STIG HEGN og OLAF BAK

BRAMMING 1913

Banen - Byen - Jernbaneulykken 26. juli

BRAMMING BIBLIOTEK

1993

INDHOLD

1	1913	3
2	En byvandring anno 1913	6
3	Stationen	13
4	Trafikassistent i Bramming	15
5	Hvad skete der den 26. juli 1913?	19
6	Auditørens redegørelse	22
7	Jeg så det ske!	29
8	Skillingsviser	35
9	Bibliografi	37

Udgivet med støtte fra
Bramming kommune og
Lokalhistorisk forening for Bramming Kommune

Ekspedition:
Lokalhistorisk forening
Vagn Olesen
Stårupvej 7
6690 Gørding
75 17 80 59

Omslagets forside:
Børn på Storegade ud for Sommerlyst

Omslagets bagside:
Brammingeulykken

Tryk:
Skovs Trykkeri Varde

ISBN 87-984570-0-0

1913

Det sidste år før verden gik af lave. Sådan hører man ofte året 1913 omtalt. Det sidste år før de to store verdenskrige, der afgørende ændrede verdensbilledet. 1913 var året hvor mange troede, at fremskridtet ikke kunne stoppes. De europæiske socialdemokratier diskuterede hvordan en krig kunne stoppes. Få var i tvivl om at det var muligt. Tilliden til teknikken var stor - selv der havde været advarsler. Da det store passagerskib Titanic sank i 1912 skete der noget, ingen troede muligt. Ligeledes med jernbaneulykken ved Bramming i 1913: Landet var blevet godt udbygget med jernbaner, som åbnede mulighederne for den industrialisering, der skulle forvandle Danmark fra et bondeland til en moderne industristat.

I 1913 lå Danmark på en europæisk andenplads, når man så på forholdet mellem banelængde og indbyggertal - kun overgået af Sverige. Men ulykken viste at den slags har sine omkostninger. Dødsfald ved jernbaneulykker var faktisk en almindelig foreteelse dengang. Det der i statistikken hedder "Dødsfald ved ulykkelig Hændelse i Aarene 1897-1915" viste et antal på 6.061, hvoraf jernbaner tegnede sig for 301, altså 5% - kun overgået af død ved drukning og rideulykker.

Fra at have været ingenting i 1874 da jernbanen blev anlagt, havde byen i 1913 overlevet sine børnesygdomme og var blevet en af de mere betydningsfulde på strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov. Men ikke en kendt by. Hvem kender en by, der ikke er 40 år gammel? Men pludseligt kom Bramming på alles læber på grund af ulykken: Kongen kom på besøg, der blev skrevet skillingsviser. Byen har næppe siden oplevet at komme i vælten på samme måde. Om udviklingen og om ulykken der gjorde Bramming kendt på godt og ondt handler det følgende.

Borgmesteren byder dig velkommen.

Hvad skete der 26. juli 1913?

Lørdag den 26. juli 1913 kl. 16.13 forulykkede eksprestoget, afgang kl. 8.20 fra København med englandsrejsende - det såkaldte emigranttog - ca. 1 km vest for Bramminge. Toget blev trukket af to lokomotiver, en K- og en A-maskine. Lokomotivføreren på den forreste maskine havde opdaget, at der et stykke forude var noget galt med sporet, men i samme øjeblik afsporedes den bageste maskine. Den forreste maskine sprængtes løs fra toget og fortsatte ca. 200 m henad banen, mens den bageste maskine med de efterfølgende vogne væltede ned i banegrøften. Kun den allersidste vogn blev stående på sporet. Toget medførte ialt 279 passagerer, hvoraf 15 blev dræbt og 54 fik større eller mindre læsioner. Blandt de dræbte var den socialdemokratiske folketingsmand Peter Sabroe. En senere auditørundersøgelse godtgjorde, at sporet på grund af varmen havde udvidet sig og forskudt sig i en kurve umiddelbart foran toget.

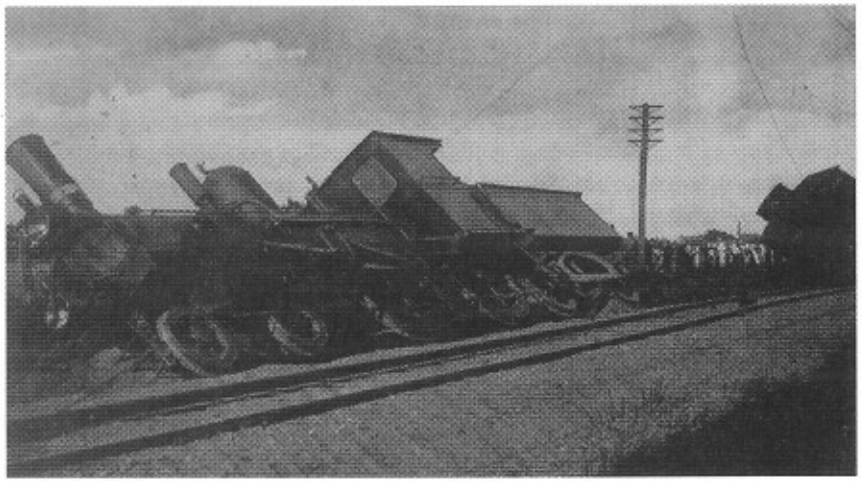
"Da Ambulancetoget fra Esbjerg var ankommet, blev de saarede efterhaanden bragt derind, og den første Forbinding blev anlagt. Vognmænd i Bramminge mødte straks med Automobiler og Hestekøretøjer for at føre Passagerer, Saarede og Døde bort. Blandt de hardtsaarede var en døvstum Kvinde, der med fem til seks andre blev ført hen til Efterskolens Sal. Det var et gribende syn at se hendes lille, helt uskadte Barn blive bragt hen til hendes Leje. Tre Saarede døde under Transporten til Esberg".

Hvorfor?

Næsten alle omtaler af ulykken giver den forklaring, at det var på grund af varmen, at skinnerne havde slået sig og toget derfor blev afsporet. Men det er en begrænset sandhed, for nu at sige det pænt. Der har været tre undersøgelser: dels politiets, dels DSBs auditør, dels en uvildig, professor Lütken fra Polyteknisk Læreanstalt. Men lad os prøve at stykke en forklaring sammen.

Den gængse forklaring på, at det var varmen, der var skylden, er ikke særlig god. Kl. 14 var temperaturen i Holsted 21.5 grader, og den højeste temperatur den dag var 22.9, og det kan man ikke kalde varmt. Alligevel var der måske noget med varmen. Inden afsporingen havde en skinne jo slået sig under et sporarbejde, der foregik på afsporingsstedet.

Lütken mener, en årsag må man søge i, at skinnepersonalet ikke havde lagt sten nok under skinnerne, så de derfor kunne give sig. Og her er vi nok ved er forklaring, der ligger sandheden nærmere.



A 154 er væltet i grøften mod nord - forreste maskine K 505 befinder sig til venstre udenfor billedet. Til højre den brunmalede godsvogn med bremsehus, QE 34468, bygget 1898. Den havde funktion som »stødvogn« ved uheld, da der var erfaring med, at det var de forreste vogne, det gik mest ud over ved uheld.

Politiets søgte hovedårsagen i at toget kørte for hurtigt, og afhørte så mange passagerer, de kunne få fat i desangående. Ganske mange endda to gange, fordi de i første omgang ikke havde udtalt sig om farten. Da folk var spredt over hele landet, var det et stort arbejde, der mildest talt forekommer komisk. Flere passagerer kørte tog for første gang, så de havde jo nok ikke den helt store forudsætning for at vurdere, om toget kørte for hurtigt. Men chefen for Statspolitiet ledede efterforskningen fra mandag den 28. juli - på foranledning af (stats- og) justitsminister C.T. Zahle, der efter valget havde dannet ny regering en måned før. Lütken mener også at hastigheden har været høj. På baggrund af bremselængden udregner han hastigheden til mindst 105 km i timen. Men bare med en hastighed på 80 km. i timen betyder 3 sekunders senere opbremsning end antaget 40 meter, og da hans udgangspunkt er 350 meter, betyder det en del. Hvem siger, at lokomotivføreren har bremset i samme sekund, han følte, der var noget galt. Lokoførere er jo trods alt ikke jetpiloter. Lokoførerens forudsætning var, at de nye 45-kgs skinner let tålte en hastighed på 100 km i timen. Så hastigheden i sig selv var ikke årsag til ulykken.

Et andet kritikpunkt har været, at sporet ikke har været ordentligt tilset. Det fremgår af en redegørelse fra Justitsministeriet, at reglerne for sporets pasning ikke har været overholdt. Det virker lidt som om det foreskrevne tilsyn kun har fundet sted, når den pågældende baneingeniør kom forbi. Lütken kritiserer den

måde, baneafdelingen fungerer på. Det er navnlig det uprofessionelle, der stikker i øjnene efter hans mening. Det virker som en rimelig kritik - ikke som justitsministeriet, der retter en sønderlemmende kritik mod baneformand J.J. Christiansen. Kritikken har særligt rettet sig mod hans foresatte, overbanemster Johan Vilhelm Trabolt, der havde en strækning på 75 km og 12 arbejdskolonner under sit domæne. Men det korte og det lange i den slags kritik - og for Trabolts vedkommende forfulgte den ham vist resten af livet - er, at det er et politisk spørgsmål, nemlig om bemandingen af DSB, som kritiseres af Lütken.

Ansvaret

Det ansvar, der så skal placeres, handler om, hvorfor skinnerne ikke var lagt ordentligt, hvorfor der ikke var signal om langsom kørsel under skinnearbejde, hvorfor tilsynet ikke var tilstrækkeligt, hvorfor ulykken fik det omfang, den gjorde. Det sidste havde sin årsag i, at man havde brugt nogle små vogne, fordi Trafikkredsen i Fredericia ikke "uden ganske ekstraordinære og i andre Henseender praktisk uheldige Foranstaltninger" kunne skaffe nyere store vogne. Næsten alle dræbte befandt sig i en trævogn, der var bygget i Kristiania(Oslo) i 1894. Det er alle ting, der peger højt op i systemet. Trafikministeren, der var til stede på ulykkesstedet fra lørdag aften til søndag aften, var nyudnævnt. Han var bankdirektør og hed J. Hassing Jørgensen - mest kendt for at have redet trådene ud efter Alberti. Han fik senere gennemført både Statsbaneloven og Jernbaneloven og var også formand for Handels- og Kontoristforeningen i København (1914-17). Om den nye regering bedrede på forholdene, skal jeg ikke kunne vurdere.

Men jernbaneulykker krævede betydelige dødsofrene i perioden omkring 1. Verdenskrig: Gentofteulykken 1897 med 40 dræbte, Bramming 1913 med 15 dræbte, Vigerslev 1919 med 40 dræbte. At passagertallet næsten var fordoblet på de tyve år rokkede jo ikke ved de betydelige tal. Noget der optog sindene dengang - og med rette.

[2] se senere.

[3] Jernbanens hvem hvad hvor. 1959. side 19.

[4] Løbeseddel til Kolding Folkeblad. Søndag den 27. Juli 1913.

Auditørens redegørelse

Dansk Jernbaneblad 21. oktober 1913 - [uddrag]

Eksprestog 936/1029 Fredericia-Esbjerg bestod af 2 Maskiner og 10 vogne, oprangerede saaledes: Lokomotiv K 505, Lokomotiv A 154, Vognene Qe 34468, Em 2151, As 283, Cb 466, Cb 1003, Aa 20, Cn 11049, An 447, Cm 10277, Cm 10226,ialt 34 Vognaksler, 24,9 Vognladninger.. Vægten af Maskinerne med Tendere i Tjenstfærdig Stand er for K-Maskinens vedkommende 69,3 Tons, for A-Maskinens 53,8 Tons.[K 505 var fremstillet 1894 af Neilson i Glasgow, ombygget i Århus 1930, udrangeret 1957; A 154 var fremstillet af Hartmann i Chemnitz 1886 og blev først udrangeret i 1938] Af Vognene var de tre forreste Overførselsvogne fra København, de fire bageste indgaaede til Fredericia i Tog 934 og de to CB-Vogne og Aa-Vogne indrangerede i Toget i Fredericia. Q-Vognen og CB-Vognene var to-akslede, de øvrige fireakslede Truckvogne.

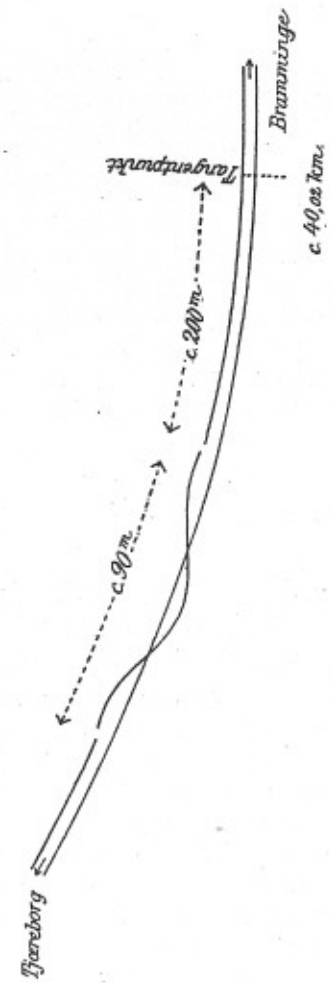
Afsporingen skete over 100 m inde i en 10,000 Fods Kurve, hvis Centrum ligger i Nord, og som begynder i km ca. 40,1, godt en halv km Vest for Bramminge. Togets Vogne laa for største Delen i nordlige Banegrøft, halvt væltede over mod den derværende lave Skraaning. Den forreste vogn var drejet med Forenden Syd over ind i Sporet. Den Bageste vogn var på Spor med alle Hjulene. Af de tre Kupévogne midt i Toget var Cb 466 kastet ud til siden og stod i til Dels splintret Tilstand Syd for Toget paa tværs af Togretningen med den ene Ende ind mod Bagenden af As-vognen. Cb 1003 var fuldstændig skilt fra sine Hjul og laa Syd for Sporet med Bunden i Vejret, ligeledes i til Dels splintret Tilstand; den synes at have slaaet en eller flere Kuldbøtter efter Udslyngningen fra Toget, idet der var Mærker af Vognkanten og en Buf paa Jorden, og der sad Græstotter og Jord paa dens Buffer. Vogn Aa 20 var aldeles knust, og dens Ruiner laa for største Delen Syd for Sporet sammen med Cb 466 og dannede iøvrigt en kompakt Masse af Splinter, fastklemte mellem As- og Cn-vognen, hvis Buffer omtrent berørte hinanden; største Delen af dens Tag laa hen over de stærkt beskadigede Enheder af disse to Vogne. Aa-Vognens bagerste Truck var trængt ind under Cn-Vognen, hvis forreste Truck var trængt tilbage. Den anden Truck af Aa-Vognen samt to toakslede Hjulsæt, det ene med fuldstændig knækket Aksel, laa under Vogn Cb 466. Alle de øvrige Vogne i Toget var beskadigede i den ene eller begge Ender. Omfanget af disse Beskadigelser var størst ved det knuste Parti af Toget, og derefter jevnt aftagende baade mod Togets For- og Bagende.

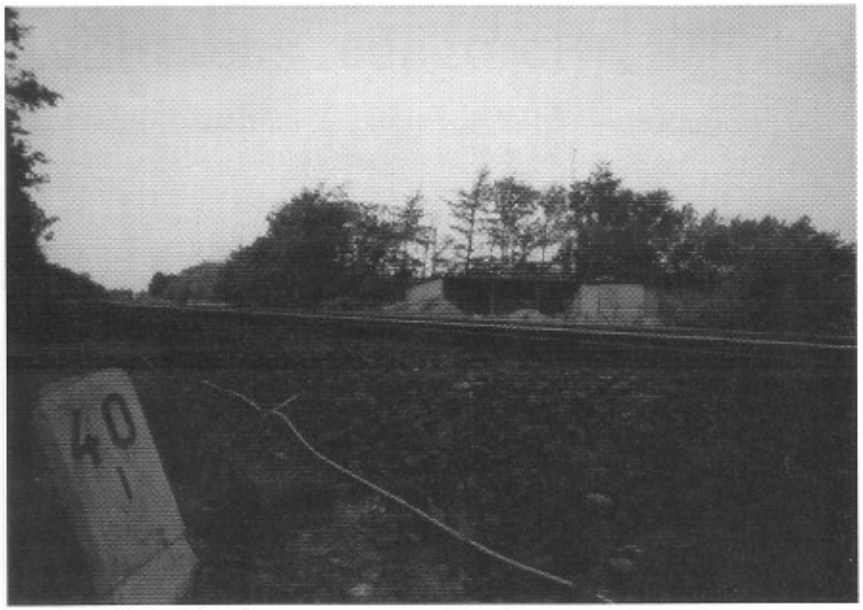
Banebestyreren i 2den Kreds.

Fredericia, den 18. August 1912.

Til Chefen for Statspolitiet,
Tøjhusgade 17, København.

I Anledning af Deres Skrivelse af 15. ds. tillader jeg mig nedenfor at give et Rids, der viser, hvorledes Skinnesprængningen paa Ulykkesstedet ved Bramminge ligger i Forhold til den derværende Kurves Tangentpunkt:





Afsporingen startede her - det er ud for Industrivej 10 (Th. Jensen VVS) eller 12A Bramming Værktøjsliberi) - og fortsatte mod vest, til venstre i billedet.

Hvad Sporets Tilstand bemærkes: I Somrene 1911, 1912 og 1913 er der over Strækningen Lunderskov-Esbjerg indlagt nyt svært Spor - der dog endnu ikke er færdigt over en del af Strækningen Tjæreborg-Esbjerg. Sporafløbet fandt Sted i Formandsstrækning 226, der begynder kort Øst for Bramminge og naar til c. 3 Km Vest for Afløbsstedet. Det nye Spor var nedlagt paa denne Strækning i Sommeren 1912 og havde derefter faaet paakørt Ballast i rigelig Mængde. Sporet havde under Nedlæggelsen ikke faaet sin fulde Højde og skulle derfor i indeværende Sommer løftes. Dette Arbejde har staaet paa fra omkring Begyndelsen af Maj og paabegyndtes ved Strækningens vestlige Endepunkt og var den 26. Juli naaet til Stedet, hvor Ulykken skete. Højdeløftningen er foregaaet paa den Maade, at Ballasten først er blevet afskovlet udvendig i Sporet, derefter er Skinnerne blevne løftede ved Hjælp af en Løftestang, der er anbragt paa en Klods, nedlagt i et ved Løftestedet indvendig for Skinnen gravet Hul, hvorfra Løftestangen er ført ind under Lasken eller Skinnefoden. Højden er fastslaaet af Baneformanden ved Hjælp af hans Sigteapparater, og den til at holde det løftede sted af Skinnen oppe fornødne Understopning har straks fundet sted.

Om Formiddagen den 26. Juli d.A. havde Banekolonne 226 løftet Spor paa Ulykkesstedet og derunder færdig løftet og behandlet 3 Skinnelængder. Efter Middagshvilen Kl. 12-1.30 afskovlede Kolonnen Ballast i Sporets udvendige Sider. Kl. c. 3 Eftermiddag genoptoges Arbejdet med Løftningen. Under Arbejdet med at løfte den sidste Skinnelængde, altsaa om Eftermiddagen, fremkom der i denne et lille Udslag til Nord (Kurvens indvendige Side), medens man, efter af Skinnesamlingerne i begge Ender var løftede, derefter løftede ved Midten af nordlige Skinnestreng, altsaa førend Midten af sydlige Skinnestreng var løftet. Udslaget opgives til c. 5 cm eller mindre. Sporet blev af Kolonnen rettet derved, at det, efter at Understopningen af Svellerne var fuldført, blev trukket ind i rette Stilling med Jernstænger.

Hvad Aarsagen til Afsporingen angaar, foreligger der tre Muligheder: enten Sporet, det rullende Materiel eller Toghastigheden. Togets Hastighed har ved Ulykkesstedet sikkert ikke været over den tilladte. Derudover ville Toget i saa fald være kørt over den yderste Skinnestreng i Kurven, fordi den nærmere Grund til Afløbet da maatte være, at Toget havde haft større Fart, end Kurven var konstrueret til at kunne taale. Men Afsporingen skete jo til den indvendige Side af Kurven. De paa de afsporede Vogne forefundne Beskadigelser maa i øvrigt, efter hvad Aarhus Centralværksted oplyser, alle anses for at være Følger, ikke Aarsager til Ulykken.

Ved afsporingen blev de bagerste vogne presset frem, så de mellemliggende 3 trævogne blev splintret. Da afsporingen var slut stod vogn nr. 7 ved vogn nr. 3.

Tog 3641 passerer ulykkesstedet den 9.6.1993 på vej mod Bramming.

Overbanemester Trabolt har opstillet den Formodning, at Afsporingen kunde skyldes, at Toget, særlig med stærk Fart, vilde være tilbøjeligt til at hoppe af Sporet paa det Sted, hvor det er løbet op ad Overgangsskinnen mellem løftet og ikke løftet Spor - en halv Skinnelængde med en Stigning af c. 1:140; Denne Formodning - der forøvrigt maatte medføre, at der skulde gives Signal til forsigtig Kørsel i Overgangen - maa dog formentlig uden videre forkastes. Man synes herefter ikke at kunne tænke sig nogen anden Grund til Afsporingen end den straks - ogsaa af Banebestyreren i 2den Kreds - antagne, nemlig at Sporet paa Grund af Varmespænding har slaaet ud i en Kurve, som Toget ikke har kunnet passere. Garantien imod Udslag af Varmekurver paa Grund af Udvidelser maa ligge i Ballastens Modstand mod Svellernes Bevægelser. Det maa da antages, at denne Modstand i dette Tilfælde har været for svag, og at dette skyldes Ballastens Løshed, dels paa Grund af dens Beskaffenhed, dels fordi der nylig var arbejdet med Sporet, mulig tillige, at der har været temmelig knap med Ballast, hvilket sidste dog sandsynligvis kun har haft mindre Betydning. Forudsætningen for en Varmekurve er derhos, at Temperaturaabningerne, der maa antages at have været tilstede i Sporet, ikke har kunnet optage Skinneudvidelserne, eller at disse Aabninger ikke har kunnet fungere efter deres Bestemmelse, fordi Laskerne har været for haardt spændte. Denne sidste Mulighed maa være mere nærliggende ved dette nye Spor, hvor Laskeforbindelserne har 6 Bolte, og Skinner og Laskerne ikke er slidte. I nærværende Tilfælde er Laskerne ikke blevne løsnede under Sporarbejdet, uagtet dette ifølge Ordre G 35 (Baneafdelingens Ordresamling Nr. 28) burde være sket, særlig da Sporet havde vist sig at ville slaa ud.

Ved Ulykken dræbtes 15 af Togets ca. 280 Passagerer, desuden blev 21 Passagerer haardt eller lettere saarede eller fik Nervechoc. Alle de dræbte med Undtagelse af een - Alfred Kielstrup - var 2den Kl. Passagerer, der kørte i den knuste Aa-Vogn.

Det bør formentlig overvejes, om der ikke bør træffes nye Bestemmelser til Sikring mod Kurver i Sporet paa Grund af Temperaturspænding. Der kunne masske være tale om at forbyde visse Sporarbejder i stærk varme.

Aage Andersen

[5]En juridisk uddannet tjenestemand, der leder undersøgelser i sager vedrørende tjenstlige fejl og forsømmelser begået af ansatte under Ministeriet for Offentlige Arbejdr (Juridisk Ordbog).

Jeg så det! Øjenvidner

Skolelæreren:

-Jeg havde plads i en gennemgangsvogn fyldt med rejsende, og vi havde svært med ikke at genere hverandre, sådan blev vi rystede. Det var den varmeste dag, jeg har oplevet; vi havde alle vinduerne trukket ned, hvilket blev vort held, da vi senere skulle den vej ud. Jeg så til klokken, da vi passerede Bramminge. Der var indvundet 10 min. af forsinkelsen. Men så indtraf katastrofen; vi kørte af sporet; vi blev rystede som legetøj i en æske. Uvilkårligt prøvede vi at rejse os op, men det var unyttigt; vi fik det ene stød efter det andet af de bageste vogne, os så endte det med, at toget lå i grøften. Jeg sad i vognen nærmest de ældre vogne, der fuldstændig knustes. Pakvognen blev stående - dog ikke på skinnerne; de var jo revet op.

En togbetjent kom til vinduet og spurgte, om der var nogen kommet til skade i vor kupé; jeg svarede nej, men spurgte samtidig, om der var ild i vognen, jeg vidste jo dengang ikke, at hele toget var væltet. Der var et par damer i kupéen, der tog til at besvime, men da der ingen var, der tog sig af det, så kom de snart i tanker om at gå samme vej som vi andre - ud ad vinduet. Jeg var den sidste, der forlod kupéen. Jo, for det viste sig, at alle damerne - de var i stort flertal - ville ud på en gang, hvilket jo ikke kunne lade sig gøre, så der måtte en til at holde orden, og skulle en skolemester ikke kunne påtage sig det, hvem skulle så? Den sidste dame, jeg hjalp ud, var en frue fra Randers; hun havde et barn på skødet, så hun var nødt til at vente. Barnet var en halvt år gammel dreng. Både barnet og moderen havde fået adskillige knubs og stød, idet vi andre faldt ned over dem, og navnlig da vognen begyndte at hælde til den side, hvor de sad. Hun havde også en 6-års dreng med, det var en rask fyr. Så snart vognen lå stille, kravlede han ud ad vinduet.

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. Jeg fik øje på hovedet af en kvinde allernederst i dyngen; jeg kravlede derind, måske var der liv i hende endnu, måske var der noget, hun ville sige. Blodet dryppede fra hendes næse og mund, hun var død.

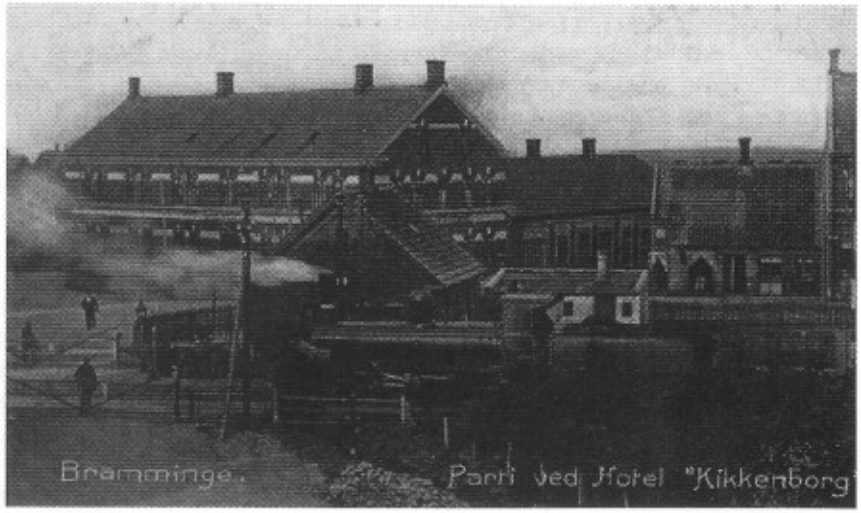
Mest betagende var det at se de forældre, de savnede deres børn. Var børnene kommet til skade. Den føromtalte frue fra Randers døjede med at have sin lille dreng i fred; hun havde lagt ham på et tæppe og han var falden i søvn, men så kom tjenstvillige damer - så én og så en anden og sagde: "Der er jo et barn, det er vist det, de leder efter derhennne", og de var parate til at tage drengen og løbe med ham.

Struer i juli 1953: Peter Antonsen, tidligere lærer i Koksprang
John Truelsen, Statspolitibetjent 18. august 1913

Sadelmageren:

Fhv. sadelmager Kristian Iversen Kristensen oplyser, at han var sammen med sin mor, som stod og snakkede med musiker Bonde, der boede for enden af Søndergade. Emigrantekspressen kom brusende gennem byen, og kort efter lød et stort barg - toget var løbet af sporet. Læge Nielsen, der boede i Jernbanegade, kom kort efter cyklende på vej til ulykkesstedet, og han sagde til KIK om han ikke kunne bære hans lægetaske derud. Det gjorde han, og det første de så, da de kom til ulykkesstedet, var Peter Sabroe. Han fik en indsprøjtning, men døde kort efter. Doktor Nielsen gav som tak KIK en hel sølvkrone.

Interview af O. Bak 24.8.1983



Jernbaneoverskæringen overfor Hotel Kikkenborg med ledvogterhuset bag en uidentificeret G-maskine - i østenvind!

Et skolebarn:

Fhv. lotterikollektrice Ragna Tonnesen oplyser, at hun tydeligt kan huske, at Chr. den 10. var på besøg i Bramming dagen efter ulykken: Alle vi skolebørn skulle hilse på kongen, og vi blev stillet op på en lang række på den sti, der var langs med banen på sydsiden, stien til Darum. Da vi så stod her, kom kongen og gav os hånd, så jeg har trykket kongen i hånden!

Interview af O. Bak 23.1.1985

En sygeplejerske:

Som ved et held var jeg paa Telefoncentralen, da det første Budskab kom om, at Englands-ekspressen var væltet udenfor Byen. Jeg styrtede af Sted langs Banelegemet. 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 Staaltraad.

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. En meget svær Herre raabte hele Tiden: "Ich sterbe, ich sterbe". Der var en hvinen, saa jeg troede, jeg var bleven syg. Jeg havde min Raasilke-Kjole paa. Smøgede Ærmerne højt op og Kjolen med og så tog jeg fat. Jeg spurgte en af Banens Konduktører efter Forbindingskasse og en Baare, han kom øjeblikkelig dermed. Imens tog jeg fat og forbandt med Lommetørklæder, og hvad jeg havde ved Haanden. Træstumper brækkede jeg tilrette og brugte som Skinner. Forbindingskassen kom hurtigt til stede, og den var i udmærket orden. Til at begynde med raabtes der paa Læger ustandselig, og de saarede ville hindre mig i at røre ved dem, men da de saa, jeg kunne hjælpe, hørte jeg dem alle Vegne fra raabe, "Schwester, Schwester!" Uheldigvis var alle Byens Læger i Praksis. Jeg arbejdede uden Ophold; så snart én var befriet, og jeg havde faaet anlagt Forbinding var Konduktører og Egnens Folk parate med Baarer og bar den paagældende over Marken. En ung Frue skreg: "Alles kaputt, lass mich in Ruhe sein, ich will sterben." Jeg protesterede, "DE skal reddes," sagde jeg, men der maatte 2 Mand til at holde paa hende, mens vi fik Skoen og Strømpen skaaret af ... et stort gabende Hul, hvor Blodet ustandseligt løb af. Jeg anlagde Skinne og Compres-Forbinding, og hun holdt op at skrige. Hun var dog glad og taknemlig, saa snart jeg var færdig. En Moder laa med sin lille Dreng i Armen, og han havde et gabende Saar i Hovedet. En yngre Herre havde faaet begge Ben knust.

Caroline Heise i Berlingske Tidende juli 1913 og i Ribe Stifttidende 30.7.1913

Ledvogteren

Ledvogter Hans Peter Devantiers Hustru, Ellen Marie, født Andersen, forklarede, at hun stod ved de nedlukkede bomme i Bramminge by, da det forulykkede tog passerede her forbi, idet hun paa dette tidspunkt passede lukningen. Da hun så toget komme ved ledvogterhus nr. 20, lukkede hun bommene ned og blev stående, indtil toget havde passeret hende. Toget kunne hun dårligt se for støv, da det kørte meget hurtigt, hvilket dette tog altid plejer. Der stod en mand fra Bramminge, som hun dog ikke ved, hvad hedder, og idet toget passerede dem, sagde han: "det kører meget hurtigt," hvortil hun svarede: "Det gør det altid".

J. Pedersen, overbetjent, 29.7.1913

Trafikassistent og passager

Frans Alfred Buch, født i Rudkøbing 26. april 1881, for tiden tjenestegørende trafikassistent ved godsekspeditionen i Århus H., der sad i den 3. bagerste vogn: Selve ulykken skete meget hurtigt. Det hele var over på 3-4 sekunder. De fik først et stærkt stød, som om de kørte over et sporskifte, derefter flere stærkere og væltede så. Han beholdt fuldstændig sin ro, kastede benene op på bænken og råbte til sine medrejsende om at gøre det samme, idet han troede, det var et togsammenstød, som han i mindre udgave havde været med til i Tyskland.

Da ulykken var sket, kravlede han ud af vinduet; han var én af de første, der var ude. Han løb et stykke langs toget og så, hvad der var sket. Den første funktionær, han mødte, spurgte han, om der var gået bud ind, og da han mente nej, lod han ham løbe, da han selv på grund af en gammel brokskade kun dårligt kan tåle det. Umiddelbart efter bemærkede han, at telegraftrådene var sprængte, og skånede så ikke sig selv længere. Han løb alt hvad han kunne ind til byen, hvor han vidste, at han langt nærmere end fra stationen kunne telefonere. Det var et gæstgiveri i den vestlige del af byen. Derfra telefonerede han til Esbjerg om ulykken og forlangte hjælpetog og ambulance sendt ud snarest. På svaret fra Esbjerg station kunne han forstå, at de hidtil ingen meddelelse havde fået.

Tilbage på ulykkesstedet deltog han tildels i det forefaldende arbejde, dog ikke så meget, da hans kræfter på det tidspunkt vare brudte, og han, da han så ulykkesstedet nærmere, blev en del oprevet. Han hjalp med at lægge de døde på vognene til Bramminge, flyttede lidt rejsegods sammen etc. og blev der til kl. c. 7, da han i et automobil kom ind til Esbjerg.

Chr. P. Christiansen, statspolitibetjent i Århus 9. august 1913

Trafikassistent Buch løb fra ulykkesstedet op til Gæstgivergården til venstre i billedet af Storegade for at telefonere efter hjælp fra Esbjerg. Bemærk olielampen til højre mellem de to elmaster - der var ikke elektrisk gadebelysning endnu.

En banearbejder

Ekstraarbejder A. Andersen, der deltog i sporløftningen, stod ved det nordlige banehegn. Da tog 1029's maskine var tæt ved ham, vendte han sig og så mod vest for ikke at få støv eller småsten i øjnene. Han fulgte da med blikket toget under dets forbikørsel. Han bemærkede da, antagelig idet togets 3. eller 4. bageste vogn var ud for ham, at, som det forekom ham, en vogn, der nu var en eller halvanden vogns længde vest for ham, gled eller hældende sydover og at samtidig sporet gled mod syd. Da han derefter rettede blikket lidt fremefter, så han at et hjul løb afsporet udenfor nordlige skinnestreng. Det er sandsynligt, at de var ved den ved afsporingen sprængte skinnesamling. Straks efter løb toget af sporet med et brag og telegraftrådene klirrede stærkt, idet en telegrafpæl på banens sydside væltede og vognene under løbet efter afsporingen skurede mod en telegrafpæl på banens nordside.

Aage Andersen, Auditør ved Statsbanerne 15. september 1913

En ung pige

Hun var fra København og skulle til Esbjerg: Kort før toget væltede, stod hun og tale med konduktøren ude på platformen, og de havde talt om, at det var en rasende fart, toget kørte med, og konduktøren havde sagt, at de var nødsaget til at køre stærkt for der var ikke lang tid, før de skulle være i Esbjerg. Pludselig mærkede de, at der var noget galt med toget og konduktøren havde da grebet hende og sprunget af toget.

A. Jørgensen, statspolitibetjent i Vemb 9. august 1913

Bine Hansen

Familien sag i den bagerste af de tre små vogne. Hun syntes at hun mærkede, at toget bevægede sig både frem og tilbage; det knagede og bragede i træværket og pludselig fik hun et slag i højre side af hovedbunden, hun mærkede hun blødte, og ligesom tabte bevidstheden, men kom straks til sig selv, og hun og datteren stod på jorden mellem skinnerne, medens alt træværket var splintret omkring hende. Hun råbte på sønnen som svarede fra en bunke træstykker, hvorfra han kom krybende, omtrent uskadt.

Lannøe, statspolitiet i Hillerød 18. august 1913.

Postmesterens hustru

Familien sad i den 3die bagerste vogn, og hun sad overfor sin mand på den bagerste bænk i kupeen. Hun mærkede intet usædvanligt før der kom nogle stød og hun blev slynget over mod sin mand, samtidig var hun klar over, at det var galt og løb ud på gangen for at komme ud til børnene, som hun kunne høre skreg ude på toilettet. Da hun kom ud på gangen var vognen allerede begyndt at hælde meget til højre, men hun nåede dog hen til toilettet, men kunne ikke få døren op, og børnene kunne heller ikke åbne den. Medens hun stod her fik hun også et hårdt stød, formentlig ved, at vognen væltede, og stod vognen nu stille, hvorefter hun sprang ud af kupédøren, der stod åben og fik børnene ud gennem vinduet, og senere så hun så sin mand, men hvordan han var kommen ud, ved hun ikke, men der var ingen af dem, der havde taget nogen skade.

A. Jørgensen, Statspolitibetjent 19. august 1913

Skillingsviser

Sorgen nu sit indtog holder
i vort lille Danmarks land.
Liden tue her forvolder
død for mangen ærlig mand.
Medens solen smiler venlig ned
i en frodig frugtbar egn,
lurer død, elendighed
lumsk bag banelegemets hegn.

Toget stolt og hurtigt kører
med en stålhest for og bag.
Da med ét et brag man hører
i den stille sommerdag.
Rædselsskrig fra sky af damp og jord
fylder luften, hvilken gru!
Mangen fader, barn og mor
sønderlemmes i et nu.

Ægtefæller her fandt døden
hård og grusom, hånd i hånd.
Stor og frygtelig er nøden
ved det pust af dødens ånd.
Selv vor store, kære børneven
Peter Sabroe måtte bort.
Aldrig får vi vel igen
én, der gør som han har gjort.

Tungt og dybt vil savnet være,
særlig tungt dog for de små,
Sabroe's navn bli'r holdt i ære
fra hvert slot til småmands vrå.
Hvorfor hented' skæbnen netop dig,
som uegennyttig sled:
Danmarks småbørns kærlighed.

Dem, der måtte livet miste
i en nutids rastløs jag,
for tilværelsen at friste,
mindes skal fra denne dag.
Tiden iler frem med raske fjed,
mange finder dog ej ro,
når de kører rask afsted
og passerer Sneum Bro.

Tekst: Carl Lindqvist,
Bladcentralen Århus

Melodi: Sølvertråde

Sorgens mørke sky nu over landet hviler,
bringer bud til mangt et før så lykligt hjem;
Vore tanker mod de sorgbetyngde iler,
og først sent vil slig ulykke gå i glem.
Rig og fattig ramtes her så brat og gruligt,
døden brugte her sin skarpe, hårde le;
Skønt man hjalp så meget, som det blot var muligt,
mangen én af dagens lys fik mer at se.

Did mod Esbjerg stormed toget frem med vælde
trygge følte sig jo hver en passager,
ingen tænkte sig, at døden ville melde
sig så brat - man var jo målet nu så nær.
Som et lyn fra klarest himmel kom da sorgen,
i et nu var liv forvandled brat til død,
sorgens engel gæsted hytten ja og borgen,
i et øjeblik blev alt til sorg og nød.

Hist ved Sneum Broe løb toget ud af sporet,
vogne knustes, ganske som var de af glas;
ned i jorden havde de med kraft sig boret,
kun én vogn i toget blev på rette plads.
Luften genlød nu af staklers skrig og hvinen,
grufuldt lød det i den stille sommerdag;
15 døde straks, de skånedes for pinen, -
ja, den dag vil mindes som en sorgens dag.

Frygteligt der er for dem, som hele livet
vil få mén af, hvad der skete dem den dag,
ej det øjeblik de glemmer, det er givet,
da med et de hørte jammer, skrig og brag.
Og de mange, der har mistet deres kære,
sidder nu med sorg som gæst og gråd på kind;
gide de må få kraft, så sorgen de kan bære,
til den hyller sig i glemslens kåbe ind.

Tekst: Forlagsboghandelen, Vingårdsstræde 18, København.
Melodi: Skamlingsbanken

Bibliografi

- bøger om Bramming og banen

Bay, William: Danmarks damplokomotiver. 1977: side 85: Billede af A 135 på Bramming station 1934 og tilsvarende side 134: Pr 908 i 1960, side 86: Bramming ulykken.

Christensen, H. Gerner: Tog for begyndere. 1985: side 34: Billedes af MZ-lyntog i Bramming

Christiansen, H. Gerner: Kulrøg og dampslag. Malmö, 1976: figur 25 og 29: R 947 hhv Pr 926 på Gørding station i 1954.

Damgaard, Holger: Oppe og nede i København 1908-45. 1987, side 35: Foto af Bramminge ulykken 1913.

Danmark. Ved Svend Cedergreen Bech. 1988. Bind: Vestjylland, side 21: Billede af Bramminge-ulykken.

Danmark. Ved Bent Rying. 1973. Bind 10, side 155: Billede fra Bramminge-katastrofen.

Danmarks Jernbaner. Historisk og biografisk Haandbog. Redaktion: Martin Buch og C.J. Gomard. Bind 1. 1933: side 59: Bramminge Jernbanestation. Side 213: Gørding Jernbanestation. Side 254-56: Den jyske Sydbane: Lunderskov-Varde - 3. Oktober 1874. Side 259-60: Bramminge-Ribe Banen 1. Maj 1875. Side 350: Bramminge-Funder Banen 1. Dec. 1916. Side 470-71: Bramminge ulykken 1913. Bind 1, side 97-472 genoptrykt 1987.

Esbjerg 1868-1943: Arne Sørensen: Træk af dagliglivet: side 315: Bramminge ulykken

Guldbæk Christensen, J.: Strejftog. 1986. Bind 1, side 24: Bramming station og stationsforstander Sick. Side 13, 26, 29, 33, 35, 38, 48: lokomotiver og vogne på Bramming station. Side 60: Gørding station.

Hansen, Jeppe: Danske jernbanestrækninger 1844- en bibliografi. 1981: side 35: Bramminge-Laurbjerg. Bramminge-Ribe-Tønder. Side 37: Lunderskov-Esbjerg-Varde

Illustreret Tidende 1912-13. Side 525: Jernbaneulykken ved Bramminge

Jensen, Niels: Danske jernbaner 1847-1972. 1972: side 49-50: Lunderskov-Varde. Side 52-53: Bramming-Ribe. Side 182-83: Bramminge-Grindsted.

Jensen, Niels: Vestjyske jernbaner. 1977: side 13-16: Bramming-Esbjerg-Varde. Side 20-24: Bramming-Ribe banen.

Jernbanens hvem hvad hvor. 1959: side 19: Bramminge ulykken 1913

J.G.: Uheld: Brammingeulykken. I: Signalposten 1980/4 side 156-161.

Kann Rasmussen, Aino: Bramming station 1874-1974. Udgivet af Esbjerg Museum. 1975. 35 sider. Med 29 fotografier af Leif Bo Eriksen.

Mose Nielsen, Kai: Danske damplokomotiver - som jeg så dem. Malmö, 1978: Side 51: Billede af Pr 921 på Bramming station 1958.

Poulsen, P.L.: 47 Aar ved D.S.B. 1943: Kapitel XII side 101-127: Bramminge [ca. 1898]

Ralk. Udgivet af Ribe amts lægekredsforening i anledning af foreningens 125-års jubilæum. 1987: side 20: Bramming ulykken 1913

Undersøgelse, Statspolitiets, angaaende den d. 26. Juli ved Bramminge indtrufne Jernbaneulykke. 1913

Vejledning i lokalhistorie. 1985: side 31: foto af bænk på Bramming station

ISBN 87-984570-0-0