

# GENTOFTEULYKKEN

## – en æskefuld skæbner

Af Halfdan Höner

### PROLOG

*“Then I stumbled over a lady lying on her back against a little pollard-tree, with the blood streaming over her face (which was lead colour) in a number of distinct little streams from the head. I asked her if she could swallow a little brandy and she just nodded, and I gave her some and left her for somebody else. The next time I passed her she was dead. ... No imagination can conceive the ruin of the carriages, or the extraordinary weights under which the people were lying, or the complications into which they were twisted up among iron and wood, and mud and water. ...*

*I have a – I don't know what to call it – constitutional (I suppose) presence of mind, and was not in the least fluttered at the time. ... But in writing these scanty words of recollection I feel the shake and am obliged to stop.”<sup>1)</sup>*

Den engelske forfatter Charles Dickens sad i toget, der forulykkede på en bro ved Staplehurst, Sydengland, i 1865. Han pådrog sig ingen læsioner ved ulykken, var med til at yde førstehjælp til sine medpassagerer og havde efterfølgende en klar erindring om hændelsen. Men ovenstående uddrag af et brev, som han skrev fire dage senere, afslører, at der alligevel var noget galt.

Med togulykken i Gentofte i juli 1897 som et konkret eksempel skal det her undersøges, hvordan myndighederne håndterede de mange ofre for en sådan pludselig katastrofe, idet fokus vil være på den økonomiske støtte, der blev ofrene til del, kriterierne for dens udmåling og de overvejelser, der lå bag, ligesom udenlandske forhold kort vil blive berørt.

I vor tid har de traumer og nervøse lidelser, som soldater i felten kan pådrage sig – i værste fald for livstid – fået fornyet aktualitet på grund af Danmarks krigsførelse, og 100-året for 1. Verdenskrig har bragt den urimelige behandling, soldater med tilsvarende lidelser fik dengang, i erindring. Derfor vil jeg i undersøgelsen være særligt opmærksom på, om og hvordan man i 1897 forholdt sig til de ulykkesofre, der havde pådraget sig sådanne lidelser, som vi i dag betegner som PTSD – *post traumatic stress disorder*.

Når netop Gentofteulykken er særlig interessant, skyldes det, at den fandt sted på et tidspunkt, da dansk lovgivning vedrørende banernes erstatningsansvar først var i sin vorden, ligesom psykiatrien og dermed erkendelserne om chokrelaterede lidelser var i en rivende udvikling med både frem- og tilbageskridt. Kun forsikringsvæsenet var allerede veletableret; derudover stod alt åbent, og alt kunne ske. Det skulle efterfølgende vise sig, at de i 1897-98 indhøstede erfaringer med de dengang *ad hoc*-etablerede procedurer og trufne beslutninger var så positive, at de kom til at danne et væsentligt grundlag for håndteringen af erstatningskrav i forbindelse med senere jernbaneulykker, herunder ulykkerne i Bramminge (1913) og Vigerslev (1919).<sup>2)</sup>

Det skorter ikke på beretninger fra ofre og øjenvidner i forbindelse med Gentofteulykken i 1897. Når jeg alligevel vælger at fæstne mig ved beretningen fra en ulykke, som fandt sted i udlandet 32 år tidligere, er grunden forfatterens opfølgende kommentar til en ven tre år senere: *“The great subject in England for the moment is the horrible accident to the Irish mail-train. ... My escape in the Staplehurst accident of three years ago is not to be obliterated from my nervous system. To this hour I have sudden vague rushes of terror, even when riding in a hansom cab, which are perfectly unreasonable but quite insurmountable ... So the Irish catastrophe naturally revives the dreadful things I saw that day.”<sup>3)</sup>*

Dickens beskriver her klart og velformuleret, hvad PTSD kan gøre ved folk. Han forblev svækket og plaget af angstanfald indtil sin død fem år efter ulykken.

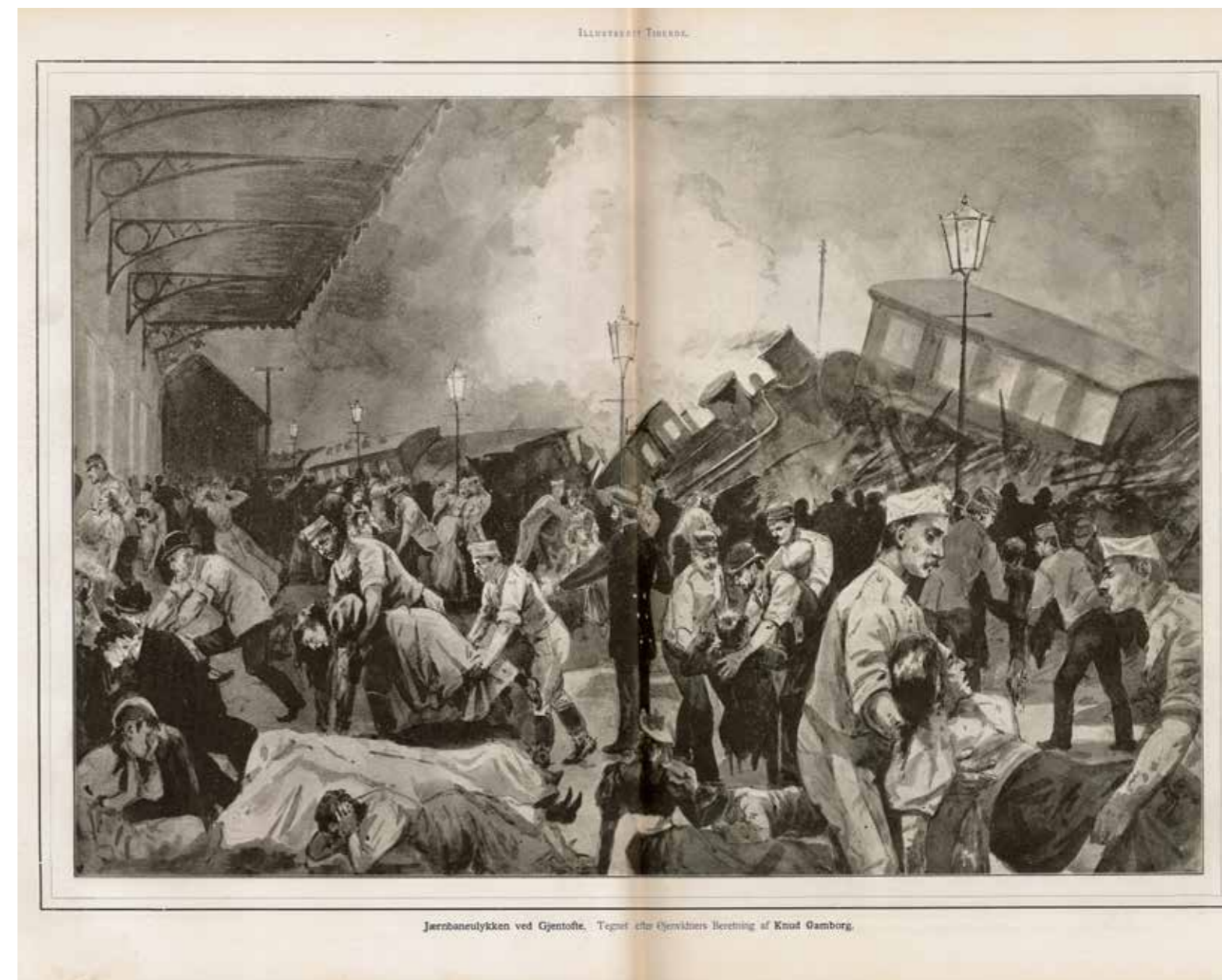
### NYE UDFORDRINGER

Industrialiseringen, mobiliteten og det moderne storbyliv kom med toget, først i England og derefter med rivende hast også på kontinentet. Med det kom også jernbaneulykken ind i folks tilværelse, ofte som en dramatisk reportage i tidens blade som *“Illustrated London News”<sup>4)</sup>* eller *“Illustreret Tidende”*, men en gang imellem helt konkret og da med en uhørt voldsomhed. Ulykkesofrenes erstatningskrav og de dermed

Jernbaneulykken ved Gentofte.

Tegnet efter Øjenvidners Beretning af Knud Gamborg

Ulykken skete om natten, og det umiddelbare redningsarbejde måtte derfor i nogen grad foregå i mørke. At man ikke kunne fotografere under sådanne lysforhold, var redaktionen på *Illustreret Tidende* næppe ked af, for på en tegning var der mere frie hænder til at sammenfatte hændelsen og tilføje lidt ekstra drama (*Illustreret Tidende*, 18. juli 1897).



Jernbaneulykken ved Gentofte. Tegnet efter Øjenvidners Beretning af Knud Gamborg.

forbundne problematikker, som det gamle samfunds antikverede opfattelser og spilleregler slet ikke var rustet til, blev en udfordring for lægevidenskab, retsvæsen, jernbanerne og borgerne. For eksempel blev det efter jernbaneulykker, at man for første gang overhovedet kunne gøre krav om godtgørelse gældende,<sup>5)</sup> og man så for første gang ulykkesofre fra borgerskabet. Den industrielle produktion foregik normalt ét sted, mens distributionen og forbruget af den producerede vare foregik et andet sted og på et senere tidspunkt. Med jernbanerejsen var det anderledes: Her var det transporten fra A til B, der var det industrielle produkt, og som blev konsumeret i samme øjeblik, det blev produceret. Dermed var passageren nødvendigvis selv fysisk til stede under produktionsprocessen, hvis farer ellers var forbeholdt arbejderklassen.<sup>6)</sup> Og der var sygdomstegn som dem, Charles Dickens følte på sin egen krop, men som ikke kunne tilskrives fysisk tilskadekomst, og som derfor ikke ville kunne berettige til erstatning, hvor legemsbeskadigelse var det udslagsgivende kriterium.<sup>7)</sup>

Heldigvis var man i Danmark forskånet for en større jernbaneulykke, som også involverede passagerer, indtil katastrofen indtraf på Gentoft Station i juli 1897.

Det umiddelbare nødhjælps- og oprydningsarbejde, behandlingen af skyldsspørgsmålet og diskussionen om ansvaret for hændelsen har været udførligt beskrevet tidligere,<sup>8)</sup> men hvordan var situationen efterfølgende for de mange, som på grund af ulykken havde haft udgifter til lægehjælp og transport, fået ødelagt deres tøj, mistet deres bagage, deres arbejdsevne, deres forstand, deres forældre, børn eller forsørger, deres liv? Hvem kerede sig om disse mennesker, efter at deres sår var blevet rensset og forbundet, og de døde lagt til side, og hvordan håndterede man hjælpens udmåling og tildeling? Havde over 50 års udenlandsk erfaring og praksis nogen indflydelse på de synspunkter og løsninger, som fandt anvendelse i Danmark, eller gik man sine egne veje? Og hvordan formede relationen mellem "systemet" og det enkelte ulykkesoffer sig?

Det er disse spørgsmål, som denne artikel vil søge at besvare.

### ULYKKEN I GENTOFTE

*"Natten mellem den 11 og 12 ds er der paa Gentoft Station sket den Ulykke, at Tog 834, der efter sin Køreplan ikke stanser ved Stationen, er kørt bagfra ind i Tog 36, der var noget forsinket og som endnu opholdt sig paa Stationen. Maskinen og den forreste Del af Tog 834 arbejdede sig ind i den bagerste Del af Tog 36, saaledes at de paagældende Vogne (c. 5 à 6) blev mere eller mindre stærkt ødelagte og de deri værende Passagerer kvæstede."*<sup>9)</sup>

Katastrofen var indtruffet.

### ÆSKEN I RIGSARKIVET

De eneste tilgængelige kilder til en detaljeret belysning af erstatningsproceduren efter Gentoftulykken i 1897 er de papirer, der i dag findes i Rigsarkivet, hvor det senest daterede dokument i den pågældende arkivæske lyder:

*"Til Regeringsarkivet! I den Tid, da jeg fra 1897 som Formand ledede den i Anledning af Jernbaneulykken ved Gentoft nedsatte Erstatningskommission, hvis Virksomhed faktisk kom til at strække sig ind i tiden efter 1900, opsamlede der sig selvfølgelig hos mig en Mængde Papirer hvoraf i alt Fald nogle ikke ere uden Interesse og delvis unike. ... Men nu ... finder jeg det rigtigst herved at aflevere samtlige de nævnte Papirer til Regeringsarkivet til Undersøgelse og eventuel Opbevaring eller Kassation. Hos mig bør de i alt Fald ikke forblive.*

*Den 30te Marts 1910                      Ærbødigst J N A Madvig"*<sup>10)</sup>

Skrivelsen lader formode, at arkivæskens indhold netop er, hvad Madvig afleverede i 1910; det er tydeligt, at samtlige sagsakter allerede på det tidspunkt befandt sig hos DSB eller i Indenrigsministeriet henholdsvis Ministeriet for offentlige Arbejder. Selv om vi således ikke kan følge den tjenstlige korrespondance i enkeltheder, giver netop de tiloversblevne papirer et intimt billede af forretnings- og tankegang.

De bevarede, i reglen håndskrevne arkivalier kan inddeles i følgende kategorier, idet de fleste af dem er afskrifter eller

kladder hhv. forlæg til skrivelser; det står dermed ikke altid klart, om rettelser og tilføjelser er kommet til, før eller efter at renskriften var udarbejdet og videregivet.

- Rapporter og dertil hørende lister til ministeriet.
- Korrespondance af generel art mellem erstatningskommissionen, DSB og ministeriet.
- Notitser, regnskaber og opstillinger, som formodes at have været brugt i forbindelse med udarbejdelsen af rapporter og lister. Ofte udaterede.
- Korrespondance vedrørende enkeltsager mellem erstatningskommissionen, DSB og ministeriet.
- Korrespondance fra skadelidte og udtalelser fra læger, politi osv. vedrørende enkeltsager.
- Erstatningskommissionens kassebog og opgørelser over dens egne udgifter til skriver og øvrigt kontorhold.

### DE FØRSTE REAKTIONER

Den 13. juli 1897 skriver Generaldirektøren for Statsbanedriften til Indenrigsministeriet, som banerne dengang hørte under:

*"... Man vedlægger tillige en Fortegnelse over de Døde og over de Saarede, som man har kunnet skaffe Oplysning om. De Dødes Antal er i alt 32."*<sup>11)</sup>

*I Forventning om Ministeriets Sanktion har man tilstillet forskellige Hospitaler og Private Underretning om, at Statsbanedriften overtager Udgifterne ved de Saaredes Behandling paa Hospitalerne og Lægetilsyn m.v. udenfor disse, og udbeder man sig Ministeriets Approbation herpaa.*

*Da ikke faa af de Døde og Tilskadekomne synes at være ubemidlede, er der Sandsynlighed for, at der vil være Trang til øjeblikkelig Understøttelse i adskillige Tilfælde, og man tillader sig derfor at indstille, at Ministeriet vilde stille et Beløb til Raadighed for Generaldirektoratet i dette Øiemed. Hvor meget der vil behøves, kan man for Øieblikket ikke have nogen begrundet Mening om, men man tillader sig som rent kalkulatorisk Beløb at foreslaa 20.000 Kr. foreløbig stillede til Raadighed.*

*Sluttelig tillader man sig at anholde om Bemyndigelse til af Statsbanedriftens Midler at afholde alle Udgifter ved de Dødes Begravelse, og hvad der staar i Forbindelse hermed. Tegner"*<sup>12)</sup>

Indenrigsministeren svarer allerede samme dag og giver de efterspurgte bemyndigelser:

*"Ministeriet bemyndiger derhos Generaldirektoratet til i saadanne Tilfælde, hvor der er Trang til øieblikkelig Understøttelse af de tilskadekomne og de af disse forsørgede, eller af de omkomnes Efterladte, af Driftens Midler at tilstaa de paagældende et for hvert enkelt Tilfælde passende Understøttelsesbeløb.*

*Endelig bemyndiger Ministeriet Generaldirektoratet til af Statsbanedriftens Midler at afholde alle Udgifter ved de Dødes Begravelse m.v.*

*Hvilket tjenstlig meldes til Efterretning og videre fornøden Foranstaltning. Bardenfleth"*<sup>13)</sup>

De foreslåede ekstra 20.000 kr. forbigås i tavshed. I administrationen måtte man således efter ulykken først pejle sig ind på kompetencer og bemyndigelser – en klar følge af de manglende retningslinjer og fælles rutiner i en sådan situation.

### MANGELFULD LOVGIVNING

Danske Lov fra 1683 og dens regulering af arbejdsgiveransvar var for uspecifik og åben for fortolkning. Det var man godt klar over i 1890'erne.<sup>14)</sup>

I 1896 havde man derfor med vedtagelsen af "Lov om Statsbanernes Takster m.m." taget hul på en tiltrængt modernisering af lovgivningen. Her slog man fast, at "Statsbanedriften er ansvarlig for de Folk, som den benytter ved Udøvelsen af sin Virksomhed"<sup>15)</sup>; det betød, at Statsbanernes ledelse kunne drages til ansvar for sine ansattes adfærd, når den førte til tab eller ulempe for tredjemand.

#### Hvad der blev fundet efter Ulykken

Året før Gentofteulykken vedtog Rigsdagen en lov, som blandt andet regulerede Statsbanernes erstatningsansvar i forbindelse med passagerers ødelagte eller bortkomne bagage og tøj. Dermed var der ingen tvivl om, hvordan man skulle forholde sig til de mange genstande, der lå spredt ud over ulykkesstedet (Illustreret Tidende, 18. juli 1897).

Trods denne konkretisering af Statsbanernes ansvar var loven dog ikke på nogen måde fyldestgørende; den omhandlede kun banens erstatningsansvar for bortkommet, beskadiget eller for sent leveret gods og indskrevet bagage, mens en lovregulering af Statsbanernes erstatningsansvar over for passagerer eller disses efterladte i tilfælde af død eller tilskadekomst – og en tilrettelæggelse af de dermed forbundne procedurer – fortsat savnedes, hvilket efterfølgende stødte på hård kritik. Denne kom frem den 13. oktober 1897 ved førstebehandlingen i Landstinget af den efterfølgende lov om jernbanernes erstatningsansvar ved personskade. Det blev her fremført, at man i 1896 kun havde præsteret halvt arbejde med vedtagelsen af Loven om Statsbanernes Takster:

“... hvori der fastsættes Bestemmelser om Erstatning for Gods og Ting, der blive ødelagte ved Jærnbanses Befordring ..., men derimod ikke vedtaget noget som helst om Erstatning for Skade paa Liv og Lemmer. For de rejsende, de Personer,

der befordres med Jærnbanen. Jeg gør det med en slags Triumf for at minde om, at jeg den gang stemplede den Lov som saa ufærdig og ufuldendt, at det søgte sin Lige i alt, hvad jeg havde set passere Rigsdagen i min Rigsdagstid.”<sup>16)</sup>

Ulykkestoget i Gentofte var dog heldigvis ikke havnet i et totalt tomrum, for spørgsmålet vedrørende afgrænsning af og procedurer for erstatningssager var også aktuelt i forsikringsvæsenet. Her havde der siden 1875, da ulykkesforsikring for første gang kunne tegnes i Danmark, udviklet sig ret veldefinerede og ensartede forretningsmetoder, også uden en overordnet lovgivningshjælp. Denne forsikringstype karakteriseres ved, at et af en ulykke forårsaget tab af arbejds-evne (invaliditet) eller dødsfald udløser forsikringssummen, hvis størrelse er aftalt ved forsikringens tegning. Invaliditetsgraden, der skønnes i procent ud fra visse fastlagte retningslinjer, er dog bestemmende for, hvor stor en del af forsikringssummen, der kommer til udbetaling.<sup>17)</sup>

Som vi senere skal se, blev det netop disse retningslinjer, der kom til at danne delvist grundlag for udmålingen af erstatninger til ulykkesofrene.

En særlig variant af denne forsikringsform – nemlig et lovfæstet krav til arbejdsgiverne om at tegne ulykkesforsikring for deres ansatte – havde været foreslået i Rigsdagen flere gange,<sup>18)</sup> men en lov på området blev først vedtaget den 7. januar 1898: Lov om Arbejderes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder.<sup>19)</sup>

#### ERSTATNINGSKOMMISSIONEN

En uge efter indenrigsministerens bemyndigelse til at udbetale understøttelse til de forulykkede skrev Generaldirektøren til Indenrigsministeriet, at man forudså vanskeligheder med erstatningssagerne, “... hvis de skulde udføres ved Hjælp af de Kræfter, som Generaldirektoratet kan stille til Raadighed, idet det fornødne Kendskab til Forholdene... savnes, og en Vurdering af de Kravs Berettigelse, der fremkomme, ofte kunde blive usikker.”<sup>20)</sup> Man anså det derfor nødvendigt at nedsætte en kommission og anførte, at dens råderum kunne forudses



#### Et Hjørne af Lighuset i Johannesstiftelsen med de forulykkedes Lig

Rigsdagen havde derimod endnu ikke lovgivet om erstatningsansvaret ved passagerers tilskadekomst eller død. Mens de omkomne derfor afventer det videre forløb i lighuset på Johannesstiftelsen, skal Statsbanerne først i gang med at påtage sig sit ansvar og etablere procedurer for håndteringen af efterladtes og tilskadekomnes akutte og langsigtede økonomiske behov (Illustreret Tidende, 18. juli 1897).

begrænset til udbetaling af foreløbig understøttelse og erstatning for ødelagt tøj og ejendele, mens afgørelser om varig understøttelse og endelige erstatninger skulle indstilles til ministeriet.

I et brev til formanden i Sø- og Handelsretten i København, J.N.A. Madvig, skrev indenrigsministeren den 5. august med henvisning til den modtagne henvendelse fra Statsbanerne, at “Regeringen ønsker ikke at rejse principielle Indvendinger mod Erstatningskrav. ... Man har derfor fundet det rettest, at Prøvelsen og Vurderingen af Tabene i Anledning af Jernbaneulykken overdrages til en i dette Øjemed nedsat Kommission ...”<sup>21)</sup>

Madvig blev herefter i brevet anmodet om at stå i spidsen for en sådan kommission, hvis øvrige fire af ministeren valgte medlemmer var

- Folketingsmand, cand.phil. H.M. Trier
- Fabriksejer G.A. Hagemann
- Beregner i Statsanstalten for Livsforsikring A.C.V. Petersen
- Fuldmægtig og ekspeditionssekretær i Indenrigsministeriet Th. Dybdal

Proceduren var således nu fastlagt sådan, at kommissionen skulle behandle alle sagerne, men at dens beslutninger vedrørende erstatningers udmåling herefter – på nær de simpleste sager – i hvert enkelt tilfælde skulle indstilles til ministeriet til godkendelse.

#### FØRSTE RAPPORT TIL INDENRIGSMINISTERIET

I den nedenfor gennemgåede skrivelse af 15. oktober 1897 opregnes alle sager vedrørende de dræbte enkeltvis og med begrundede beregninger af erstatningens størrelse og form (tidsbegrænsede, livslange periodiske udbetalinger eller éngangsbeløb).<sup>22)</sup> Denne og de følgende beretninger er altså i realiteten – sammen med opstillede lister og desværre nu ikke længere eksisterende bilag – ikke alene aktivitetsrapporter; de udgør også selve indstillingerne til ministeriet.

I denne første rapport til Indenrigsministeriet beskriver kommissionen sit indledende virke og sine grundlæggende overvejelser, herunder:

- Gentagen annoncering i aviserne, hvor alle, der mener sig erstatningsberettigede, opfordres til “... snarest mulig at indsende Anmeldelse derom til ... Retsformand Madvig, Nørregade 11, K. ...”<sup>23)</sup>
- Ingen uansøgt hjælp tilbydes, men kommissionen har “... derimod paa Anmodning derom søgt at stille sig saa imødekommende som muligt ...”
- Forsikringselskaber, der måtte gøre krav gældende, henvises til ministeriet.
- Man har “... for at opnaa nogenlunde Ensartethed i Bedømmelsen i saa Henseende ...” truffet aftale om medvirken med overlæge Tscherning, Kommunehospitalet.
- Kommissionen går ud fra, at mens “... alle de heromhandlede Personer have juridisk Krav paa at faae Erstatning, ... kan der efter dens Opfattelse kun blive Spørgsmaal om at erstatte Skade, der kan ansættes til en økonomisk Værdi, hvad der derhos bør ske under fornødent Hensyn til hver Enkeltes Stilling og Forhold og til Skadens deraf følgende Størrelse, uden at Kommissionen i øvrigt i Øjeblikket skal komme nærmere ind paa disse Spørgsmaal, særlig ikke paa de af Mange af de Beskadede fremsatte Krav paa Erstatning for ‘Svie og Smerte’ og ‘Lyde og Vansir.’”

Med hensyn til de efterladte for de 40 døds ofre<sup>24)</sup> slås det fast, efter at udbetalingerne for afdødes tøj og udgifterne til begravelse og sørgetøj er blevet nævnt, at i hvert fald enker, så længe de ikke gifter sig igen, og børn, til de fylder 18 år (i alt otte sager), har fuldt juridisk krav på en årlig erstatning. Som rettesnor henvises til enkepensionerne for embedsmænd med tilsvarende lønninger.

Derudover har kommissionen valgt at tilgodese efterladte fædre med børn (fire sager) med et éngangsbeløb ved økonomisk tab, i et par tilfælde hjælp til at fuldende en uddannelse eller opretholde et erhverv, og i ni tilfælde støtte til forældre,

der har mistet deres forsørger. Endelig har et uægte barn fået tilkendt et beløb svarende til det beløb, den dræbte far hidtil betalte som bidrag. I 11 sager blev der ingen krav fremsat.

Det skal bemærkes, at en "sag", hvor det er aktuelt, omfatter alle en husstands berørte personer; de lister over tilskadekomne og dræbte, der foreligger som bilag til rapporten af 12. februar 1898, udviser således 109 sager vedrørende i alt 132 tilskadekomne personer, mens der opregnes 34 sager med 40 dræbte.<sup>25)</sup>

På anmodning fra kommissionsformanden tilsluttede indenrigsministeren sig den 30. oktober, at der til udsmykning af gravsteder kunne gives bidrag til de dræbtes efterladte på op til 50 kr.,<sup>26)</sup> ligesom kommissionen i de tilfælde, hvor en sag kunne afsluttes ved at udbetale et beløb én gang for alle, imod at den skadelidte gav afkald på ethvert yderligere krav, blev bemyndiget til selv at foretage den endelige afgørelse og udbetaling, hvis beløbet lå under 1.000 kr. – i særlige tilfælde dog 2.000 kr.<sup>27)</sup>

#### ANDEN RAPPORT TIL INDENRIGSMINISTERIET

I sin næste rapport af 12. februar 1898 gjorde kommissionen – ud over at indstille yderligere 25 sager til ministeriets afgørelse – status over de allerede afsluttede sager. Disse indbefattede 34 tilfælde, om hvilke kommissionen meddelte, at den ved Indenrigsministeriets bemyndigelse af 30. oktober 1897 til selv at afgøre sager inden for visse beløbsgrænser og mod skadelidtes afkald på yderligere krav kunne imødekomme en del af ansøgernes ønske om en hurtig afslutning af deres sag.

Dertil bemærkes, at "... dette endog for nogle af dem vilde kunne virke ganske gavnlige tilbage paa deres Helbred, idet deres Sind derved hurtigere kom til ro, og det kunde omvendt antages, at denne Afgørelsesmaade samtidig i det hele vilde blive noget billigere for Statskassen."<sup>28)</sup> Ikke kun de skadelidte, men også kommissionen selv har uden tvivl haft et ønske om en hurtig og ukompliceret sagsbehandling.

Rapporten af 12. februar 1898 indeholder også en udførlig beskrivelse af de retningslinjer for dens virke, som kommissionen er kommet frem til:

Kommissionen har – for at få et ensartet og på erfaring hvilende grundlag for sine indstillinger – indhentet information hos forskellige ulykkesforsikringselskaber og set på deres praksis i forbindelse med erstatningsudmåling. Fra forsikringselskabet "Skjold" er rekvireret et eksemplar af deres trykte regler og vedlagt rapporten til videre information, og man skønner, at disse regler i det store og hele er repræsentative for både danske og udenlandske selskaber. Det nævnes, at Erstatningskommissionens lægelige rådgiver, overlæge Tscherning, også er rådgiver for "Skjold" – hvilket næppe er tilfældigt.

Man har herefter valgt at følge forsikringselskabets klassificering af invaliditet, hvor sværhedsgraden opgives i større eller mindre procentsatser, som skal afspejle tabet af arbejds-evne. Men procent af hvad? Den sum, som forsikringerne udbetaler til en tilskadekomne forsikringstager, er beregnet som denne procentdel af det ved tegningen på forhånd af-talte forsikringsbeløb. Kommissionen beskriver, at den som beregningsgrundlag har valgt at bruge ulykkesofrets alder og hidtidige indtægt og derudfra beregnet "kapitalværdien", det vil sige, hvad vedkommende kunne have nået at tjene i resten af sit liv, kalkuleret ud fra statistisk forventelig levealder. Hvis invaliditetsgraden er skønnet til 25%, vil erstatningen nu udgøre 25% af kapitalværdien. Men "Kommissionen har dog derhos ment herved tillige at maatte tage adskillige andre Forhold i Betragtning for ikke at komme til at forurette de Paagældende, medens Ulykkesforsikringselskaber i Almindelighed ikke kunne tage slige Hensyn."

Inden disse tanker uddybes nærmere, nævnes det, at "Hvad særlig Aarsindtægten angaar, da har Kommissionen, for saa vidt denne ikke paa anden Maade har kunnet oplyses, i det Hele lagt de Beskadedes egne Opgivender deraf, hvis Rigtighed der i og for sig ikke var Anledning til at betvivle, til Grund."

De "adskillige andre forhold", som man mener at skulle tage i betragtning, er blandt andet de tilfælde, hvor den til-



skadekomnes aktuelle løn ikke umiddelbart kan fremskrives og dermed danne grundlag for beregning af kapitalværdien. Enten fordi vedkommende fik en lærlinge- eller begynder-løn, som måtte antages at stige væsentligt inden for en kort årrække, eller fordi de slet ikke har oppebåret nogen

Et af den nedsatte erstatningskommissions allerførste tiltag var at gøre erstatningssøgende opmærksom på kommissionens eksistens og vejlede dem om dokumentationskravene. Det skete gennem avisannoncer som denne. Læg mærke til åbenheden for personlig henvendelse direkte fra gaden, som også gav de knap så velformulerede en chance for at drøfte deres anliggende (Udklip, Rigsarkivet).

egentlig løn, men f.eks. har boet hos forældrene og fungeret som hushjælp eller var gift og dermed havde en forsørger. I sådanne sager mener kommissionen, at den "... under Hensyn til den Uddannelse, som de Paagældende maa antages at have faaet, og deres øvrige Forhold, baade at burde og kunde kalkulere en Aarsindtægt for dem under Forudsætning af, at de skulde staa paa egne Ben, hvad meget let kunne indtræde for dem." Som så mange andre steder skinner det også her igennem, at kommissionen ikke blot har opfattet sit arbejde som ren sagsekspedition, men at den har følt et reelt ansvar for at hjælpe ulykkesofrene videre i livet.

Dernæst knyttes der nogle kommentarer til den måde, en erstatning vil kunne komme til udbetaling på. I mange tilfælde har kommissionen indstillet de tilskadekomne til et vist beløb årligt for resten af deres liv, til udbetaling kvartalsvis. I andre sager har man – i reglen på baggrund af de tilskadekomnes egne ønsker – valgt at udbetale et samlet beløb én gang for alle; i enkelte tilfælde er man kommet frem til en kombination af begge dele. Man anser det som en selvfølge, at et årligt erstatningsbeløb på livstid senere vil kunne konverteres til en samlet éngangsudbetaling ("kapitaliseres"), hvis modtageren ansøger om det, "... om dette end i flere Tilfælde kan synes lidet tilraadeligt." – formentlig fordi kommissionen ikke altid har tillid til, at den pågældende kan administrere de mange penge.

Det pointeres i denne sammenhæng, at et tilkendt årligt erstatningsbeløb efter kommissionens mening ikke skal bortfalde, selv om modtageren senere skulle blive gift. Et lille skred i tidens kvindesyn lader sig ane.

Til slut behandles spørgsmålet om erstatning for "Lyde og Vanzir, Svie og Smerte", som nogle af ulykkesofrene har fremsat krav om. Allerede i den første rapport var emnet blevet berørt, men på daværende tidspunkt havde man ikke ønsket at tage nærmere stilling til det.

Kommissionen mener nu, at det, som vi i dag ville kalde legemlige skavanker og vansiring, opstået som blivende fejl efter en stedfunden beskadigelse, bør erstattes, når de er af et vist omfang og dermed må påregnes at kunne medføre et

Kommissionsformand Madvigs notater vedrørende Julie Kretzmer: "Hun blev behandlet paa Frederiks Hospital for Brud af høire Ben, som blev amputeret paa Laaret, saa at hun nu har kunstigt Ben. Hun er altsaa ubetinget Halvinvalid. Hendes Aarsindtægt som Syerske er udregnet til c. 1200 Kr., og hun indstilles til 60% deraf, 720 Kr. aarlig, saalænge hun lever. Der er betalt for hende til Hospitalsophold 99.60, for ødelagt Tøj 79.50, til Reiseudgifter og Kjørsler mm. 83.15 samt for Arbejdstab efterhaanden (derunder til Betaling af Möbler) 595.- (inden 12te Jan 1898), i alt 857.25".

Handwritten note in Danish, likely a medical or administrative record, mentioning a patient's treatment and costs. The text is written in cursive and matches the typed transcription on the left.

økonomisk tab. Især fremhæves rimeligheden i at yde erstatning i alle de tilfælde, hvor den tilskadekomne har måttet underkaste sig en amputation, eller hvor en benskade efterfølgende har medført en vis grad af halten eller gangbesvær.

Med hensyn til svie og smerte erkender kommissionen ligeledes en forpligtelse til at forholde sig til spørgsmålet om erstatning, men den ser sig udfordret af, at omfanget ikke er målbart og dermed alene baseret på et skøn. Hverken graden af den fysiske tilskadekomst eller varigheden af ofrets hospitalsophold ses her som en brugbar indikator, men holdningen er den, at svie og smerte må antages at indgå i enhver alvorligere tilskadekomst og dermed bør tages i betragtning ved erstatningens udmåling. Den spirende bevidsthed om, at ikke alene fysisk tilskadekomst kan være invaliderende, kommer til udtryk i følgende sætning: "I visse Tilfælde, sær-

lig de nervøse udgør Svien og Smerten vel endog en integrerende Del af selve Skaden."

Afslutningsvis fastslår kommissionen, at den i de relevante sager om erstatning for lyde, vansir, svie og smerte har ladet sin ovenfor skitserede opfattelse komme til udtryk ved beregningen af de enkelte erstatningsbeløb til indstilling og godkendelse i ministeriet, dog med denne tilføjelse: "Kommissionen har derimod ikke anset det for nødvendigt eller endog for rigtigt ved Bedømmelsen af Erstatningsbeløbet at udsandre det omtalte Moment for sig, hvad der delvis end ikke godt vilde lade sig gøre, men har kun ladet dette Moment medvirke til Forhøjelse af den Procent, hvorefter den har anslaaet det indstillede Beløb."

Ud over vanskeligheden ved at specificere konkrete erstatningsbeløb i disse tilfælde har man formentlig villet undgå

at skabe grobund for præcedens-baserede forventninger i offentligheden. Dermed har kommissionen sikret sig størst muligt råderum for også fremover at kunne foretage sine individuelle vurderinger uden bindinger fra tidligere sager.

### TREDJE OG SIDSTE RAPPORT

De 15 resterende sager indsendte kommissionen til Indenrigsministeriet den 20. april 1898 med opgørelse over, hvad den mente, hver enkelt skulle indstilles til.<sup>29)</sup> Den påpeger, at en del af tilfældene på grund af langvarige sygdomsforløb fortsat ikke kan afsluttes, og på en vedlagt liste betegnes de indstillede beløb da også "foreløbig" (fire tilfælde) eller "mulig kun foreløbig" (fem tilfælde).<sup>30)</sup> I en følgeskrivelse redegøres der for de øvrige indsendte bilag, herunder mødeprotokoller over de 44 afholdte møder.<sup>31)</sup>

Dermed var kommissionens arbejde dog ikke afsluttet. Der indkom ønsker om kapitalisering af tilkendt understøttelse (dvs. udbetaling af et samlet beløb frem for periodiske udbetalinger), andragende om forhøjelse af de periodiske ydelser,<sup>32)</sup> anmodninger om dækning af udgifter til tilretning af proteser ("Mit amerikanske Ben har aldrig rigtig passet mig..."<sup>33)</sup>) osv.

Først den 5. februar 1903 meddeler ministeriet, at "... man som af Dem henstillet hermed betragter den Bistand, der efter Ophøret af Kommissionens egentlige Virksomhed af dens Medlemmer er ydet Ministeriet i herhenhørende Sager, for afsluttet."<sup>34)</sup>

### DEN OPFØLGENDE LOVGIVNING

Ikke mindst på baggrund af ulykken i juli fremsatte indenrigsminister Bardenfleth den 5. oktober 1897 et lovforslag i Landstinget med bemærkningen:

"Det turde ... være ret heldigt, om vi fik en udtrykkelig Lovbestemmelse med Detailforskrifter angaaende Erstatningsansvaret for Statsbanedriften i forekommende Tilfælde. Men dertil kommer jo den Omstændighed, at dette Spørgsmaal

ganske naturlig har været fremme i den offentlige Diskussion i anledning af den store Ulykke den 11te Juli d. A. ved Gentoft Station."<sup>35)</sup>

Der var under behandlingen af lovforslaget udbredt debat om afgrænsningen af, hvilke ulykkesårsager der skulle kunne udløse et erstatningskrav over for Statsbanerne ("retsstridig Skade" kontra "tilfældig Skade"), afgrænsningen af, hvilke skader der ikke skulle være erstatningsberettigede ("Lyde og Vansir") og det faktum, at forslaget ville resultere i forskellige regelsæt for stats- og privatbanerne.<sup>36)</sup> I en del tilfælde skyldtes uenigheden forskellige udlægninger af teksten; et landstingsmedlem konkluderede i forbindelse med problemet angående tilstrækkeligt præcise formuleringer:

"Den Vanskelighed opstaar altsaa, at det i de enkelte Tilfælde maa afhænge af et Skøn, hvor stor Erstatningen bliver, og ... at det vel kan være tvivlsomt, om egentlig Jærnbanebestyrelsen var bedst skikket til at afgive dette Skøn. ... Jeg kunde tænke mig et Slags staaende Udvalg, et Slags Nævn ... Jeg tænker mig Muligheden af, at saadan noget kunde iværksættes uden meget store Omstændigheder og ogsaa uden meget store Udgifter."<sup>37)</sup>

Lov om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift blev endeligt vedtaget den 22. marts 1898 i en formulering, der tog hensyn til en del af de ovenfor nævnte kritikpunkter.<sup>38)</sup>

Her defineres indledningsvis den personkreds og de hændelser, som er omfattet af loven: Personskade, der "... ved Kørselen paa Statsbanerne eller i øvrigt ved Benyttelsen af disses Driftsindretninger tilføjes de rejsende eller andre ..."; ødelagte ejendele erstattes ligeledes. Udelukkede er banens egne ansatte og personer, der "selv forsætlig eller ved Uagtsomhed har hidført Skaden, eller at denne ikke kunde være afværget ved den Agtpaaivenhed og Omhu, som Jernbanedrift udkræver fra Driftsbestyrelsens og Driftsbetjeningens Side saavel i Henseende til Driftsmaaden som i Henseende til Materiellet." Ved denne sidste klausul har man fritaget banen for erstatningspligt ved hændelige uheld og force majeure.

I loven fastlægges for de tilskadekomne erstatningens form og omfang således:



I en sådan operationsstue på Frederiks Hospital omkring år 1900 fik Julie Kretzmer, en 26-årig ugift 'Dameskræderinde', sit højre ben amputeret. Det tildelte kunstige ben kom ikke til at fungere tilfredsstillende og krævede tilpasning hos bandagisten. 1½ år senere søgte hun Erstatningskommissionen om tilskud, da "... det vil være vanskeligt for mig at bestride de Udgifter, som efterhaanden kommer med Benet" (Dansk Sygeplejehistorisk Museum).

Udgifter ved skadens behandling.

- Løntabet ("Næringstab"), indtil lægebehandling er tilendebragt.
- Føringede økonomiske forhold, efter at lægebehandlingen er afsluttet; erstatning kan ydes én gang for alle eller i form af løbende underholdsbidrag i en periode eller for livstid.
- Godtgørelse for "Ulempe, Lyde, Vansir".

Ved dødsfald fastlægges, at der ydes erstatning for:

- Begravelsesudgifter.
- Tab, som ægtefælle og børn, herunder "Stif- og Adoptivbørn" lider ved at miste deres forsørger, også her i form af et løbende underholdsbidrag eller et éngangsbeløb.

Den overensstemmelse mellem lovens bestemmelser og Gentoftekommissionens overvejelser og praksis, som den udviklede sig under dens virke, og som den kom til udtryk i dens rapporter og indstillinger til ministeriet, lader formode, at der har fundet konsultationer sted mellem kommissionen og det udvalg i Rigsdagen, som stod bag lovens udarbejdelse.

Loven angiver herefter, at erstatningskrav skal fremsættes til "Statsbanedriftens Bestyrelse"; der er således ikke nogen hensigt om at have en permanent erstatningskommission.

Som ankemulighed fastsættes, at "*Retssag kan først anlægges, naar enten Kravet afvises af nævnte Bestyrelse, eller der ikke inden 3 Maaneder efter Kravets Fremsættelse opnaas Overenskomst om Erstatningen.*" Afslutningsvis bemærkes det i loven, at den på tilsvarende vis også vil gælde for eksisterende og fremtidige privatbaner, hvorved et andet af Rigsdagens ankepunkter blev elimineret.

Det er bemærkelsesværdigt, at der i modsætning til Lov om Arbejdernes Forsikring mod følger af Ulykkestilfælde, som var trådt i kraft den 7. januar 1898,<sup>39)</sup> ikke angives retningslinjer, herunder beløbsgrænser, for beregningen af erstatningsbeløbenes størrelse; DSB gives således frie hænder på dette punkt.

### NERVERNE: RAILWAY SPINE OG TRAUMATISK NEUROSE

I Erstatningskommissionens foreliggende rapporter og tilhørende bilag, hvor hvert enkelt ulykkesoffers konkrete lidelse og dennes behandling er noteret ganske kort, er det ganske naturligt de fysiske skavanker, der dominerer billedet, men en del af ofrene, godt 25%, havde også – eller kun – pådraget sig nervøse lidelser af forskellig art, som kommissionen ligeledes måtte forholde sig til.

Således for eksempel en tilskadekommet 19-årig handelskommis:

*"Hans fra Gentoftelykken hidrørende Beskadigelser syntes ikke betydelige og medførte ikke nogen egentlig Behandling, idet han snarest flakkede endel om. Men desforuden udviklede der sig en stærk Nervøsitet, som syntes at medføre Uarbejdsdygtighed, og, da denne mulig stammede fra Jernbansammenstødet, blev der først i Jan. 1898 gjort Skridt til hans Indlæggelse paa Frederiks Hospital. Hans tilfælde kan derfor ikke afgjøres endnu. Der er hidtil bevilget ham som midlertidig Hjælp 200,-." 40)*

Denne positive holdning var resultatet af over 30 års intens forskning og diskussion i udlandet. I bemærkningerne til lovforslaget vedrørende banernes erstatningsansvar refereres der kort til britisk praksis, hvor det nævnes, at jernbanen "*er ansvarlig for Legemsbeskadigelser under Befordringen, naar det godtgøres, at Beskadigelsen skyldes Jernbanens eller dens Betjentes Efterladdenhed eller Uduelighed ... Erstatningens Størrelse bestemmes af Domstolene under Hensyn til Skadens Art og den tilskadekomnes Forhold.*"<sup>41)</sup> Ulykkesofre med nervøse lidelser, men uden påviselige fysiske læsioner, blev derfor under deres erstatningssag ofte mistænkt for simulation og bedrageriforsøg, som jernbaneselskaberne søgte at afsløre ved bl.a. at udspionere dem og ved at lade dem undersøge af selskabernes egne læger. Lægerne følte, at deres prestige stod på spil, hvis de derved offentligt i en retssal stillede deres uenighed til skue, og de kunne mistænkes for bestikkelighed, hvorefter det ansete medicinske tidsskrift *The Lancet* i en række artikler opfordrede til intensiveret forskning på feltet. Den britiske kirurg John Erichsen publicerede her-

efter i 1866 sine teorier, der gik ud fra overbevisningen om, at mikroskopiske læsioner af rygmarven, som var opstået i ulykkesøjeblikket uden at efterlade ydre skader, var årsag til lidelsen *railway spine*. Dermed opfyldte han ønsket om en diagnose, som lægerne udadtil kunne samles om, og som viste sig også at være plausibel for jurister og dommere. Dette og hans efterfølgende værker blev fast inventar i retssalene også uden for England og forblev toneangivende i de følgende årtier. Ofrene havde dermed en god mulighed for at opnå en rimelig godtgørelse.<sup>42)</sup>

Først knap 20 år senere begyndte – med nogle periodiske tilbageslag – accepten af, at frygt og psykisk chok alene kunne forårsage både psykiske og fysiske lidelser.<sup>43)</sup> Udtrykket *traumatisk neurose*, der efterhånden vandt indpas i Danmark som en fællesbetegnelse for chokrelaterede nervelidelser, og som også optræder i Madvigs notater, stammer fra Tyskland, hvor man energisk prøvede at frigøre sig fra den sejlivede gamle *railway spine*-teori.<sup>44)</sup> Når den så alligevel hos Madvig optræder sammen med betegnelser som nervelidelse, nervechok, nervesvækkelse, nerverystelse og depression, afspejler det næppe nogen saglig vurdering af lidelsens omfang og konsekvenser, men snarere både ofrenes, lægernes og kommissionens vanskelighed med at finde præcise betegnelser. Endvidere får en del af de skadelidte efter Gentoftelykken bevilget "Landophold", også uden at nogen egentlig nervøs tilstand er nævnt, hvilket kan være en indikator for vanskeligheden ved at sætte ord på lidelsen, både for den skadelidte og for kommissionen.

Også lovgivningen i Tyskland – i form af *Reichs-Haftpflichtgesetz* fra 1871 – lagde op til en noget blødere holdning til de nervøst betingede lidelser end den britiske. I en kommentar til loven fastslås, at "Legemsbeskadigelse" ikke alene relaterer sig til skader opstået ved indvirkning på legemet, men også til dem, der er opstået alene "... *durch eine Gemütserschütterung (heftigen Schreck o.c.)*"<sup>45)</sup>, altså ved et voldsomt chok.

Lovens gunstige vilkår førte til en voldsom stigning i antallet af sager; men dette sammen med de traumatiske lidelsers uhåndgribelighed, den åbenlyse mulighed for mis-

brug og indtrykket af, at den forventede erstatning var medbestemmende for sygdomsforløbet, førte i midten af 1890'erne til en modreaktion i Tyskland, som varede helt op til 1960'erne.<sup>46)</sup>

En enkelt lille sætning i en af Erstatningskommissionens rapporter lader ane en gryende bevidsthed om, at de ved jernbaneulykken opståede nervøse lidelser var beslægtede med dem, man kunne iagttage i militæret. I et tilfælde, hvor et offer havde fået tilkendt understøttelse i to år, bemærkes det, at "*Mener hun sig til den tid fremdeles lidende af traumatiske Neuroser, maa hun paany lade sig undersøge af Læge og eventuelt paa Basis af hans Erklæring da atter søge om Støtte af Statskassen (som adskillige militære Invalidere).*"<sup>47)</sup>

Trods ambitionen om at være imødekommende var Erstatningskommissionen ikke ukritisk. Især ved senere ønsker om yderligere godtgørelse rådførte man sig i hvert fald med ansøgerens læge. En på ulykkestidspunktet 21 år gammel tjenestepige havde pådraget sig brud på lænd og albue og efterfølgende vanskeligt helende sår.<sup>48)</sup> Hendes læge vurderede situationen sådan:

*"Det er dog min private Mening, at hun er tilbøjelig til at søge at gjøre det mest mulige ud af sine Lidelser ... føler sig vel fin til at tage ordentlig fat som Tjenestepige ... mest fordi hun ikke rigtig gider det. Pynt og Fjas er vistnok hendes Hovedinteresse. ... Hun har næppe mistet mange Chancer ved Ulykken, thi hun havde sikkert meget faa i Forvejen."*<sup>49)</sup>

Det havde været interessant at se den efterfølgende formelle begrundelse for det forventelige afslag til patienten. Allerede året forinden var hun blevet tilkendt et årligt erstatningsbeløb på 240 kr. på livstid.<sup>50)</sup>

Ni år senere er den gal igen. Lægen skriver nu, efter en fornyet forespørgsel fra Madvig:

*"Hendes Moder har solgt sin lille Ejendom fornylig, og det er vist tvivlsomt, om hun har haft noget videre Overskud. Til hendes Ophold vil det næppe slaa til. Det er velsagtens den egentlige Grund, hvorfor hun nu atter søger Dem."*<sup>51)</sup>

Det må formodes, at den nu 32-årige fortsat måtte nøjes med det oprindeligt fastsatte beløb.

Han laa paa Kommunehospitalets 5te Afd. fra 12/7 til 24/9 97 for Brud paa venstre Laar og er bleven delvis invalid. Han har efter Udskrivningen taget Ophold i Sterred. Der er betalt for ham paa Hospitalet 91.44, for ødelagt Tøj 75.- og for Arbejdstab 850.- (Halvdelen af hans formentlige Arbejdsfortjeneste for 1 Aar 1700.- Kr -) indtil 12/1 98, i alt 1016.44. Hans Invaliditet anslaaes til 15% af 36000.-, og han indstilles til 250 Kr. aarlig eller 5300 Kr. i Kapitalengang for alle.

Sammenfatningen af den 24-årige murer Olaf Ulrich Birchs sag, atter med Madvigs hånd: "Han laa paa Kommunehospitalets 5te Afd. fra 12/7 til 24/9 97 for Brud paa venstre Laar og er bleven delvis invalid. Han har efter Udskrivningen taget Ophold i Sterred [?]. Der er betalt for ham paa Hospitalet 91.44, for ødelagt Tøj 75.- og for Arbejdstab 850.- (-Halvdelen af hans formentlige Arbejdsfortjeneste for 1 Aar 1700.- Kr -) indtil 12/1 98, i alt 1016.44. Hans Invaliditet anslaaes til 15% af 36000.-, og han indstilles til 250 Kr. aarlig eller 5300 Kr. i Kapital engang for alle."

Det var formentlig i en 10-mands-stue som denne på Københavns Kommunehospital omkring år 1900, at murer Birch tilbragte over to måneder, mens hans lårbensbrud heledes. Hans ophold varede ind i sensommeren, så måske har der været fyret op i den store kakkelovn midt i rummet i de sidste dage (Dansk Sygeplejehistorisk Museum).

### PENGENE

De beløb, som ofrene fik udbetalt, fremgår mere eller mindre udspecificeret på forskellige lister, ligesom beregningsgrundlaget for længerevarende understøttelse, nemlig den estimerede årsløn, er angivet, hvor det er aktuelt. Sammen med stillingsangivelserne giver det et interessant indblik i datidens pris- og lønforhold. Især tøj har – set med nutidens øjne – været kolossalt dyrt og dermed udgjort en ikke uvæsentlig del af de umiddelbare erstatninger. Selv de dødes ødelagte beklædning fik arvingerne erstatning for. At ugifte kvinder lå nederst på lønskalaen, kommer næppe som en overraskelse, og for den netop nævnte tjenestepige blev årslønnen estimeret til 540 kr. Sit ødelagte tøj fik hun erstattet med 114 kr, det vil sige 2½ måneds løn! Disse tal er på ingen måde ekstremer, må det tilføjes.

Et af dødsopfrene havde førsørget sine gamle forældre, og tilsyneladende havde man i kommissionen diskuteret måden, hvorpå erstatningen skulle udbetales dem. Et medlems kommentar: "Har kun at bemærke, at man ikke kan vente megen Forretningsdygtighed af en Husmand og at det derfor er vigtigt at betale hans Rejseudgifter med Kr 38,80; Sønnens Klæder med Kr 70-"<sup>52)</sup> Anvisningen af et trefret, samlet beløb ansås for at være mere, end faren kunne administrere.

### DET SOCIALE ENGAGEMENT

Erstatningskommissionen og ministeriet kunne træde ud over de rent forretningsmæssige procedurer, når de derved kunne yde hjælp til selvhjælp og sikre den erstatningssøgende et erhvervsaktivt liv. En 24-årig ugift gartnermedhjælper sag blev resumeret sådan:

"Han fik sit venstre Skinneben brækket ved Gentoftulykken og blev behandlet paa Kommunehospitalets 5te Afd. Efter hans Udskrivning ventedes der vel fuld Helbredelse, men ialtfald først efter længere Tid. Da det var tvivlsomt, naar han kunde gjenoptage sin Gartnervirksomhed, ønskede han selv at opgive den og blive Frugt- og Grønthandler, og androg han om en Sum dertil engang for alle mod at give fuldt Afkald.

Kommissionen indstillede ham i den Anledning til 2500 Kr., hvilket bevilgedes ved særlig Resolution af Indenrigsministeriet af 11te Decb. 1897. – Hans Hospitalsophold kostede 101,52, hans ødelagte Tøj 71,75, Stokken 4,-. I midlertidig Hjælp fik han i alt 480,-. Udgifter for ham tilsammen 3157,27."<sup>53)</sup>

Et andet eksempel: En 27-årig porcelænsmaler havde været indlagt på Kommunehospitalets 5. afd. med et kun vanskeligt helende, kompliceret skinnebensbrud.<sup>54)</sup> Efterfølgende fik han tilbudt et arbejde som skriver på "Kjøbenhavns Hovedstation" og blev fastansat i sekretariatet, "hvor jeg føler mig overmaade godt tilfreds.... Jeg beder Dem derfor Hr. Retsformand, modtage min oprigtige Tak for Deres store Velvilie ... thi, foruden Deres Hjælp Hr. Retsformand, vilde jeg sikkert ikke have naaet til det jeg er nu."<sup>55)</sup>

### KONKLUSION

Ud fra det beskrevne står det klart, at erstatningsspørgsmålet i forbindelse med Gentoftulykken og med den så godt som samtidige lovgivning ikke fuldkommen kom til at afspejle de opfattelser og procedurer, som havde etableret sig i udlandet. Den kendsgerning, at behovet for at løse de med erstatningssager forbundne problemer først opstod forholdsvis sent, må antages at spille en væsentlig rolle. Udviklingen af forsikringsvæsenet, en gryende statslig socialpolitik og en anden forståelse af ulykkesrelaterede nervøse lidelser førte til løsningsmodeller fri af forældede holdninger og bindinger til en antikveret lovgivning.

Når man i 1897 både fra Statsbanernes og det relevante ministeriums side var enige i ønsket om at nedsætte en kommission uden for disse organisationer, har man ikke alene sikret sig muligheden for at samle den størst mulige ekspertise, men også undgået beskyldninger om inhabilitet. Selv om kommissionen ikke fik helt frie hænder, og ministeriet skulle godkende en del af sagerne efter indstilling fra kommissionen, er der i kilderne intet belæg for, at ministeriet ikke hver gang har fulgt kommissionens indstillinger, hvilket vidner om en høj grad af tillid.

1897-kommissionens erklærede ambition var imødekommenthed i sagsbehandlingen, ensartethed i de trufne afgørelser, en ukompliceret forretningsgang, lydhørhed over for de skadelidte vedrørende rent praktiske spørgsmål og hensyntagen til særlige forhold, som ville kunne reducere skadelidtes muligheder for et rimeligt udkomme i fremtiden. Sagnet af ofrenes vurderinger heraf gør det umuligt at bedømme, om kommissionen set med ofrenes øjne opfyldte sine mål. Til gengæld fremgår det af kilderne, at kommissionen har

gjort sit yderste for at leve op til sine mål. Ensartetheden søges sikret ved at inddrage en forsikringsmæssig synsvinkel i de tilfælde, hvor der tale om mere end rene ekspeditionssager, men et spørgsmål om længerevarende eller livsvarig hjælp til skadede eller efterladte. På den anden side har hensyntagen til særlige forhold i mange tilfælde ført kommissionen ud på en vanskelig balancegang, når ensartetheden også skulle opretholdes. Den korte sammenfatning af, hvilke overvejelser og beregninger der i hvert enkelt tilfælde





20 af ulykkesofrene var 18 år eller derunder, heraf mange, der allerede var i gang med et erhverv. Sygeplejerskerne hér på mandsafdelingen på Frederiks Hospital o. år 1900 har sikkert haft deres hyr med at holde flokken i ro (Dansk Sygeplejehistorisk Museum).

har ført til indstillingen, vidner om en spirende erkendelse af, at sikringen af det enkelte individs fremtidsudsigter ikke blot er et privat problem, men også et offentligt ansvar. Ansvarsfølelsen kommer endvidere til udtryk i forsøget på at få alle de ulykkesramte personer i tale ved annoncering med angivelse af en adresse, hvor alle kunne gå ind direkte fra gaden.

Det kunne nu være nærliggende at mene, at kendskabet til det britiske retsvæsens altdominerende og for jernbaneselskaberne ødelæggende rolle i tilsvarende sager virkede afskrækkende og bidrog til valget af en løsning, der kun inddrog muligheden for et sagsanlæg som en allersidste udvej. Det må dog her ikke glemmes, at de britiske domstole på grund af *common law*-systemet generelt havde en stor indflydelse,<sup>56</sup> som ikke uden videre ville kunne overføres til danske forhold, hvorfor "britiske tilstande" næppe har udgjort nogen trussel. Man har slet og ret tilstræbt en billig, hurtig og for alle parter tilgængelig løsning.

Ulykkesofrene med nervøse lidelser, de juridiske og lægelege smertensbørn, kom i Danmark til at nyde godt af, at psykiatrien var nået så langt i 1897, at man ikke længere rutinemæssigt anså dem for at være simulanter og gevinstjægere, men at de blev vurderet seriøst som regulært tilskadekomne. Det var ligeledes blevet accepteret, at mange af disse ofres higen efter at modtage en godtgørelse ikke var udtryk for grådighed men affødt af trangen til at komme til ro. Modtagelsen og behandlingen af deres sager, som de erstatningsøgende med nervøse lidelser fik, viser, at Erstatningskommissionens beslutninger blev taget i overensstemmelse med disse moderne psykiatriske erkendelser, og at deres behov for hjælp og understøttelse blev vurderet på de samme vilkår som alle andres.

#### ARKIVMATERIALE

Rigsarkivet; Trafikministeriet:  
Udtagne sager - Jernbanesager (E) (-) D 28:  
Erstatningskomm. vedr. Gentofteulykken 1897-1910.

#### LITTERATUR

- Christensen, Lars Bjarke, "Den frygteligste Jernbaneulykke' - Gentofteulykken 1897", *Jernbanehistorie*, 2014, s. 4-25.
- Eger, Georg, *Das Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Text-Ausgabe mit Anmerkungen*, Berlin: J. Guttentag, 1903. Her facsimile-webudgaven på <https://archive.org/details/dasreichshaftpf00eegergoog> (Tilgæet 06.10.2017)
- Fischer-Homberger, Esther, "Railway Spine und traumatische Neurose - Seele und Rückenmark", *Gesnerus* 27, 1/2, 1970, s. 96-111.
- Harrington, Ralph, "On the Tracks of Trauma: Railway Spine Reconsidered", *Journal of the Society for the Social History of Medicine* 16, 2, 2003, s. 209-223.
- Harrington, Ralph, "The Railway Accident: Trains, Trauma, and Technological Crises in Nineteenth-Century Britain", i: Mark S. Micale og Paul Frederick Lerner (red.), *Traumatic pasts, history, psychiatry, and trauma in the modern age, 1870-1930*, Cambridge: Cambridge University Press, 2001, s. 31-56.
- Ishøy, Torben, "Gentofteulykken 1897 - Danmarks største togkatastrofe", *Dansk Medicinhistorisk Arbob*, 2001, s. 84-95
- Kostal, R.W., *Law and English Railway Capitalism, 1825-1875*, Oxford: Clarendon, 1997.
- Larsen, J. Langkilde (red.), *Haandbog i Forsikring. Afhandlinger af en Række Fagmænd*, Nordiske Landes Bogforlag, 1946.
- Rigsdags-Tidende 1895-96, 1896-97.*
- Rigsdags-Tidende 1897-98, 1897-98.*
- Schivelbusch, Wolfgang, *Geschichte der Eisenbahnreise, zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München: Hanser, 1979.
- The Letters of Charles Dickens edited by his Sister-in-Law and his eldest Daughter, 1833 to 1870*, Georgina Hogarth and Mamie Dickens (ed.), London and New York: Macmillan, 1893.
- Thomann, Klaus-Dieter og Michael Rauschmann, "Die "Posttraumatische Belastungsstörung" - historische Aspekte einer "modernen" psychischen Erkrankung im deutschen Sprachraum", *Medizinhistorisches Journal* 38, 2, 2003, s. 103-138.
- Timperley, Malcolm, "The Rise and Fall of Railway Spine", *Back Track* 27, 12, 2013, s. 760-763.
- Wöldike, Knud, *Love og Anordninger for Aaret 1896 (Algreen-Ussings Lovsamling)*. Kjøbenhavn: Gyldendal, 1897.
- Wöldike, Knud, *Love og Anordninger for Aaret 1898 (Algreen-Ussings Lovsamling)*. Kjøbenhavn: Gyldendal, 1899.

#### NOTER

1. *The Letters of Charles Dickens, edited by his Sister-in-Law and his eldest Daughter, 1833 to 1870*, Georgina Hogarth and Mamie Dickens (ed.), London and New York: Macmillan, 1893, s. 581ff.
2. Nærværende artikel er delvist baseret på forfatterens research til en bacheloropgave fra SAXO-instituttet, Københavns Universitet 2014: *Jernbaneulykken og dens ofre. Erstatningerne efter de danske jernbaneulykker i 1897, 1913 og 1919*.
3. *The Letters of Charles Dickens* (1893), s. 696f.
4. For eksempel "Great Railway Disaster at Norwich" den 19. september 1874, dramatisk illustreret med "Wreck of the Train after the Collision". Ulykken ved Staplehurst, som Dickens overlevede, er nøje beskrevet den 17. juni 1865.
5. Esther Fischer-Homberger, "Railway Spine und traumatische Neurose - Seele und Rückenmark", *Gesnerus* 27, 1/2, 1970, s. 99, s. 99.
6. Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise, zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München: Hanser, 1979, s. 110ff., s. 110ff.
7. Timperley, Malcolm, "The Rise and Fall of Railway Spine", *Back Track* 27, 12, 2013, s. 762f. s. 762f.
8. Bl.a. i: Torben Ishøy, "Gentofteulykken 1897 - Danmarks største togkatastrofe", *Dansk Medicinhistorisk Arbob*, 2001, s. 84-95 og Lars Bjarke Christensen, "Den frygteligste Jernbaneulykke' - Gentofteulykken 1897", *Jernbanehistorie*, 2014, s. 4-25.
9. Rigsarkivet, Indberetning fra ulykkesstedet til Generaldirektoratet d. 12.07.1897, jr. nr. Gd83 97/237.
10. Ibid., Brev Madvig til Regeringsarkivet d. 30.03.1910. Madvigs baggrund var bl.a. formand for Sø- og Handelsretten.
11. Dødstallet skulle efterfølgende vise sig at stige til 40.
12. Ibid., Brev Generaldirektoratet til Indenrigsministeriet d. 13.07.1897, jr. nr. 9514.
13. Ibid., Brev Indenrigsministeriet til Generaldirektoratet d. 13.07.1897, jr. nr. E1445.
14. Lovens bestemmelse i sin fulde ordlyd: "End giver Husbond sin Tiener, eller anden, Fuldmagt paa sine Vegne at forrette noget, da bør Husbonden selv at svare til hvad derudj forseis af den, som hand Fuldmagt givet haver, og af hannem igjen søge Opretning." Her citeret fra <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=59516>, tilgæet 24.09.2017.
15. Knud Wöldike, *Love og Anordninger for Aaret 1896 (Algreen-Ussings Lovsamling)*, Kjøbenhavn: Gyldendal, 1897, s. 324ff.
16. Rigsdags-Tidende (Landstinget) 1897-98, sp. 117f.
17. Larsen, *Haandbog i Forsikring*, s. 374ff.
18. Rigsdags-Tidende (Folketinget) 1895-96, sp. 1055f.
19. Knud Wöldike, *Love og Anordninger for Aaret 1898 (Algreen-Ussings Lovsamling)*, Kjøbenhavn: Gyldendal, 1899, s. 5ff.
20. Rigsarkivet, Brev Generaldirektoratet til Indenrigsministeriet d. 20.07.1897, jr. nr. 9928.
21. Ibid., Brev Indenrigsministeriet til Madvig d. 05.08.1897, jr. nr. E1643.
22. Ibid., Rapport fra kommissionen til Indenrigsministeriet, kladde, d. 15.10.1897.
23. Ibid., Avisudklip af 11.08.1897 med kommissionens annonce.
24. 1½ døgn efter ulykken nævnes 32 dødsopfre; de øvrige er døde af deres kvæstelser i den efterfølgende tid.
25. Ibid., "Liste B Fortegnelse over Tilskadekomne..." og "Fortegnelse over dem, der døde...", begge bilag til rapport af 12.02.1898.

26. Ibid., Brev Madvig til indenrigsministeren d. 29.10.1897.
27. Ibid., Brev Indenrigsministeriet til kommissionen d. 30.10.1897, jr. nr. E2346.
28. Ibid., Rapport fra kommissionen til Indenrigsministeriet, kladde, udateret men "Indsendt 12/2 1898".
29. Ibid., Rapport fra kommissionen til Indenrigsministeriet, kladde, vedr. afslutning af virksomhed, udateret men "Indsendt 20/4 1898".
30. Ibid., Liste over indstillinger, bilag til rapport af 20.04.1898 vedr. resterende sager. Udateret.
31. Ibid., Rapport fra kommissionen til Indenrigsministeriet, kladde, vedr. 15 resterende sager, udateret men "Indsendt 20/4 1898".
32. Ibid., Brev Indenrigsministeriet til Kommissionen d. 20.05.1898, jr. nr. E1213.
33. Ibid., Brev Julie Kretzmer til Madvig d. 17.02.1899.
34. Ibid., Brev Ministeriet for offentlige Arbejder til Madvig d. 05.02.1903, jr. nr. E219.
35. Rigsdags-Tidende (Landstinget) 1897-98, sp. 25f.
36. Ibid., sp. 97ff.
37. Ibid., sp. 119f.
38. Tillæg C til Rigsdagstidende, 1897-98, sp. 834 og 749ff., og Wöldike 1898, s. 257ff.
39. Knud Wöldike (1898), op.cit., s. 5ff.
40. Rigsarkivet, "Liste B Fortegnelse over Tilskadekomne...", bilag til rapport af 12.02.1898, sag 54b.
41. Tillæg A til Rigsdagstidende, 1897-98, sp. 1765f.
42. Ralph Harrington, "The Railway Accident: Trains, Trauma, and Technological Crises in Nineteenth-Century Britain", i: Mark S. Micale og Paul Frederick Lerner (red.), *Traumatic pasts, history, psychiatry, and trauma in the modern age, 1870-1930*, Cambridge: Cambridge University Press, 2001, s. 31ff.
43. Harrington, Ralph, "On the Tracks of Trauma: Railway Spine Reconsidered", *Journal of the Society for the Social History of Medicine* 16, 2, 2003, s. 209ff.
44. Esther Fischer-Homberger (1970), op. cit., s. 98.
45. Georg Eger, *Das Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Text-Ausgabe mit Anmerkungen*. Berlin: J. Guttentag, 1903, s. 24.
46. Klaus-Dieter Thomann og Michael Rauschmann, "Die "Posttraumatische Belastungsstörung" - historische Aspekte einer "modernen" psychischen Erkrankung im deutschen Sprachraum", *Medizinhistorisches Journal* 38, 2, 2003, s. 103-138.
47. Rigsarkivet, "Liste B Fortegnelse over Tilskadekomne...", bilag til rapport af 12.02.1898, sag 100.
48. Ibid., "Liste B Fortegnelse over Tilskadekomne...", bilag til rapport af 12.02.1898, sag 81.
49. Ibid., Brev fra dr. Lemcke til Madvig d. 04.08.1899.
50. Ibid., Liste over indstillinger fra Erstatningskommissionen i april 1898, kladde.
51. Ibid., Brev fra dr. Lemcke til Madvig d. 13.06.1908.
52. Ibid., Notat fra Kommissionsmedlemmerne, juni 1898.
53. Ibid., "Liste B Fortegnelse over Tilskadekomne...", bilag til rapport af 12.02.1898, sag 2.
54. Ibid., "Liste B Fortegnelse over Tilskadekomne...", bilag til rapport af 12.02.1898, sag 10.
55. Ibid., Takkebrev N. Krabbe Christensen d. 03.08.1899.
56. R.W. Kostal, *Law and English Railway Capitalism, 1825-1875*, Oxford: Clarendon, 1997, s. 2ff.



# SUMMARY

## The Gentofte disaster – a boxful of fates

The invention of the railway brought industrialisation, mobility and modern city life, first in Britain and then very rapidly on the Continent too. However, it also brought railway disasters into people's lives.

Fortunately, Denmark was spared a major railway accident which also involved passengers until disaster struck at Gentofte Station north of Copenhagen in the middle of the night between 11 and 12 July 1897: A train had been delayed on account of extraordinary numbers of passengers and was still at the platform when the next train which was not due to stop and was travelling at some speed crashed into the stationary train. Forty people died and more than 130 were wounded as a result.

Using the Gentofte disaster as a concrete example, the article examines how the authorities handled the many victims from such an instant catastrophe, focusing on the financial support that the victims were awarded, the criteria of how it was meted out, the reasoning behind it and, briefly, how comparable situations were dealt with abroad. On account of the continued relevance of the issue, the article also focuses on whether and if so how the authorities in 1897 dealt with the victims who contracted what we now identify as PTSD (post-traumatic stress disorder).

The rescue efforts immediately after the disaster and the judicial aftermath were described previously and did therefore not form part of this study.

One of the reasons why the Gentofte disaster is particularly interesting is that it happened at a time when Danish legislation on the railways' liability in damages was in its infancy and the field of psychiatry and thereby the awareness of shock-related disorders underwent rapid develop-

ment, making both great advances as well as taking retrograde steps. Only the insurance sector was already well established. Otherwise everything was open and everything could happen. Subsequently, it transpired that the experience gained with the procedures that were established *ad hoc* in 1897–98 and the decisions that were made were so positive that they became the foundation for handling claims for damages in connection with subsequent railway accidents in Denmark.

The sources available to throw light on the compensation procedure following the Gentofte disaster in 1897 are comprised of a box in the Danish National Archives full of handwritten drafts and notes – probably what the Chairman of the Damages Committee had left when the Committee had completed its work.

Immediately after the disaster, the Minister of the Interior authorised the Danish State Railways to pay financial support to the victims, but on account of the magnitude of the work and the lack of expertise, the Minister of the Interior acted on the Director General's suggestion and formed a committee whose scope was limited to payment of interim support and compensation for destroyed property, while decisions on permanent support and final compensation payments had to be submitted to the Ministry of the Interior.

In a report from the Damages Committee to the Ministry of the Interior in October 1897, the Committee describes its fundamental considerations and its work so far. As a result, the Minister of the Interior agrees to authorise the Committee to make the final decision and payment in cases that may be concluded with a one-off payment in full and final settlement, preventing the claimant from making any fur-

ther claims at a later date, provided such one-off payments were below DKK 1,000 or in special cases below DKK 2,000.

In addition, the report included a detailed description of the guidelines for the Committee's work which developed along the way. An outline is provided as to how the Committee decided to mete out the compensation based on the degree of disablement, the previous annual income and the number of years that the claimant was anticipated to have remained in work. At the same time, the Committee emphasised that unlike an insurance company, it felt obliged to make certain individual allowances and that as a rule, the Committee saw no reason to doubt the claimant's own information as the basis for processing the case.

With regard to the procedure for paying the compensation, the Committee saw two options: payment of an annual amount for life or a large one-off sum; in certain cases, the Committee would follow the claimant's own wishes in this regard.

Finally, the Committee provided an account of its view on disfigurement, pain and suffering which differed substantially from the view outlined in the first report. The Committee was now ready to take these issues into consideration, recognising that also disfigurement or difficulty walking following amputation might also have financial consequences, just as pain and suffering could form an integrated part of particularly nervous disorders.

In April 1898, the Committee forwarded the 15 remaining recommendations to the Ministry of the Interior, of which a few had not been processed fully on account of the claimant's prolonged course of illness. However, the Committee's work did not finish: requests were received for payment of a one-off sum instead of periodic payments, applications to have

the awarded compensation increased, applications to cover post-treatment, etc. Not till 1903 did the Ministry announce that the Committee had completed its work.

Not least on account of the disaster in July, did the Minister of the Interior in October 1897 introduce a bill in the *Landsting* (one of the two houses of the Danish parliament between 1849 and 1953) on the Danish State Railways' liability in damages; following much debate, the bill was passed on 22 March 1898 with a wording that was consistent with the Damages Committee's considerations and practices.

Thus, the issue of compensation following the Gentofte disaster and the subsequent legislation did not reflect the views and procedures that were established in the birthplace of the railway, Britain. It is undoubtedly significant that the need to resolve the issues related to compensation cases arose relatively late: The development of the insurance sector, an emerging state social policy and a different understanding of accident-related nervous disorders led to solutions devoid of outdated views and ties to antiquated legislation.

When, in 1897, both the Danish State Railways and the relevant ministry agreed that it was preferable to form a committee outside their own organisations, they not only secured the opportunity of bringing together the very best people with the greatest possible expertise, they also avoided potential accusations of being disqualified by reason of conflict of interest. Even though the Committee did not entirely have a free hand and the Ministry had to approve the majority of cases, the sources give no indication that the Ministry did not follow the Committee's recommendations in every instance which indicates that there was a high degree of mutual trust and loyalty.