bærer det meste af ansvaret for det høje dødstal. Efter ulykken blev det derfor vedtaget, at man ikke længere måtte sætte trævogne ind mellem de nyere vogne.

Liste over ofrene

De dræbte

1 Hr. operasanger **Borré**, Düsseldorf.

2 Fru Frieda **Ertheller**, Nürnberg.

3 Otto **Ertheller**, Nürnberg (8 år).

4 Rolf **Ertheller** Nürnberg (4 år).



Bramming Egnsmuseum

5 Hr. grosserer **Karup-Smidt**, København.

6 Alfred **Kielstrup**, biografkontrollør (16 år), Nyborg.

7 Hr. konsul Konrad **Krause**, Wielandsstrasse, Charlottenburg, Berlin.

8 Fru docent, professorinde **Paulli**, København.

9 Hr. folketingsmedlem Peter **Sabroe**, Århus.

10 Enkefru forh. borgmesterinde **Smidt**, Lemvig.

11 Frk. lærerinde **Smidt**, Lemvig.

12 Hr. handelsrejsende Martin **Svenstrup**, Flensborg.

13 Richard **Wellner**, Dresden.

14 Arthur **Wellner**, Berlin.

15 Fru Antonette Camilla **Wilhelmsen**, Rimmersgade, Frederikshavn.

De sårede:

16 Fru **Borré**, Düsseldorf.

17 Fru Bine **Hansen**, Helsingør, Sjælland

18 Hr. Frode **Hjeronimus**, København

19 Fru **Ibsen**, Nordby, Fanø.

20 Hr. Rasmus **Iversen**, Brylle Mark, Knarreborg, Fyn.

21 Fru Trine **Iversen**, Brylle Mark, Knarreborg, Fyn.

22 Fru Frida **Kohl**, Hamburgerstrasse 29, Berlin.

23 Fru Margrethe **Krause**, Wielandsstrasse, Charlottenburg, Berlin.

24 Arno **Krause**, Wielandsstrasse, Charlottenburg Berlin (4 år).

25 Fru Dine **Madsen**, Fredericia.

26 Hr vicekonsul **Nordlien**, London

27 Hr. professor og docent **Paulli**, København.

28 Frk. **Petersen**, Esbjerg.



29 Hr. Lauridz **Randlev Hou pr. Odder.**

30 Fru **Randlev, Hou pr Odder.**

31 Fru Elisabeth **Wellner**, Dresden.

32 Hr. fiskeeksportør Ejnar **Wilhelmsen**, Esbjerg.

33 Fru rengøringskone Marie **Lauridsen**, Kronprinsensgade, Esbjerg

34-36 En kone fra Holsted

De uskadte passagerer, hvorom der har kunnet findes oplysninger:

37-39 Fru kommunegartner **Andersen**, Esbjerg.

40 Hr. vognopsynsmand **Bagge**.

41 Fru gasaflæser **Berthelsen**, Esbjerg.

42 Hr. Christian **Brandborg**.

43 Hr. trafikassistent Frans Alfred **Buch**.

44 Hr. kassefabrikant **Buchwald**, Esbjerg.

45 Fru Dorthea Elisabeth **Christensen**, Hørdam

46 **Christensen**, Hørdam, dreng (4år)

47 Hr. **Christrup**

48 – 49 **Clausens** to børn

50 Hr. fiskegrosserer **Enevoldsen**, Esbjerg.

51 Frk. **Esmann**, Esbjerg.

52 **Hansen** søn (barn) af Fru Bine Hansen, Helsingør

53 **Hansen** datter (barn) af Bine Hansen, Helsingør.

54 Hr. købmand M.M. I. **Hansen**, Hongkong.

55 Hr. driftsbestyrer A.C. **Henriksen**, Skovshoved



Bramming Egnsmuseum

56 Hr. murer **Johansen**, Hillerslev (Thy).

57 Hr. stationsarbejder I. T. **Johansen**

58 Fru forretningsfører **Larsen**, Esbjerg,

59 Hr. **Lauritsen**

60 Arnold **Madsen** (1½ år), Fredericia

61 Frk. Sørine **Nielsen**, Esbjerg

62 Hr. E.D. **Philips**, Abergavenny, England.

63 Hr. hestehandler **Rathmann**, Kolding.

64 Hr. Charles **Rée**, Abergavenny, England.

65 Hr. lærer **Skjærbech**, Forum ved Esbjerg.

66 Hr. fotograf Hans **Søfelde**, Odense

67 Hr. stationsforstander **Thomsen**, Skanderborg.

68 Fru stationsforstander **Thomsen**, Skanderborg.

69 Kammerpige hos familien Ertheller, Nürnberg (nr. 2-4).

Personale på eksprestoget

- der ikke kom til skade.

70 Hr. lokomotivfører C. F. **Petersen**

71 Hr. fyrbøder A. P. **Sloth**

72 Hr. lokomotivfyrbøder R. H. **Rasmussen**

73 Hr. togbetjent 748 **Jensen**

Deltagere i redningsarbejdet

Heri er ikke, med en enkelt undtagelse, medtaget DSB-personalet, læger og sygeplejersker med hjælpetoget fra Esbjerg, stationspersonalet fra Tjæreborg og medarbejdere ved stationerne i Bramming og Ribe, som stort set er unavngivne.

74 Hr. husmand Hans Kruse **Bruun**, Darumvej 64.

75 Fru husmand Lena Marie **Bruun** Dorthea, Darumvej 64.



Bramming Egnsmuseum

76 Jensine Dorthea Kruse **Bruun**, Darumvej 64

77 Hr. banearbejder Peter **Hansen**, Nørregade 50, Bramming

78 Frk. plejemoder (oversygeplejerske) Ane Marie Elise Caroline Heise,
København

79 Enkefru Lene **Petersen**, Darumvej 56

80 Stationskarl Peter Nikolaj **Sørensen**, Esbjerg.

Kilder

Hansen, Mogens. *Jernbaneulykken ved Bramming den 26. juli 1913*. Lokal-Årbogen 2013.

Hansen, Mogens. *Lene Pedersen – Darumvej 56, Bramming*. Lokal-Årbogen 2017 s. 81-86

Hegn, Stig og Olaf Bak. *Bramming 1913, banen – byen – Jernbaneulykken 26 juli*. Bramming bibliotek, Bramming kommune, lokalhistorisk forening for Bramming kommune, 1993.

<http://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=03> – 20/10 2017

Museumssag BRM 111 på Bramming Egnsmuseum.