

Redningsarbejdet

Efter det første chok havde lagt sig, begyndte såvel rejsende som Statsbanernes personale at hjælpe til med redningsarbejdet. Også på brandtoget havde man ikke kunnet undgå ulykken, og brandfolkene sprang derfor ud for at hjælpe.



Ved hjælp af store taljer gøres der klar til at rulle Korsørtoget P904 rundt, så det igen kommer til at stå på sine egne hjul.

Redningsarbejdet blev besværliggjort af, at det nu var blevet mørkt, og man havde ikke meget at lyse stedet op med. Samtidigt havde man kun save og økser, som man kunne befri de indespærrede passagerer med. Falck var på dette tidspunkt kun et lille selskab, hvorfor man også brugte drosker, private automobiler og hestevogne til at transportere de sårede til hospitalet. Redningsarbejdet blev desuden kompliceret af, at telefon- og telegrafmaster var væltede og forbindelsen afbrudt. Samtidigt væltede pressen og tilskuere til stedet, hvilket skabte endnu mere kaos.

De følgende dage

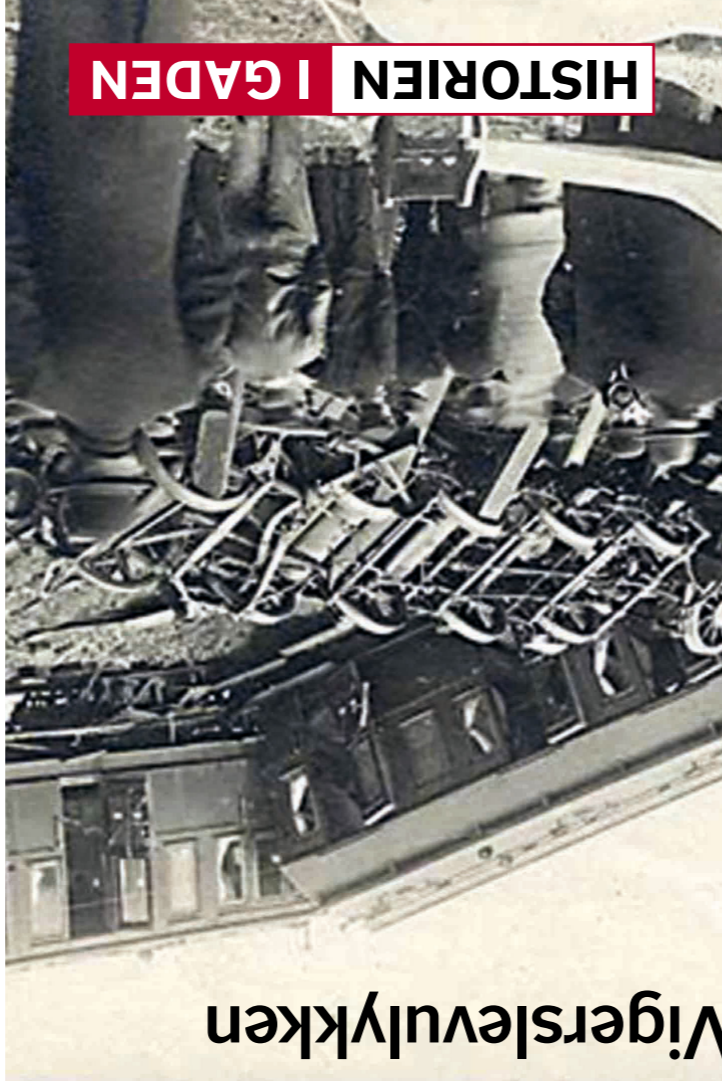
Det, der vakte størst forargelse i dagene efter, var oplysningen om, at ligrøvere havde været på spil og fjernet værdigenstande fra de omkomne og fra efterladte kufferter. En portør havde set en mand, der havde haft fat i en afrevet hånd og havde forsøgt at få en guldring af den ene finger.

Oprydningen efter ulykken tog flere dage. Ved katastrofen var Korsørtogets lokomotiv P904 væltet ned af banedæmningen og lå nu med hjulene i vejret. De følgende vogne var væltet ned over lokomotivet og splintredes totalt, og det var især et problem at få lokomotivet fjernet fra stedet. Efterfølgende blev lokomotivet repareret og kom i drift igen, men ikke til en stille tilværelse. Både i 1936 og 1951 var lokomotivet indblandet i en ulykke. Lokomotivet blev derfor udrangeret i 1952. DSB valgte dog at gemme hjulene, og de kan i dag ses ved Gildehøjhjemmet i Brøndby.



P904 er rejst op og ved at blive klargjort til at blive trillet væk.

NEGVN I HISTORIEN I GADEN



Vigerslevulykken

Vigerslevulykken

Lørdag den 1. november 1919 indtraf en af de værste jernbaneulykker i Danmarks historie. Netop på denne dag, hvor Statsbanerne havde ekstra travlt pga. skiftedagstrafikken, kørte et eksprestog fra Korsør direkte ind i et tog fra Kalundborg, der holdt stille på dæmningen mellem Hvidovrevej og Vigerslev - et område, der i dag er parkeringsplads for Hvidovre C. Med en voldsom kraft pløjede Korsørtoget sig gennem de fem bagerste vogne i Kalundborgtoget, som blev kvast til pindebrænde. Skaderne var enorme, og 40 personer mistede livet, mens 27 blev hårdt kvæstede.



hovedparten af de omkomne befandt sig i de tre forreste kupeer i Korsørtoget, der blev knust da lokomotivet væltede.

Årsagen til ulykken kan findes i en lang række forskellige hændelser, der flettede sig ind mellem hinanden, og alle var medvirkende til, at den tragiske ulykken fandt sted.

Familien Pedersens rejse

En af de familier, som forberedte sig på at rejse den 1. november var familien Pedersen på Vestsjælland. Anders Pedersen havde fået nyt arbejde i Humlebæk, og skulle med familien denne aften med toget fra Kalundborg. Med sig havde parret deres fem yngre børn samt en voksen søn. Det var en lang tur, og alle, på nær lille Peter på 7 år og Søren på 20, faldt i søvn i toget. Da toget nærmede sig blokposten i Vigerslev kikkede Søren op fra sin bog og opdagede, at Peter stod og rodede med kupédørens lås. I modsatte ende af kupeen sad ved vinduet et ægtepar, og de havde trukket vinduet helt ned, så der stod en strid vind direkte ind i kupeen. Formentlig pga. lufttrykket fra det åbne vindue, sammen med Peters forsøg på at åbne døren, sprang kupedøren op, og lille Peter faldt ud. En mandelig passager greb hurtigt fat om nødbremsen og trak til og bragte toget til standsning - toget var dér ca. 500 meter fra signalerne ved Vigerslev. Et par togbetjente gik sammen med Søren tilbage langs sporet, hvor man fandt den hårdt kvæstede dreng.



Ulykken tiltrak mange nysgerrige tilskuere.

Brandtoget

Omtrent samtidigt var der udbrudt en større brand i Køge, som det lokale brandvæsen ikke kunne klare. Man rekvirerede derfor hjælp fra Københavns Brandvæsen, der havde tre åbne godsvogne holdende på godsbanegården. Disse godsvogne brugte brandvæsnets til at rykke ud til større ildebrænde på Sjælland. Omkring kl 20:45 nærmede flere tog sig Vigerslev station, og toget som den vagthavene denne aften, overportør Hansen, skønnede med størst sandsynlighed ville være fremme først, var Kalundborgtoget, og dette fik derfor signal til gennemkørsel. Men til Hansens store overraskelse stoppede toget op umiddelbart for signalmasten.



De fem forreste vogne i Korsørtoget fulgte med lokomotivet ned af dæmningen og blev knust.

Hansens store fejl

Da Hansen havde opklaret, hvad der var grunden til standsningen, besluttede han at lade Brandtoget køre igennem i stedet for ikke at sinke det. For at dette kunne lade sig gøre, måtte han ind og ændre signalet manuelt. Han gav klarsignal til Brandtoget, men kom af gammel vane samtidigt til at give klarsignal til blokposten i Brøndbyøster. Hansen forstod umiddelbart med skræk, hvad han havde gjort og forsøgte at komme i kontakt med Brøndbyøster. De svarede dog ikke, da de stod ude for at se eksprestoget fra Korsør passere - det var for sent at standse toget. Hansen forstod, at hvert eneste sekund talte. Han greb en rød signallygte og løb ud til Kalundborgtoget, og bad det sætte i bevægelse - men der var det for sent. Kalundborgtoget nåede kun at køre ca. fire vognlængder frem, før eksprestoget fra Korsør bragede ind i de bagerste vogne.



Panik og kaos herskede i mørket, indtil der blev rigget lys til, og katastrofens omfang blev synlig.

