

## Brammingeulykken

af Lars Christensen

Kilde:

<http://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=03&n=brammingeulykken>

Fra hjemmesiden: Jernbanen.dk - Kopieret til Bramming Byhistoriske arkiv september 2012 af stig hegn

Den 26. juli 1913 skete en af de værste jernbaneulykker i Danmarks historie, da Tog 1029 - også kendt under navnet "Emigranten" - afsporede umiddelbart vest for Bramminge station. Ved ulykken omkom 15 personer, ligesom mange blev hårdt såret. Brammingeulykken fik i samtiden stor bevågenhed fra offentligheden og alle detaljer blev taget op af pressen samt i de tre rapporter, som blev udarbejdet for at finde en årsag til ulykken. Årsagen blev dog aldrig entydigt fastslået.

### **Byen, banen og emigranten**

Inden vi følger Tog 1029 på dens færd mod Esbjerg den varme eftermiddag lørdag den 26. juli 1913, så lad os se nærmere på den by, der blev kendt landet over for en af de værste jernbaneulykker i den danske jernbanehistorie.

Bramminge var en udpræget stationsby, der var opstået efter at banen fra Lunderskov til Varde blev indviet den 2. oktober 1874, men der havde dog været en mindre bebyggelse allerede inden banen blev anlagt. I modsætning til de andre mellemstationer på strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg fik Bramminge en forholdsvis stor stationsbygning meget lig den som man havde i Lunderskov, hvilket skyldtes at man allerede på det tidspunkt havde besluttet at anlægge en bane mellem Bramminge og Ribe. Denne bane blev indviet den 1. maj 1875. Efter indvielserne voksede byen hurtigt op, da Bramminge nu var blevet et knudepunkt for jernbaneforbindelserne til Ribe, Esbjerg og Lunderskov, ligesom det også havde en vis betydning at banen var anlagt ved Ribe-Varde landevejen. Trafikassistent P. L. Poulsen skildrede i sin erindringsbog sin ankomst til byen, da han en kold aprildag i 1892 meldte sig til tjeneste på stationen. Det er ikke nogen flatterende beskrivelse af byen, som Poulsen kommer med, idet han nøgternt konstaterer, at byen bestod af en vindmølle, en gammel landevejskro og en snes småhuse med et forblæst udseende. Det triste indtryk blev dog hurtigt ændret, da han fandt at byens borgere, der hovedsagligt var tilflyttere, var yngre tiltalende og energiske personer.



I 1913 havde man fra Bramminge seks tog dagligt, der kørte til Esbjerg, mens der var seks afgang til Lunderskov. Tilmed havde man fire gange om ugen et nattog med sovevogn, der kørte helt til København, således at man kunne ankomme til Hovedstaden klokken 08:12. På Ribebanen havde man syv togpar dagligt, hvor der via den dansk-tyske grænsestation var forbindelse til Hamborg.

Med morgentoget kl. 05:35 kunne man være i Hamburg kl. 11:57. Stationens personale bestod i 1913 af stationsforstanderen, en overassistent, fire assistenter, en kontormedhjælper, to elever samt to overportører. Dertil kom, at Postvæsenet også havde lokaler på stationen frem til 1917, hvor et nyt posthus stod færdigbygget. Byen var siden banernes åbning i 1874-75 vokset betydeligt, således at man i 1913 havde ca. 1400 indbyggere.

I årene omkring 1900 udvandrede en del danskere til Amerika, og da hovedparten af dampskibene hertil udgik fra engelske havnebyer søgte danske emigranter derfor til England. Esbjerg havde i 1890'erne udviklet sig til en af landets vigtigste havnebyer med forbindelse til England. En af de vigtigste passagerforbindelser var DFDS-dampskibet fra Esbjerg til Harwich, hvorfor Statsbanerne havde oprettet et eksprestogpar fra København til Esbjerg. I 1913 løb eksprestoget fra Esbjerg til København desuden med en sovevogn, hvor der var knyttet særlige restriktioner, idet man på skibsdage -det vil sige de dage der ankom skib fra Harwich - ikke kunne bestille pladser indenrigs, da vognen var reserveret de skibsrejsende. Eksprestoget til København hed Tog 1032 og i 1913 udgik dette tog som blandettog fra Varde, men i Esbjerg fik toget karakter af eksprestog. Nedenfor er gengivet publikumskøreplanen for Tog 1032:

#### Tog 1032:

##### Blandettog Varde-Esbjerg

Varde (afgang)	23:43
Guldager	23:54
Esbjerg (ankomst)	00:04

##### Eksprestog Esbjerg-Lunderskov(-København)

Esbjerg (afgang)	00:18 +)
Tjæreborg	-----
Bramminge (ankomst)	00:35
Bramminge (afgang)	00:37 +)
Gjøgding	-----
Holsted	-----
Brørup	-----
Vejen	-----
Andst	-----
Lunderskov (ankomst)	01:17 +)

Vamdrup (ankomst)	01:48
Hamburg (ankomst)	08:44
Fredericia (ankomst)	02:00 +)
Aarhus (ankomst)	04:31
Kjøbenhavn (ankomst)	08:12 +)

Tog 1032 fører (fra Esbjerg) I, II og III Vognklasse.

+) citat fra køreplanen: " Sovevogn I og II Klasse (i Tog 1032) Esbjerg-Kjøbenhavn (Natten mell. Sønd. og Mand., ml. Tirsd. og Onsd., ml. Torsdag og Fred. og ml. Lørd. og Sønd. afgaar Vognen fra Esbjerg Havn, idet Toget da ordinært har Forbindelse med Dampskibet, der afgaar fra Harwich (Parkeston Kaj) hver Lørd., Mand., Onsd. og Fred. Aften."

Den modsatte vej kørte et dagtog fra København til Esbjerg, der ligesom Tog 1032 var et eksprestog og det var dette tog, som var involveret i Brammingeulykken i 1913. I folkemunde var toget fra København til Esbjerg kendt under navnet "Emigranten", idet det var dette tog som transporterede en del af de danskere og udlændinge, som ville søge lykken på den anden side af Atlanterhavet. Nedenfor er gengivet publikumskøreplanen for Tog 1029, hvor det skal bemærkes, at toget kun hed Tog 1029 på strækningen fra Lunderskov til Esbjerg:

Kjøbenhavn (afgang)	08:20
Fredericia (afgang)	14:50
Aarhus (afgang)	11:44
Hamburg (afgang)	08:38
Vamdrup (afgang)	14:35

Eksprestog (København-)Lunderskov-Esbjerg - Tog 1029

Lunderskov (afgang)	15:29
Andst	-----
Vejen	-----
Brørup	-----
Holsted	-----
Gjording	-----
Bramminge	-----
Tjæreborg	-----
Esbjerg (ankomst)	16:22

Citat fra køreplanen: " Løber kun Mand., Tirs., Onsd. og Lørd. Toget har Forbindelse til Skibet, der afgaar fra Esbjerg Havn Mand., Tirsd., Onsd. og Lørd. til Harvich (Parkeston Kaj).".

### Den 26. juli 1913

Lørdag den 26. juli 1913 var en forholdsvis varm sommerdag, hvor man i Holsted ved 14-tiden målte 21,5 grader. På Statsbanerne var der stor rejseaktivitet, da der var en del sommertrafik kombineret med lørdagstrafikken. Samtidig med at man målte temperaturen i Holsted begyndte Tog 1029 at tage form i Fredericia. Fredericia var et af knudepunkterne for den jyske jernbanedrift og et vigtigt led i landsdelstrafikken. Blandt andet i kraft af færgeoverfarten mellem Strib og Fredericia, der denne dag færgede godsvognen [QE 34468](#) over til Fredericia. QE-vognen var ankommet til Strib i Tog 6001. Også [EM 2151](#) og [AS 283](#) blev sejlet til Fredericia efter at de var ankommet til Strib i Tog 636. Efter at de tre vogne var ankommet til Fredericia blev de af en rangermaskine kørt over til depotsporene for at blive sammenkoblet med tre forstærkningsvogne, der skulle indgå i Tog 1029. Disse tre forstærkningsvogne var kupevognen [AA 20](#) samt [CB 466](#) og [CB 1003](#). Derefter afventedes Tog 934's ankomst fra Århus, idet dette togs fire bageste vogne - [CN 11049](#), [AN 447](#), [CM 10277](#) og [CM 10226](#) - skulle med Tog 1029 til Esbjerg.

Noget forsinket ankom toget fra Århus og umiddelbart efter kobledes de fire vogne fra, hvorefter Tog 1029 blev samlet i hovedsporet. Normalt var det udelukkende en K-maskine, som kørte "Emigranten" til Esbjerg, men da man denne lørdag havde ekstra mange rejsende - og derfor et større tog - var det blevet besluttet at [A 154](#) skulle være forspandsmaskine, således at køreplanen kunne overholdes. [A 154](#) var indgået til maskindepotet i Fredericia kun få dage tidligere - den 23. juli 1913 - efter at den i en længere periode havde stået ubenyttet i Esbjerg. Normalt var "Emigrantens" afgangstid fra Fredericia klokken 14:50, men på grund af Tog 934 sene ankomst

afgik toget først kl. 15:06. [K 505](#) var den forreste maskine, og dermed var lokomotivfører C. F. Pedersen den ansvarlige for kørslen. Umiddelbart efter fulgte [A 154](#), hvor den ansvarlige var lokomotivfyrbøder R. H. Rasmussen. Selve togpersonalet bestod af en togfører, en pakmester og - indtil Lunderskov - fire togbetjente. Togets oprangering så således ud: [K 505](#) + [A 154](#) + [QE 34468](#) + [EM 2151](#) + [AS 283](#) + [AA 20](#) + [CB 466](#) + [CB 1003](#) + [CN 11049](#) + [AN 447](#) + [CM 10277](#) + [CM 10226](#). Det betød, at man havde plads til 13 personer på 1. klasse, 93 på 2. klasse og hele 300 passagerer på 3. klasse. Ved afgang fra Fredericia var toget pænt besat, idet man på 1. klasse havde seks rejsende, mens man på 2. klasse havde 84 og på 3. klasse 256 personer. Da toget var 16 minutter forsinket i afgang fra Fredericia blev farten umiddelbart efter afgang sat op til den højeste tilladte hastighed, så køretiden på 20 minutter til Kolding kunne overholdes. Klokken 15:26 ankom Tog 1029 til Kolding, hvor der var afsat et minuts ophold inden turen fortsatte mod Esbjerg, men på grund af de mange rejsende blev toget lidt forsinket og afgik derfor først klokken 15:28, således havde man tabt i alt 18 minutter i forhold til køreplanen. En optælling af de rejsende efter Kolding viste, at der nu kun var fire rejsende på 1. klasse, ligesom antallet af rejsende på 2. klasse var faldet til 70 personer og 190 på 3. klasse.



Turen fortsatte derefter mod Lunderskov og nu var der gode muligheder for at indhente noget af den tabte tid, idet hastigheden blev sat op til den maksimalt tilladte, hvorved man vandt tre minutter ved ankomsten til Lunderskov klokken 15:40. I Lunderskov var der ifølge planen et ophold på fire minutter, idet man skulle afvente et eksprestog fra Vamdrup for udveksling af passagerer. Men da Tog 1029 var forsinket behøvede man ikke at afvente eksprestog, således at man kl. 15:43 afgik fra Lunderskov i retning mod Esbjerg. Efter Lunderskov var toget gennemkørende til Esbjerg og der var derfor god tid til at atter at tælle antallet af rejsende på de tre klasser. Således var regnskabet nu, at der på 1. klasse befandt sig fire personer, mens man på 2. klasse fandt 75 rejsende. Rekorden havde 3. klasse med 200 passagerer. Desuden var to af togbetjentene steget af i Lunderskov, hvorfor der nu kun var to togbetjente tilbage. Efter Lunderskov blev farten sat betydeligt op, da man ville forsøge at indhente den tabte tid. I forbindelse med udredningen efter togets afsporing i Bramminge blev flere jernbanefolk, der havde set toget passere forbi på strækningen mellem Lunderskov og Bramminge afhørt, hvorfor der kan sammenstilles et billede af begivenhederne indtil ulykken indtraf. Passagererne blev ligeledes afhørt efter ulykken.

På Statsbanernes holdeplads i Andst var det portør Hans Hansen, der havde vagten, og ved togets

passage kl. 15:49 havde han bemærket togets høje hastighed, som efter hans skøn var lidt højere end normalt. Da "Emigranten" passerede Vejen kort tid efter var det assistent Møller, der havde vagten og ligesom kollegaen i Andst bemærkede han også den høje hastighed. Måske kørte toget lidt mere end de tilladte 75 km/t ved passage af stationer. I Brørup var man imidlertid noget uenig om togets fart. Formand N. A. Jensen havde befundet sig på perronen ved togets passage og mente ganske bestemt at toget mindst havde kørt 120 km/t, hvilket dog blev benægtet af assistent J. A. Weilling, der også befandt sig i Brørup, men han havde dog lagt mærke til den noget højere hastighed end normalt. Normalt var Tog 1029 strækningens hurtigste tog. Stationsforstander Rosenberg i Holsted sad sammen med familien og nød en kop kaffe, da toget passerede. Når togene passerede Holsted plejede stationsbygningen at ryste, men denne dag syntes stationsforstander Rosenberg at huset rystede mere end normalt for gennemkørende tog. Lars Madsen Nielsen havde stationsvagten, mens stationsforstanderen drak kaffe og også han havde lagt mærke til hastigheden og tilmed hævdede han, at han aldrig havde set Tog 1029 køre gennem stationen så stærkt før. I Gørding måtte assistent Jørgen Christian Rasmussen dække sig bag rejsegodsekspeditionens dør for den støvsky, som fulgte toget på grund af den høje hastighed.

Alt imens toget med høj hastighed var på vej mod Esbjerg bemærkede enkelte af passagererne inde i toget også den høje hastighed og de deraf ophvirvlende støvskyer. Således havde fotograf Hans Søfelde fra Odense været nødt til at flytte plads et par gange undervejs på grund af støvplagen. I øvrigt var Søfelde på vej til Fanø, mens andre af togets passagerer - heraf en del tyske statsborgere - var på vej til England for derfra at emigrere til Australien. En af togets mere prominente passagerer var det Nordsjællandske Elektricitetsselskabs driftsbestyrer A. C. Henriksen, der befandt sig på 2. klasse i [AN 447](#), men han var så optaget af en samtale med fem engelske medrejsende, at han ikke sansede togets hastighed. I næstsidste vogn - [CM 10277](#) - sad Dorothea Elisabeth Christensen fra Hørדם sammen med sin 4-årige søn og sin søster. Hun nævnte den høje fart overfor søsteren, der forklarede det med, at man forsøgte at indhente forsinkelsen. I øvrigt skyldtes støvskyen, som flere af de rejsende bemærkede, det faktum at sporet lå i grusballast. Efter ulykken forklarede lokomotivpersonalet på de to lokomotiver, at man havde forsøgt at indhente forsinkelsen, hvilket blandt andet havde bevirket at både A- og K-maskinen havde det store spjæld åbent mellem Holsted og Gørding, hvorved hastighedsgrænsen var blevet overtrådt. L. Rasmussen var afløsningsassistent i Bramminge, da Tog 1029 passerede stationen klokken 16:11. Men kun få minutter senere fik L. Rasmussen meget travlt!

## **Ulykken**

Året før Brammingeulykken indtraf havde Statsbanerne i sommeren 1912 lagt et nyt 45 kg/m spor på strækningen mellem Sneum bro til østenden af Bramminge station, men man havde desværre anlagt sporet for lavt, således at man i sommeren 1913 var i gang med at løfte sporet på strækningen. Den 26. juli 1913 var man nået til en svag kurve lige vest for Bramminge og i løbet af formiddagen var det lykkedes at løfte tre skinnelængder inden man holdt middagspause. Efter frokost blev sporet ikke løftet, da baneformanden og en banearbejder var ude i et ærinde, hvorfor de tre andre banearbejdere i stedet fjernede grusballasten ved svelleenderne på en strækning over 11 skinnelængder. Ved 15-tiden vendte de to mand tilbage og skinneløftningen fortsatte, hvor man var stoppet tidligere på formiddagen. Ved dette arbejde slog de to skinnestrengene en lille krumning, der straks blev rettet ud ved hjælp af jernstænger og efterfølgende blev der skovlet ballast op omkring svelleenderne, således at sporet atter skulle være farbart. Da der ikke var lang tid til Tog 1029 skulle passere besluttede baneformanden at vente med at løfte den næste skinnelængde, hvorfor arbejderne trådte til side inden toget kom. Da lokomotiverne var ud for banearbejderne lød et ordentligt brag og da støvskyen lagde sig kunne de se at toget var afsporet og de bageste vogne stod, hvor man sidst

havde løftet skinnerne. Ekstraarbejder A. Andersen, der deltog i sporarbejdet, forklarede senere til auditøren ved Statsbanerne, at han - da Tog 1029 passerede - havde vendt sig om for at undgå at få småsten og støv i øjnene. Men han havde set at toget løb af sporet med et brag og telegrafrådene klirrede stærkt, da en telegrafrælle på banens sydside væltede og vognene under afsporingen skurrede mod en telegrafrælle på nordsiden af banen.



Ved afsporingen mærkede lokomotivfører Petersen på [K 505](#) et bump, mens fyrbøder A. P. Sloth et kort øjeblik inden afsporingen havde set, at der forude på sporet var en lille skarp kurve eller bugt. Han nåede dog ikke at reagere førend man havde passeret stedet. På [A 154](#) oplevede personalet et bump, hvorefter maskinen i en blød kurve afsporede og endte i den nordlige banegrøft. Ved en senere afhøring i august 1913 fortalte driftsbestyrer A. C. Henriksen til auditøren ved Statsbanerne, Aage Andersen, at "Han mærkede først et Stød som af Bremsning og i næste Øjeblik, at Vognen var af Spor, idet den hældede mere og mere over mod nordlige Banegrøft; Bevægelsen var forbavsende blød, indtil der kom tre meget stærke Stød hurtigt ovenpaa hinanden, hvorefter Vognen standsede." Ved stødene blev han selv og hans medrejsende rystet noget, ligesom en del bagage faldt ned, men ingen af dem kom til skade. Han anslog, at der gik 5-6 sekunder mellem afsporingen og standsningen. Efter at [AN 447](#) - den vogn som A. C. Henriksen befandt sig i - var stoppet kravlede de rejsende ud af kupevinduet, og Henriksen gik langs med det afsporede tog frem til forreste maskine, hvor han "var ude ved den forreste Maskine en halv times Tid efter Nedbruddet og talte med dennes Fører, der udtalte, at 2den Maskine var gaaet af Spor og havde revet hans Tender af. Føreren gjorde et friskt, roligt og normalt Indtryk." I auditørens redegørelse gives et indtryk af situationen på ulykkesstedet: "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 Tjenestefærdig Stand er for K-Maskinens vedkommende 69,3 Tons, for A-Maskinens 53,8 Tons. 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 den nordlige Banegrøft, halvt væltet over mod den derværende lave Skraaning. Den forreste Vogn var drejet med Forenden Syd over ind i Sporet. Den bageste Vogn var paa Spor med alle Hjulene. Af de tre Kupévogne midt i Toget var [CB 466](#) kastet ud i 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 Hjul sæt, 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. Beskadigelser var størst ved det knuste Parti af Toget, og derefter jævnt aftagende baade mod Togets For- og Bagende." Det var således gået voldsomt for sig, da toget afsporede, hvilket også ses af antallet af dræbte, som følge af uheldet. 15 personer blev dræbt og 54 blev kvæstet.



### **Alarmeringen og redningsarbejdet**

Blandt passagererne i [AN 447](#) var Frans Alfred Buch - der var tjenestegørende trafikassistent ved godsekspeditionen på Århus H - der var steget på i Århus. Også han havde bemærket den høje fart, og havde ved indkørslen til Bramminge station bemærket, at klokken var 16:10. Ved ulykken havde han trukket benene hurtigt op på bænken, idet han troede det var et togsammenstød, hvilket han tidligere havde været ude for i Tyskland. Efter at vognen var standset kravlede han ud af vinduet og løb langs toget for at danne sig et overblik over ulykkens omfang. Da han erfarede, at der ikke var sendt bud om ulykken ud til omverdenen, ligesom han konstaterede at telegrafrådene var ødelagte satte han kursen ind mod et gæstgiveri i Bramminge bys vestlige udkant. Her ringede han til Esbjerg station, hvor han bad om afsendelse af hjælpepetog og ambulancer. Derefter satte han kursen mod stationen i Bramminge, hvor han meldte sig til tjeneste. Mens Buch telefonerede til Esbjerg station nåede togbetjent 748 Jensen frem til Bramminge station, hvor J. K. Hansen netop havde overtaget stationsbestyrelsen. Efter at han havde modtaget togbetjentens oplysninger ringede Hansen til de to læger som havde praksis i Bramminge, ligesom herredskontoret i Ribe og 2. trafikreds blev underrettet. Buchs melding til Esbjerg blev modtaget af medhjælper A. L. Hansen, der straks kontaktede overassistent Hansen, der befandt sig på perronen. Herefter fik overassistenten fat i stationsforstander N. V. Diechmann, der også befandt sig på perronen. Netop da overassistenten og stationsforstanderen nåede ind på stationskontoret løb meldingen fra Bramminge station ind. I Diechmanns rapport til auditøren gav han følgende beretning om det videre forløb: "Jeg anvendte øjeblikkelig det i Kontoret værende personale saaledes: En rekvirerede paa Tjenestetelefonen en Maskine fra Remisen med Hjelpevogn. En rekvirerede Læger gennem Bytelefonen og alarmerede derefter Politi, Brandvæsen og Sygehuse. En samlede Mandskab paa Perronen, i Rejsegodsekspeditionen og Pakhuse med Ordre til at samles ved Hjelpepetoget. En samlede det Mandskab af Baneafdelingen, som arbejdede paa Stationspladsen ved Skinneomlægning m.v. med Ordre til at medtage deres Redskaber. En sørgede for at samle Tæpper, Lagener og Puder fra Togpersonalets Overnatningsværelser og AS-Vognens Tæpper, som har deres Plads i Budstuen. En sørgede for Vand til Ambulancevognens Beholder samt Vand i Spande, som ogsaa indsattes i Ambulancevognen o.s.v. Overassistent Hansen sammenrangerede Hjelpepetoget og fik desuden Besked om at have Fladvogne, forspændt med Heste, parate ved Stationen til de

saaredes Transport til Sygehusene. Jeg gav Ordre til at sætte bagpaa toget saa mange polstrede Vogne, som der kunde skaffes uden at spille Tid, samt sætte en Togmaskine bagpaa som Skydelokomotiv. Dette Lokomotiv, som holdt paa Stationspladsen, agtede jeg at anvende ved Tilbagekørslen fra Ulykkesstedet for at kunde køre hurtigt. Ellers skulde det forreste Lokomotiv have skudt Hjælpetoget tilbage til Esbjerg. Det viste sig ogsaa, at Hjælpetogets forreste Lokomotiv gjorde god Tjeneste senere paa Ulykkesstedet. Skydelokomotivet var ikke tilkoblet Hjælpetoget. De polstrede Vogne tog jeg med, fordi jeg ikke kendte Ulykkens Omfang.; der kunde være mange flere saarede end Ambulancevognen kunde rumme. Med Hensyn til Sammenrangeringen bemærkes, at Hjælpevognen holdt i Remisen, medens Ambulancevognen holdt ved Perron 2 til Rengøring. Ogsaa Personvognene stod i Perronsporene." I øvrigt befandt den kendte esbjergenser, konsul D. Lauritzen, sig på stationen, da meldingen indløb og Diechmann opfordrede ham derfor til at sørge for at tilbageholde de biler der befandt sig på forpladsen, så de kunne transportere lægerne der kom efter hjælpetogets afgang til Bramminge, hvilket konsulen straks gik i gang med.



I mellemtiden havde tre af Esbjergs læger meldt sig på stationen og da forberedelserne var færdige besluttede Diechmann, at lade toget afgå klokken 16:42. Ud over de tre læger befandt sig to damer, der frivilligt havde meldt sig til forbindelse af sår samt cirka 100 mand af stationens personale, maskinafdelingen, baneafdelingen og togpersonalet. Hjælpetogets oprangering var: Toglokomotiv (retvendt) + Hjælpevognen + Ambulancevognen + 3-4 små polstrede personvogne + Toglokomotiv (skydelokomotiv, retvendt). Diechmann befandt sig om bord på det forreste lokomotiv, da man kørte mod ulykkesstedet med 90 km/t - strækningens højeste tilladte hastighed - men farten nedsattes til 70 km/t i kurver med dårlige oversigtsforhold. Indkørselssignalet i Tjæreborg viste "kør frem" og på stationen hoppede stationsforstander Jalk op på det forreste lokomotiv til Diechmann inden turen fortsatte. Klokken 16:58 var hjælpetoget fremme ved ulykkesstedet og først her blev der sat gang i et systematisk hjælpearbejde. Som tidligere nævnt havde man sendt bud efter Bramminges to praktiserende læger Hagen og Hinkbøl, men uheldigvis var de begge på sygebesøg i omegnen og kom først tilbage en times tid efter ulykken. Flere af beboerne i Bramminge forsøgte ved hjælp af cykler, at komme frem til de to læger. Doktor Hinkbøls hustru ilede til hjælp med forbindingsudstyr fra mandens konsultation, ligesom hun forsøgte at hjælpe på ulykkesstedet, indtil hun måtte trække

sig tilbage, da hun fik det dårligt og det sortnede for hendes øjne, og hun forsøgte i stedet at få fat på sin mand. Ved en tilfældighed var sygeplejerske frk. Caroline Heise fra Blegdamshospitalet i København på ferie i Bramminge og befandt sig på telefoncentralen, da nyheden indløb. Hun begav sig straks til ulykkesstedet for at yde førstehjælp til de tilskadekomne indtil lægehjælpen nåede frem. Først med hjælpeetoget fra Esbjerg kom de første læger til stedet. Her blev de hårdst sårede bragt ind i ambulancevognen, mens de lettere sårede blev bragt til Bramminge og Ribe. Klokken 17:40 var hjælpearbejdet i fuld gang, hvorfor hjælpeetoget og stationsforstander Diechmann returnerede til Esbjerg station med otte hårdt sårede og tre døde. Diechmann returnerede dog senere til ulykkesstedet med Tog 1020 for at deltage i udvekslingen af gods mellem Tog 1020 og Tog 1031. Tog 1020 kom fra Varde og skulle normalt være ankommet til Bramminge klokken 16:50, mens Tog 1031 skulle være afgået fra Bramminge klokken 17:13 på vej fra Lunderskov til Varde. I mellemtiden var [K 505](#) blevet bragt tilbage på sporet og den blev derfor bragt ind til Tjæreborg station, hvor den blev efterladt, mens hjælpeetoget returnerede til Bramminge med to vogne lastet med sveller og to tomme godsvogne til brug ved godsudvekslingen.



Da man i Fredericia modtog nyheden om afsporingen af "Emigranten" afsendte man straks en A-maskine med et hjælpeetog. Dette tog havde oprangeringen: A-maskinen + en 2. kl. sidegangsvogn + Hjælpevognen + Ambulancevognen. Klokken 18:10 ankom toget til ulykkesstedet og ombord var lokomotivformand F. Erichsen, en vognopsynsmand, tre arbejdsmænd fra remisen samt seks læger, hvoraf de fem var steget på i Kolding. Men på dette tidspunkt var der ikke behov for flere læger, hvorfor man lossede hjælpevognens værktøj ud og returnerede til stationen i Bramminge. Her blev ambulancevognen og personvognen afkoblet og toget returnerede til ulykkesstedet, hvor man hjalp til med at sætte den bageste vogn tilbage på sporet. Herefter gik man i gang med at rydde op i ruindyngerne efter de knuste vogne. Ved 21-tiden samme aften ankom værkfører J. H. Hartvig fra København sammen med en arbejdsstyrke på 10 mand, der skulle tage sig af de resterende vogne. Næste dag gik de i gang med at sætte [A 154](#) samt vognene [EM 2151](#), [AS 283](#), [CN 11049](#) og [AN 447](#) tilbage på sporet og den 1. august ved 13-tiden blev materiellet kørt ind til Bramminge. En uge efter ulykken - den 2. august 1913 klokken 18:00 - blev CM-vognene samt de vogne, som man dagen i forvejen havde kørt ind til Bramminge station forsigtigt fragtet til Statsbanernes

Centralværksted i Århus. Forreste bogie på [A 154](#) var ved ulykken blevet bøjet kraftigt og maskinen måtte derfor køre baglæns, ligesom den måtte drejes ved passage af Fredericia.



Dagen efter ulykken - den 28. juli 1913 - genoptog man kørslen med tog fra Lunderskov til Esbjerg fra og med Tog 1014, der normalt kørte fra Varde til Lunderskov med standsning i Bramminge kl. 12:39. Årsagen til at man så hurtigt kunne genoptage trafikken var, at man havde lagt et spor udenom ulykkesstedet samtidigt med at passagererne blev hjulpet ud af det forulykkede tog.

### **Pressen og offentligheden**

Ulykken i Bramminge tiltrak sig straks pressens opmærksomhed og eksempelvis sendte dagbladet Politiken to journalister og bladets egen fotograf til ulykkesstedet for at dække begivenheden straks efter at nyheden var tikket ind på redaktionen. Flere andre aviser dækkede også ulykken indgående og der blev flere steder ikke lagt fingre imellem, når de døendes sidste tid blev skildret. Således holdt heller ikke Politikens korrespondent sig tilbage i beskrivelsen af den kendte folketingsmand Peter Sabroes sidste minutter: "Sabroes sidste Øjeblikke. Øjenvidners Beretning. Om Sabroes tragiske død har vi gennem Øjenvidner indhentet udførlige Oplysninger. Forhenværende Højskoleforstander William Sievert, der bor i Bramminge, var den første, der kom Sabroe til Hjælp. Hr. Sievert talte Sabroe blandt sine bedste Venner. Det er ikke mere end nogle Dage siden, at Sabroe var Gæst i Højskoleforstanderens Hjem. Da Hr. Sievert sammen med Bramminges øvrige Beboere kom løbende ud paa Marken, hvor Ulykken var sket, og hvor flere af de haardt Saarede, der havde hjulpet sig selv ud, laa i hver sin Blodpøl og droges med Døden, fortaltes det, at man havde fundet en Jakke, som uden Tvivl maatte tilhøre Folketingsmand Sabroe. I Lommerne laa blandt andet nogle Manuskripter, underskrevne med Sabroes Navn. Hr. Sievert, der øjeblikkelig genkendte den store, ejendommelige Skrift, styrtede ind i Ruinerne for at søge efter sin Ven. Sabroe var klempt op gennem Taget i en af de knuste Vogne." Herefter skildrer reporteren detaljeret og i malende vendinger, hvorledes Sievert forsøgte at hjælpe Sabroe ud af vognen, ligesom Sabroes sidste ord gengives i avisen. Også i andre aviser kunne de pårørende få indgående beskrivelser om deres slægtnings sidste minutter. Ved den efterfølgende kompensation fra Staten fik Peter Sabroes moder, som han havde støttet økonomisk, en årlig understøttelse på 100 kr., mens Sabroes hustru

fik 2.400 kr. hvert år samt 500 kr. yderligere pr. barn indtil de fyldte 18 år. Peter Sabroe havde tre børn. Politiken kunne dog i samme udgave også bringe en kritik af [A 154](#), hvorom det hedder: "Mellem Personalet i den jyske Trafikkreds har det væltede Lokomotiv, Nr. 154, efter Sigende allerede i lang Tid baaret Navnet Ulykkesfuglen. Det skal være løbet af Sporet 4-5 Gange tidligere i Bramminge, Ølgod, Fredericia og flere Steder. Den gamle Maskine burde aabenbart være kasseret, inden det kom saa vidt, at den satte sig selv ud af Drift."



I dagene efter ulykken valfartede folk fra nær og fjern til ulykkesstedet og allerede på ulykkesdagen havde dronning Alexandrine forespurgt til de såredes velbefindende, ligesom kongen fik tilsendt et flere sider langt telegram om ulykken. Dagen efter ulykken aflagde kong Christian X besøg i Bramminge. Om aftenen på ulykkesdagen var den netop tiltrådte radikale trafikminister Jens Hassing Jørgensen kommet til ulykkesstedet, hvor han ifølge Politiken "greb ind baade i Undersøgelsen og i Bestræbelserne for at mildne Ulykkens Følger." Rundt om i landet var man chokeret over ulykkens omfang, ligesom Peter Sabroes død gjorde indtryk. Ud over Sabroe kunne man også finde otte tyske statsborgere blandt de omkomne, hvoriblandt man fandt den i datiden kendte operasanger Borré fra Berlin. I anledning af ulykken blev der skrevet flere skillingsviser, således kunne Bladcentralen i Århus udgive en skillingsviser af Carl Lindquist på melodien "Sølvertråde" om den ulykkelige ulykke i Bramminge.

### **Årsagen**

Straks efter at det første redningsarbejde var overstået påbegyndtes undersøgelse af, hvad årsagen til ulykken var. Normalt var det auditøren ved Statsbanerne, der stod for undersøgelse af sådanne uheld, men også politiet blev involveret i arbejdet. Senere på året - den 24. oktober 1913 - begrundede trafikminister Hassing Jørgensen i en tale, hvorfor politiet blev inddraget: "Grundene til, at man ikke nøjedes den sædvanlige Undersøgelse ved Statsbaneauditøren alene, men at man tillige lod foretage en politimæssig Undersøgelse er først den rent formelle, at Politiet, da det jo drejer sig om Tab af Menneskeliv, alligevel burde tage Sagen op; men den afgørende Grund er dog den, at vi efter at have drøftet Sagen i Ministeriet fandt, at det var ganske nødvendigt at lade Politiet foretage en Undersøgelse fra Grunden af og uafhængig af Statsbanernes Undersøgelse. Dette fandt

vi nødvendigt ikke blot af Hensyn til Publikum, men ogsaa for Statsbanernes Skyld, thi der vil herefter ikke være nogen Mulighed for Tvivl om, at der er foretaget alt, hvad der i det hele taget er muligt, for at Begivenheden kan blive fuldt belyst." Dertil kom, at ogsaa professor Lütken fra Polyteknisk Lærestalt blev engageret til at give sin forklaring om årsagen til ulykken, således at man samlet set fik tre rapporter. En ting kunne man dog hurtigt blive enig om og det var, at det var de tre midterste vogne i toget - [CB 1003](#), [CB 466](#) og [AA 20](#) - som det var gået hårdest ud over. Således havde alle de dræbte befundet sig i [AA 20](#) som 2. klasses passagerer, med undtagelse af den 16-årige Alfred Kielstrup fra Nyborg. De to CB-vogne var bygget i 1865, mens [AA 20](#) var fra 1894. Alle tre vogne var trævogne og de var ved ulykken blevet knust til pindebrænde, mens de nyere vogne havde klaret det betydeligt bedre. Således havde [AS 283](#) stadig halvdelen af ruderne intakt efter ulykken. Et gennemgående træk ved bogievognene var dog, at de alle var blevet skadet i vognenderne, da vognene ved ulykken løb op i hinanden.



Flere teorier var fremme om årsagen til ulykken, blandt andet at årsagen kunne være en solkurve. Man undersøgte dog grundigt påstandene om den meget høje hastighed, som flere havde bemærket. Dog havde togetjentene i ulykkestoget ikke lagt mærke til, at hastigheden havde været højere end normalt. Personalet på de to lokomotiver benægtede i øvrigt at have kørt med en meget højere hastighed end den tilladte, men indrømmede at hastigheden i en kort periode var blevet overskredet en anelse. De havde dog ikke haft problemer med at overskride hastigheden, da de vidste at den nedsættelse af strækningshastigheden, som var sket kort tid forinden, udelukkende var sket for at spare kul og ikke var sket af sikkerhedsmæssige årsager. En udregning af hastigheden blev foretaget på baggrund af afhøringer samt togjournalen, hvorved man kom frem til at toget mellem Gørding og Bramminge havde kørt ca. 120 km/t. Usikkerheden ved dette resultat var dog stor, hvilket man også fremhævede i rapporten, idet kun en lille forskel i kørselstiden ville påvirke den udregnede hastighed radikalt. Efter ulykken viste det sig imidlertid, at hastighedsmåleren på [A 154](#) ikke havde fungeret på grund af en fejl, men lokomotivføreren anslog med en margin på +/- 10 km/t, at toget ikke havde kørt over 90 km/t. Da man nu stod med påstand mod påstand besluttede man, at prøvekøre strækningen med et prøvetog med en tilnærmelsesvis oprangering som ulykkestoget. Ligesom man i øvrigt ogsaa fulgte tiderne for Tog 1029, da det gennemkørte strækningen den 9.

august 1913. Prøvetoget den 4. september 1913 var oprangeret således: [K 505](#) + [A 159](#) + [IV 20219](#) + [EH 1831](#) + [EM 2194](#) + [AS 282](#) + [AA 76](#) + [CK 10011](#) + [CN 11017](#) + [AN 379](#) + [CM 10278](#) + [CM 10226](#). Vægten af prøvetoget var dog noget højere end selve ulykkestoget, men det skyldtes at man havde beregnet at hver passager havde vejet 70 kg inklusiv bagage. Resultatet af prøvetogets køretider samt Tog 1029 den 9. august blev sammenstillet med ulykkestoget, hvorved man fik følgende resultat:

	26/7 1913	9/8 1913	Prøvetog 4/9 1913
Lunderskov	15:44	15:38	15:43
Andst	15:49	15:42:50	15:47
Vejen	15:53	15:47:50	15:52:30
Brørup	15:59	15:54:15	15:59
Holsted	16:03:30	15:59	16:04
Gjording	16:08	16:04:10	16:09
Bramminge	16:11	16:08:20	16:12



Men disse undersøgelser hjalp ikke med til en forklaring af ulykken. Ligesom de talrige afhøringer af passagerer fra ulykkestoget, samt personer der havde set Tog 1029 passere, heller ikke gav noget entydigt svar. Der var således mange forklaringer på hvorfor ulykken indtraf, såsom solkurve, sporet havde givet sig efter løftningen eller for høj fart. Via justitsministeriet blev politiets dom den, at årsagen til ulykken skyldtes de to gamle to-akslede vogne samt den gamle bogievogn [AA 20](#), der var årsag til de mange dræbte og sårede, ligesom sporets tilstand også fik et par ord med på vejen. Auditøren mente, at hastigheden havde overskredet de fastsatte grænser, ligesom det her pointeres at det var lokomotiverne der var skyld i ulykken da de først hoppede af sporet. Dog blev der ikke taget stilling til de tre midterste vognes betydning for hændelsesforløbet udover at de kunne have været med til at mindske skaderne på de øvrige vogne, da de tog af for stødene. Auditøren fastslog dog, at en væsentlig grund til ulykken måtte være kastningen på sporet, der derved afsporede toget.

Professor Lütken var dog mere klar i sin dom. Ulykken skyldtes ifølge ham, at lokomotiverne havde kørt med en for høj hastighed, hvorved ulykkens omfang var blevet forværret på grund af sporets forkastning. Helt præcist havde Lütken udregnet togets hastighed i ulykkesøjeblikket til 105 km/t.



Ulykken ved Bramminge medførte dog, at det ikke fremover var tilladt at indrangere gamle personvogne mellem nyere bogievogne. I december 1913 meddelte justitsministeriet, at der ikke ville blive rejst tiltale mod nogen parter, da man ikke mente at nogen kunne stilles til ansvar for ulykken. Dog var sagen ikke helt overstået, da man nedsatte en kommission, der skulle udbetale kompensation til de efterladte og ulykkestogets skadeslidte passagerer. I 1915 opgjorde man den foreløbige kompensation, der var blevet udbetalt, til ca. 714.800 kr. I øvrigt var det planen at opsætte en mindesten ved ulykkesstedet og Statsbanernes arkitekt Wenck udarbejdede et forslag. Projektet strandede dog, da flere af de efterladte protesterede mod at deres afdøde familiemedlemmers navne skulle figurere på mindestenen.  
(LC)

### Kilder

- Politiken den 28. juli 1913.
- "Bramming 1913" af Stig Hegn. Bramming Bibliotek 1993.
- "Midtjyske jernbaner" af Niels Jensen. Aschehoug 1979.
- "Vestjyske jernbaner" af Niels Jensen. Aschehoug 1977.
- "Sønderjyske jernbaner" af Niels Jensen. Aschehoug 1975.
- "Internationale tog via Jylland" af J. Bruun-Petersen og J. Poulsen. BaneBøger 2002.
- "1874: Lunderskov-Esbjerg-Varde" af J. Bruun-Petersen i "Jernbanehistorisk årbog '99". BaneBøger 1999.
- "Hundrede års trafik" af E. Toft side 119. Trafikministeriet 2000.
- Artikelserie i tidsskriftet "Signalposten" nr. 4/1979, 2/1980, 4/1980 og 1/1981

Kilde: Jernbanen.dk

<http://www.jernbanen.dk/artikler.php?artno=03&n=brammingeulykken>