

Schreckliches Unglück auf der Nordbahn

(Aftenbladet 12. juli 1897)

Zusammenstoß heute nacht.
Der Eilzug von Helsingör, 9.40 Uhr,
rammt den Nahverkehrszug von Holte.
Vierzig Tote.
Einhundertfünfzig Verletzte.

(Der Mitarbeiter des „Aftenbladet“ erreicht die Unfallstelle $\frac{3}{4}$ Stunden nach dem Unglück)

Das schrecklichste Unglück seit Menschengedenken, das die Bürger von Kopenhagen getroffen hat, ereignete sich heute nacht auf der Nordbahn unmittelbar im Bahnhof Gentofte. Das Unglück trägt den Stempel einer großen Katastrophe. Es gibt etwa

Vierzig Tote und hundertfünfzig Verletzte.

Der Mitarbeiter des „Aftenbladet“ wurde bereits vom allerersten Gerücht, das die Stadt von dem Unglück erreichte, alarmiert. Mit dem ersten Hilfszug vom Nordbahnhof kam er an.

Dieser Hilfszug verließ den Nordbahnhof kurz nach 12 Uhr, eine halbe Stunde, nachdem das Unglück geschehen war. Der Mitarbeiter der Zeitung erzählt:

„Ich kam zum Hauptbahnhof gerannt, wo mir ein Assistent zurief: ‚Beeilen Sie sich, beeilen Sie sich, der Hilfszug hält im Nordbahnhof.‘ Als ich den Nordbahnhof erreicht hatte, rief ein Schaffner: ‚Sind Sie Arzt?‘ Und obwohl Journalisten die Erlaubnis hatten, mit dem Zug zu fahren, antwortete ich verwirrt: ‚Ja‘, und sprang auf, als der Zug sich in Bewegung setzte.“

Bereits während der Fahrt merkte man, daß bei dem entsetzlichen Unglück umsichtig gehandelt worden war. Es waren drei Ärzte da, telefonisch herbeigerufen, die Herren Adersen, Rasmussen und Brønnum, der Leiter der Verkehrsabteilung Stockfleth und ein Polizeiassistent, der die Post übernehmen sollte, die der Eilzug von Helsingör, der das Unglück verursacht hatte, mitführte.

Der Mitarbeiter des „Aftenbladet“ unterhält sich während der Fahrt mit dem Postassistenten und den Ärzten. Aber keiner weiß mehr, als daß das Unglück bei Gentofte geschehen ist und es viele Tote gab.

Als wir in Hellerup einfahren, hält der Zug, ohne daß wir wissen warum. Wir erfahren, daß man auf die Pioniere wartet, die im Dunkeln auf der Landstraße herbeigeeilt kommen. Es hörte sich an, als ob die Tritte der vielen unter Waffen Herbeieilenden uns das Unglück verkündeten.

Die Ingenieure trafen ein. Sie waren in der Ryvang-Kaserne alarmiert worden und begaben sich unter dem Kommando eines Oberleutnants eilends zum Bahnhof Hellerup.

Als wir Hellerup verließen, war es schon fast $\frac{1}{2}$ 1 Uhr.

In großer Eile ging es nun Richtung Gentofte. Es war vollständig dunkel und die rasende Fahrt unbeschreiblich ungemütlich. Wir spähten unablässig durch die Fenster, da keiner richtig wußte, wo die Unglücksstelle war. Wir bekamen es noch rechtzeitig zu

wissen.

Es war unmittelbar im

Bahnhof von Gentofte,

wo sich die Katastrophe ereignet hatte.

Von unserem Zug aus sahen wir zwischen den Gleisen die Laterne einer Lokomotive. Sie leuchtete noch ruhig. Im Bahnhof war keine Lampe angezündet. Dann bemerkten wir, daß die Masten umgestürzt waren.

Einen Augenblick nach unserer Ankunft wußten wir, wie schrecklich in Wahrheit das Unglück war.

Journalisten sehen viel; jedoch einem Anblick wie diesem zu begegnen, ist doch glücklicherweise ein seltenes Los.

Als wir aus dem Hilfszug herausgesprungen waren, hörten wir ein langgezogenes Jammern im Dunkel, und wir sahen im Finstern ein unvorstellbares Durcheinander von Zerstörung – die mächtigen Eisenbahnwagen waren ineinander geschoben, ein schauerliches Gebäude, mitten in der Nacht errichtet.

Die Pioniere wurden alle in Marsch gesetzt, und vom Bahnsteig hörten wir Kommandorufe, die durch die menschlichen Schreie drangen. Wir Passagiere des Hilfszuges zerstreuten uns alle in der Dunkelheit.

– Ich blieb –, sagt unser Mitarbeiter, – einen Augenblick vor dem zertrümmerten Zug stehen. Einen Augenblick, vielleicht auch einige Augenblicke dauerte es, bis ich vor diesen Trümmern den ganzen Umfang des Unglücks erfaßte.

Dann kroch ich durch eines der Abteile¹ in den zerschmetterten Zug hinein und gelangte auf den Bahnsteig.

Leichname lagen vor mir, als hätte man mit ihnen einen Tisch gedeckt, Seite an Seite.

Die Gesichter – bei denen, die überhaupt noch ein Gesicht hatten – hatte man mit Tüchern bedeckt. Ihre Körper waren nicht zugedeckt.

Ich erblickte ein junges Mädchen, dessen Brust aufgerissen war, buchstäblich zerfetzt. Sie lag neben einem kleinen Kind, einem kleinen Jungen von sieben bis acht Jahren, dessen Brust zermalmt ist, so daß die Enden der Rippen aus dem Blut, das noch aus der Brust sickert, herausragen.

Überall ist Blut.

Der ganze Bahnsteig scheint blutig.

Ich zähle sechzehn Leichen.

Weiter vorne, rechts – die toten Körper liegen in zwei Reihen – finde ich den Leichnam einer alten Frau. Sie ist zusammengekrümmt, als wäre sie hingekauert gewesen, und es scheint, daß sie, als sie noch lebte, verwachsen gewesen sein muß.

Ein Gesicht ist nicht bedeckt. Es ist das Gesicht einer Frau, die vom Unterleib bis zum Hals buchstäblich aufgerissen ist, aufgeschlitzt wie mit einem einzigen Messerschnitt. Wie ich das Gesicht anschau, erkenne ich es plötzlich. Es ist die Mutter von Dagmar Hansen², die hier liegt. Die anderen Leichname kenne ich nicht. Die meisten sind sowieso unkenntlich.

Ständig bringt man neue herbei, und man legt sie weiterhin in Reihen.

Ich sehe, daß es Gardehusaren sind, die sie bringen, und als ich einen der Husaren frage, erzählt er mir, daß sie – von Jægersborg herbeigeht – bereits seit zwanzig Minuten an der Unfallstelle sind. Zwei Soldaten bringen einen weiteren Leichnam. Sein Kopf ist abgeschnitten, als wäre er mit einem Rasiermesser abgetrennt worden.

Alle diese Toten liegen im Licht einer elektrischen Lampe.

Während ich noch vor dem Leichenfeld stehe, denn so sah der Bahnsteig aus – werde

ich plötzlich vom Kommando „Zwei Ärzte zu mir!“ aufgeschreckt. Es ist der Bahnhofsvorsteher; seine bewundernswerte Kaltblütigkeit beim Kommandieren erstaunt mich.

Ich drehe mich um und sehe, wie die Pioniere mit ihrer Arbeit begonnen haben. Sie brechen Wagentüren auf und ziehen die Verletzten heraus.

Sie klettern durch die zerstörten Wagen, um mit Leichen zurückzukehren. Sie klettern in Wagen, die sich auf dem Dach anderer Wagen aufgetürmt haben, und sie bringen Körper mit sich, die unaufhörlich schreien.

Ich gehe in den Wartesaal und finde auf den Polstern, Stühlen, Tischen und Böden nur Verletzte.

Wenn überhaupt möglich, ist dieser Anblick noch entsetzlicher als der Anblick der Leichen.

Ein großer Teil war bereits verbunden. Andere warteten jammernnd. Buchstäblich das ganze Bahnhofsgebäude bis zum Telegraphenbüro war wie gesprenkelt von all diesem Blut.

Dauernd bringen die Pioniere weitere Verletzte, weitere Schwerverletzte. Menschen, die einen Arm, ein Bein, eine Hand verloren haben.

Ich trete wieder auf den Bahnsteig, wo die Reihen der Leichen noch dichter geworden sind.

Ein Mann – wie ein Schwerverletzter am Kopf verbunden, bleicher als sein Verband – kommt plötzlich auf den Bahnsteig, rennt zum Leichenhaufen, wo seine tote Frau liegt. Und er schreit, vor der Menge der Leichen stehend:

„Aufersteht von den Toten! Warum liegt ihr da? Aufersteht auf von den Toten!“

Einige Männer führen ihn fort, während er weiter schreit; er wird zu den Ärzten zurückgebracht. *Sie erklären, er sei wahnsinnig geworden.*

Ein kleiner Junge läuft am Bahnsteig hin und her und ruft nach seinen Eltern. Er läuft unentwegt hin und her und ruft ihre Namen. Niemand weiß, wo sie sind. Ob sie unter den Toten oder den Verletzten sind, ob sie gerettet sind und im Grauen nur ihr eigenes Kind vergessen haben.

Denn die Geretteten – so erzählt man mir – waren nach dem Unglück von Entsetzen gepackt in die Dunkelheit geflohen und hatten sich überall hin zerstreut.

Ein Bahnangestellter sagt mir, er habe niemals geglaubt, in seinem Leben solche Schreie zu hören; die Geretteten schriegen fast noch lauter als die Verletzten.

Während ich auf dem Bahnsteig noch auf den Mann warte, der mir mitten in dem Durcheinander Auskünfte über den Augenblick des Zusammenstoßes versprochen hat, erblicke ich zwei Pioniere, die einen Schwerverletzten tragen: Es ist *der Dichter Sophus Michaëlis*³. Die eine Seite seines Körpers scheint ganz zerquetscht zu sein, er ist ohne Bewußtsein.

Nach ihm bringen zwei Soldaten seine Frau, die nur leicht verletzt ist. Niemals werde ich diesen Blick vergessen, mit dem sie versuchte, ihrem Mann zu folgen.

Die Pioniere verrichten ihre Arbeit weiter, während das erste Tageslicht hervorbricht. Ihre Arbeit ist bewundernswert. Sie reißen die halb zertrümmerten Wagen ein und bringen wieder und wieder Verletzte heraus.

Endlich tritt so viel Ruhe ein, daß ich

Auskünfte über den Augenblick des Zusammenstoßes

bekommen kann.

Der Nahverkehrszug von Holte war bereits in Lyngby von Reisenden gestürmt worden. Vielen gelang es nicht mitzukommen und wurden so durch diesen Zufall gerettet. Als der Zug Gentofte erreichte, war der Bahnsteig überfüllt. Die Abteiltüren waren geöffnet, und die Leute sollten einsteigen. Der Zug bestand aus etwa zehn Wagen. Vier dieser Wagen

wurden vollständig zerstört. In ihnen waren hauptsächlich Reisende aus Lyngby, wo ein Fest der Sozialdemokraten stattgefunden hatte.

Der Zusammenstoß selbst geschah folgendermaßen:

Auf dem Eilzug von Helsingör, der mit hoher Geschwindigkeit herannahte, sah der Lokomotivführer plötzlich ein unerwartetes Haltesignal und einen Zug auf seinem Gleis. *Es gab weder eine Vorwarnung noch ein sonstiges frühes Warnsignal, bis er dieses Haltesignal sah;* seine Lokomotive war noch ungefähr zweihundert Ellen⁴ von dem auf seinem Gleis stehenden Zug entfernt.

Er leitet augenblicklich die Notbremsung ein und – die Bremse versagt.

Warum, läßt sich nicht erklären. Um das Signal für die Betätigung der Handbremsen zu geben, bleibt keine Zeit. Da ist der Zusammenstoß schon geschehen. Die Lokomotive kracht in voller Fahrt mit ihrer schrecklichen Kraft auf den Schienen auf den wartenden Zug, in den wartenden Zug hinein

und auf das Dach des stehenden Zuges hinauf.

Dies sei, sagt der Mann, mit dem ich spreche, der schrecklichste Augenblick seines Lebens gewesen. Es dauerte nur eine einzige Minute, und wir, die auf dem Bahnsteig geblieben waren – die Menge derer, die dastanden oder flohen und schrieten, wie ich Menschen noch nie habe schreien hören – sahen, wie sich die beiden Züge ineinander bohrten, sich ineinander verwickelten, zu einem einzigen fürchterlichen Leib aus Eisen geformt, in dem die Menschen jammerten.

Die Helsingör-Lokomotive hatte die beiden letzten Wagen gespalten, sie zertrümmert und zusammengedrückt – sie vor unseren Augen in weniger als einer Minute zu Brennholz zerlegt.

Der Packwagen, der nach der Lokomotive lief, blieb wie durch ein Wunder auf den Schienen stehen, während der übernächste Wagen weiterfuhr, und den Wagen hinter dem Packwagen zertrümmerte, so daß er vollständig pulverisiert wurde und nicht mehr aufzufinden war, während der Wagen selbst mit ungeheurer Macht auf den Packwagen hinaufgestoßen wurde und auf dessen Dach stehen blieb.

In dem mittleren Wagen, der verschwunden war – soviel hatten wir vom Bahnsteig aus sehen können – waren keine Reisenden.

Wie ich es schon sagte, es dauerte ein paar Sekunden, und alles war vorbei.

Man hörte nur noch Schreie und wieder Schreie. Die Schreie derer, die vom Bahnsteig flohen, und die Schreie derer, die im Zug verletzt waren.

Alle flohen. Die Reisenden in den unversehrten Wagen brachen wie Wilde aus den Abteilen, während die Menschen auf dem Bahnsteig unter Schreien und Rufen zu den Ausgängen stürzten.

Augenblicklich waren die Lampenmasten vom Druck der Fliehenden umgeworfen.

Der erste, den ich traf, war der Lokomotivführer des Eilzugs. Er machte einen verwirrten Eindruck.

Er sagte mir, er sei von der Lokomotive gesprungen – er und sein Heizer.

– Ich wäre am liebsten tot, sagte er immer wieder zu mir.

So viel konnte ich über den Augenblick des Zusammenstoßes in Erfahrung bringen.

Es war die Lokomotive Nr. 24. Sie war vor knapp zwei Monaten für eine Summe von 16 000 Kronen⁵ repariert worden. Der vollkommen zerstörte Wagen führte die 1. und die 2. Klasse.

Der Wagen, der sich auf den Packwagen geschoben hatte und zertrümmert wurde, war Nr. 207, ebenfalls 1. und 2. Klasse.

Während ich – fährt unser Mitarbeiter fort – Auskünfte über den Zusammenstoß erhalte, ist es Tag geworden, und die Pioniere arbeiteten weiter.

Laufend werden weitere Verletzte geborgen, und man weiß bald nicht mehr, wohin man sie bringen soll.

Die Wartesäle sind vollgestopft und völlig zu Lazaretten umgebaut. Selbst in das Zimmer des Assistenten im 1. Stock werden vier Verletzte gebracht, während die Ärzte ununterbrochen verbinden und helfen.

Man muß beginnen, für die Verunglückten außerhalb des Bahnhofs Notunterkünfte zu finden.

Eine Villa, schräg gegenüber dem Bahnhof, wird den Unglücklichen überlassen, und sie werden auf Bahren hinübergebracht.

Großhändler Rist aus Jægersborg leitet diese Arbeit mit hervorragendem Überblick und Aufopferung.

Herr Rist hatte in dieser Nacht erfahren, daß die Gardehusaren alarmiert worden waren; er zog sich umgehend an, um an die Unglücksstelle zu kommen.

In die Villa werden neun Verletzte gebracht, aber es sind Dutzende, für die kein Platz da ist, und die mitten in der Nacht mit einem Zug fortgebracht werden müssen.

Dieser Zug nimmt auch die ersten vier Toten mit.

Dr. Gram Hansen, der Oberarzt Feilberg besucht hatte, war unter den auf dem Bahnsteig Wartenden.

Beim Abschied hatte Feilberg zu ihm gesagt: „Bleiben Sie doch hier heute nacht!“ Aber Gram Hansen hatte geantwortet: „Vielleicht warten zu Hause Patienten auf mich.“

Er ging zum Zug und erreichte den Bahnsteig – um der erste zu sein, der den Unglücklichen half.

Als die Kopenhagener Ärzte ankamen, hatte er bereits viele verbunden. Er berichtet mir, *daß es weit über einhundertundfünfzig Verletzte sein müssen*. Um den Zustand vieler macht er sich Sorgen.

Sofus Michaëlis' Zustand ist – wie der anderer – bedenklich.

In der Zwischenzeit hat man nach Kopenhagen telegraphiert, und die Polizei hat alle Notarztwachen und Krankenhäuser alarmiert, daß sie bereit sein müßten, die bedauerndwert große Anzahl von Verunglückten aufzunehmen.

Die Gardehusaren fangen damit an, die Leichen in die offenen Wagen der 3. Klasse zu laden, während die Verletzten in die Abteile gesetzt werden, wo jeder einzelne von einem Husar bewacht wird.

Es ist ein fürchterlicher Jammer und ein Anblick, den man niemals vergessen kann.

Der abfahrende Zug nimmt 28 Tote und, ich weiß nicht wieviele, Verletzte mit.

Ich beschloß, mit diesem Zug, der um ½ 4 Uhr abfuhr, heimzufahren.

Kurz vor 4 Uhr kamen wir im Nordbahnhof an.

Hier waren Ärzte und Krankenhäuser von allen Wachen und Krankenhäusern.

Ein starkes Polizeiaufgebot war unter dem persönlichen Kommando des Polizeiinspektors auf dem Platz.

Hier, wie überall, muß die Präzision, mit der alle Betreffenden handelten, hoch gelobt werden.

Von Kopenhagener Ärzten waren Dr. *Ehlers* und Herr H.H. *Sørensen* herbeigeeilt.

Ein herzergreifender Auftritt ereignet sich, als Gastwirt Wivel – der hier in der Stadt einer der ersten war, die von dem Unglück erfahren hatten – am Bahnhof eintraf, um seine Verwandten zu finden; er hatte gehört, daß sie mit diesem Zug gefahren und unter den Verunglückten seien.

Er sucht bei allen Leichen und erkennt seine Verwandten nicht.

So gut wie alle Toten sind unkenntlich. Es sind eher Leichenreste als Leichen.

Schließlich sagt man ihm, die Frau seines Neffen sei unter den Toten.

Sein Neffe war der Schwerverletzte, an dessen Verstand die Ärzte in Gentofte so stark zweifelten.

Während sich vor dem Bahnhofsgebäude eine große Menschenmenge versammelte, wurden die Leichen in Wagen der Johannes-Stiftung weggebracht, und die Schwerverletzten unter Aufsicht der Ärzte zuerst in die Krankenwagen gebracht.

Man hatte den Eindruck als hätte in Kopenhagens näherer Umgebung eine Schlacht stattgefunden.

Polizeikräfte hielten die Menge zurück. Dies wäre im übrigen nicht nötig gewesen; denn die herbeiströmenden Menschen waren völlig ziellos und starr, ohne zu verstehen, daß das Schauspiel des Schreckens *hier* geschah – hier geschehen *konnte*.

Diejenigen, die selbst nur als Zuschauer diese Nacht erlebt haben, werden hoffentlich etwas Ähnliches nie wieder erleben.

[...]

Die Grundlage dieser Übersetzung ist der dänische Text in: Ulrik Lehrmann, Virkelighed – set i Herman Bangs Speil, 1. Aufl. Forlaget Ajour Århus 2001. Für die Überlassung der deutschen Rechte sei dem Forlag Ajour und Ulrik Lehrmann gedankt.

Anmerkungen

1847 erhielt Kopenhagen und damit Dänemark seine erste Eisenbahn; sie führte vom 1. Hauptbahnhof (auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofes) nach Roskilde über Valby. Die Strecke war in etwa dieselbe wie heute. Die Strecke diente betuchten Kopenhagenern als Ausflugsstrecke; man pflegte im luxuriösen Roskilder Bahnhofsrestaurant bis in den frühen Morgen zu feiern. 1863 folgte die zweite Strecke, ebenfalls eine reine Ausflugsstrecke, nach Klampenborg. 1864 war die Strecke nach Helsingør (die „Nordbahn“) fertig, die jedoch über das Landesinnere (Lyngby – Hillerød – Fredensborg – Helsingør) führte; sie darf nicht mit der späteren „Kystbane“, die erst seit 1897 direkt an der Küste entlangführt und vom Østbanegården (heute Østerport) ausgeht, verwechselt werden. Zugleich wurde der Nordbahnhof in Betrieb genommen. Er lag etwa 350 m nördlich des 2. Hauptbahnhofes. Die „Boulevardbane“ („Tunnelbanen“) wurde erst 1921 in Betrieb genommen, so daß von da an der Nordbahnhof seine Funktion verlor und abgerissen wurde.

1. Abteilwagen: In der Zeit vor 1900 bestanden die Eisenbahnwagen in der Regel aus nebeneinander gereihten Abteilen, die nur von außen zugänglich waren und während der Fahrt in der Regel verschlossen waren. Aufgrund der Bahnsteigsperrern, wo damals die Fahrkarten kontrolliert wurden, war eine Kontrolle während der Fahrt weder notwendig noch möglich. Erst nach der Jahrhundertwende kamen die Wagen mit Abteilen, die von innen zu betreten waren, in Gebrauch. Von diesen neuen Wagen stammt auch der Ausdruck „D-Zug“ („Durchgangszug“).

2. Dagmar Hansen (1871–1959): populäre Kopenhagener Sängerin, die besonders in Revuen glänzte. Europabekannt (1903 Berlin, Paris, St. Petersburg, Helsinki, Niederlande, Ungarn, Schweden).

3. Sophus Michaëlis (1865–1932): dänischer Schriftsteller und Lyriker (Gedichtsammlung „Solblomster“ (1893). Bekannte Romane „Æbelø“ (1895) mit einem Volksliedmotiv in moderner symbolistischer Form sowie historische Romane z. B. „Hellener og barbar“. Sein Schauspiel „Revolutionsbryllup“ (1906) gewann internationalen Ruf und wurde später verfilmt. Viele seiner Werke sind vor dem Ersten Weltkrieg ins Deutsche übersetzt worden.

4. Ellen: 1 dänische Elle ist 0,6277 m lang; 200 Ellen entsprechen etwa 125 m.

5. 1 dänische Krone: entspricht heute (2011) etwa 10 €, 16 000 Kronen etwa 160 000 €.