DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Konkurrence fra landevejen

I 1920'erne var jernbanenettet gjort færdigt. Truslen fra landevejstrafikken blev den ny udfordring.

Endnu inden 1. verdenskrig ville alle have jernbane til dnart sagt enhver flække i landet. Men Danmark var efterhånden blevet mættet med jernbaner, og at anlægge selv en beskeden privatbane var et stort apparat at sætte i gang for at opfylde et lokalt transport behov.

Automobilet skulle vise sig velegnet til at dække dette behov. De første benzindrevne rutebiler kom i drift kort efter århundredeskiftet, men bredte sig snart med lunets hast. Verdenskrigens forcerede forskningsindsats satte yderligere skub i udviklingen af velegnede køretøjer.

De mange rutebiler truede de mindre jernbaner på livet. Omkostningerne ved traditionel jernbanedrift var blevet alt for store, og en hurtig omlægning fra damp- til motordrift blev nødvendig for at kunne overleve. Samtidig indså jernbanens ledelse nødvendigheden af selv at involvere sig i rutebildrift. Så kunne man dæmme op for den mest ødelæggende konkurrence og lægge ruterne sådan, at de blev fødelilier til jernbanerne.

DSBs nye dynamiske generaldirektør, Peter Knutzen, så allerede ved sin tiltrædelse i 1931 skriften på væggen. Ved en behændig indsats lykkedes det ham at åbne de første DSB rutebilruter i Sønderjylland den 1. juli 1932 i forbindelse med en sanering af landsdelens privatbanesystem.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Omnibus type TRIANGEL O-21

Bygget af De forenede Automobilfabrikker i Odense 1935.

Antal siddepladser	21
Antal cylindre	6
Motorydelse	90 HK
Totalvægt	4,1 ton
Længde	7,24 m
Højeste hastighed	80 km/t

Rutebilvæsnet voksede sig snart stort. Nye ruter blev oprettet og adskillige private ruter opkøbt, ofte under voldsom protest fra befolkning og politikere. Allerede i 1935 drev DSB 64 ruter med 204 Omnibusser.

Et væld af tidens fabrikanter var repræsenteret i denne samling: Audi, REO, Ford, Studebakker, Oldsmobil, GMC, NAG, Bedford og Opel Blitz for blot at nævne nogle. Alle var opbygget på håndlavede træchassier.

DSB fik frem til 1940 i alt 95 busser fra Thomas B. Thriges fabrik: De forenede Automobilfabrikker i Odense. Fabrikken laverede også små benzindrevne skinne-motorvogne til DSB.

Netop denne bus fik hjemsted i Skelskør og kørte på ruten Masnedsund-Korsør. Bussen blev i 1940 forsynet med gasge-

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

De røde Lyntog

Den 14. maj 1935 kørte De røde Lyntog for første gang. Det var starten på en trafikal revoœution. Samme dag blev Lillebæltsbroen indviet og erstattede den tidligere færgefart mellem landsdelene. De røde Lyntog og Lillebæltsbroen gjorde, atrejsetiden mellem København og Aarhus blev forkortet fra 7 timer til 4,5 timer.

Lyntogene skulle afløse damp-eksprestogene og føre Danmark ind i moderne tider. Historien begyndte på et pressemøde den 31. oktober 1933, hvor DSB's Generaldirektør Peter Knutzen præsenterede en toårsplan, der skulle reformere landets togdrift; nye dieselelektriske højhastighedstog mellem lendsdelene. De nye tog skulle køre med en hastighed på 120 km/t. DSB indledte forhandlinger med Frichs A/S om den nye togtype. De første tegninger var inspireret af det tyske "lyntog" "Fliegende Hamburger".

I 1935 leverede Frichs A/S fire togsæt, men det viste sig hurtigt at være for lidt. Lyntogene var en stor succes. Allerede i 1938 blev der leveret yderligere fire togsæt og nu med en ekstra mellemvogn.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

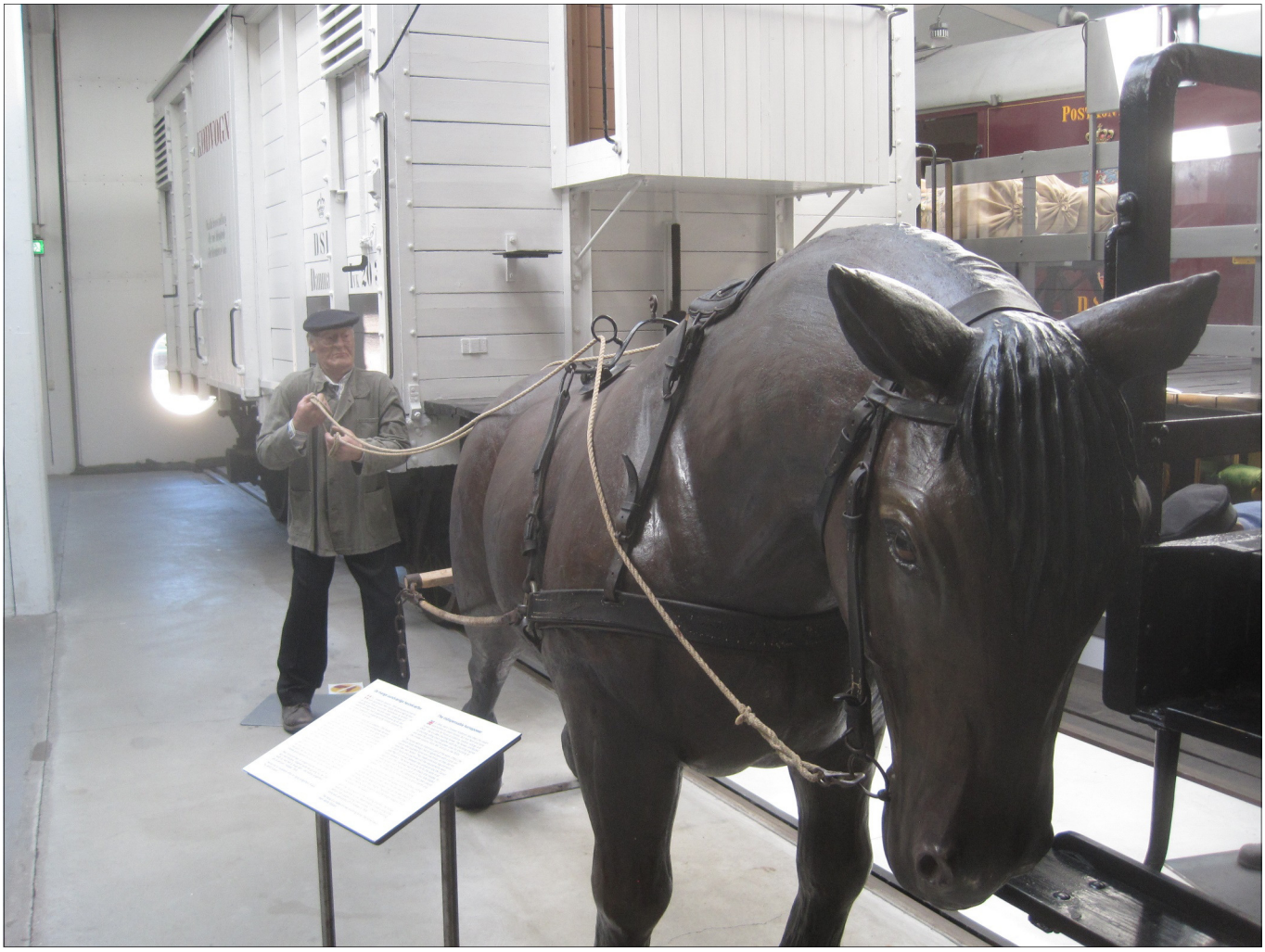
Komfortmæssigt var lyntogene ligeledes en revolution. De rejsende kunne nu blive siddende i det samme tog hele vejen mellem København og Aarhus.

Lyntogene blev ført hele vejen, så man ikke længere skulle skifte tog både ved Storebælt og Lillebælt - og indgå i gevaldige kapløb om de bedste pladser.

Samtidig stoppede togene ved langt færre stationer end tidligere.

Dette tog er fra første generation fra 1935 og består af to motorvogne og en mellemvogn. I motorvognene (MS 401 og MS 402) findes sæder for anden klasse, rum til rejsegods og en lille restaurant foruden de i alt fire dieselmotorer - to i hver vogn - med en samlet effekt på 1000HK. I mellemvognen (AA 431) findes kupeer til første og anden klasse.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM



De mange uundværlige hestekræfter

H.C. Andersen beskrev i 1846 damplokomotiverne som dampheste. Men rigtige heste af kød og blod var også at finde på stationer, havnebaner og remiser - de såkaldte rangerheste. Hestene indgik i rangeringen af materiel sammen med rangerlokomotiverne og var den primære trækkraft til rangering på de mindre stationer fra 1847 og frem til 1920'erne.

Hestene udførte en vigtig del af arbejdet. Ofte havde Statsbanerne en aftale med en lokal entreprenør, der leverede hest og kusk, og havde altså ikke deres egne hestehold, men der var store krav til både hesten og kusken. Kravene blev udspecificeret i en kontrakt mellem entreprenøren og Statsbanerne. Hesten skulle i enhver henseende være skikket til arbejdet, og kusken skulle være ordentlig og pålidelig. Hver hest kunne i skridtgang trække op til fire fuldt belæssede vogne. For at hjælpe hesten havde man på Københavns station lagt brosten på skrå - på den måde kunne hestene få bedre afsæt.

Rangerhestene blev ofte benyttet på havnebanerne, der forbandt stationerne med havnen, som ofte lå lidt væk fra byens centrum. Her var skinnerne ikke kraftige nok til at de store lokomotiver kunne køre hele vejen ned til havnen med gods. Det blev derfor ofte rangerhestenes opgave at trække godsvognene fra stationen og ned til havnen.

Med motoriseringen af rangermaskinerne vblev det for dyrt med hestene. Alligevel skulle der gå lang tid, før DSB holdt helt op med at bruge dem - den sidste rangerhest gik på pension i Holbæk i 1958.

Heste på billedet er modelleret efter en rigtig rangerhest, Klaus, fra Vemb Station.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Udstillingen af færgemodeller

Færgeudstillingen rummer modeller af mere end en tredjedel af de færger, som DSB har ejet.

Den ældste model er modellen af den første jernbanefærge overhovedet, "Lillebelt", der fra 1872 sejlede på ruten mellem Strib og Fredericia.

Modellen af storebæltsfærgen "Korsør" fra 1927 viser bl.a. de vanskelige forhold for bilisterne dengang - de fik lige lov til at klemme sig ind mellem jernbanevognene på vogndækket.

Motorfærgen "Heimdal" fra 1930 er den første egentlige bilfærge.

"Jylland" fra 1894 og "Holger Danske" fra 1942 falder uden for de egntlige færger, da de er bygget som isbryderfærger - d.v.s. til både isbrydning og transport af personer og gods.

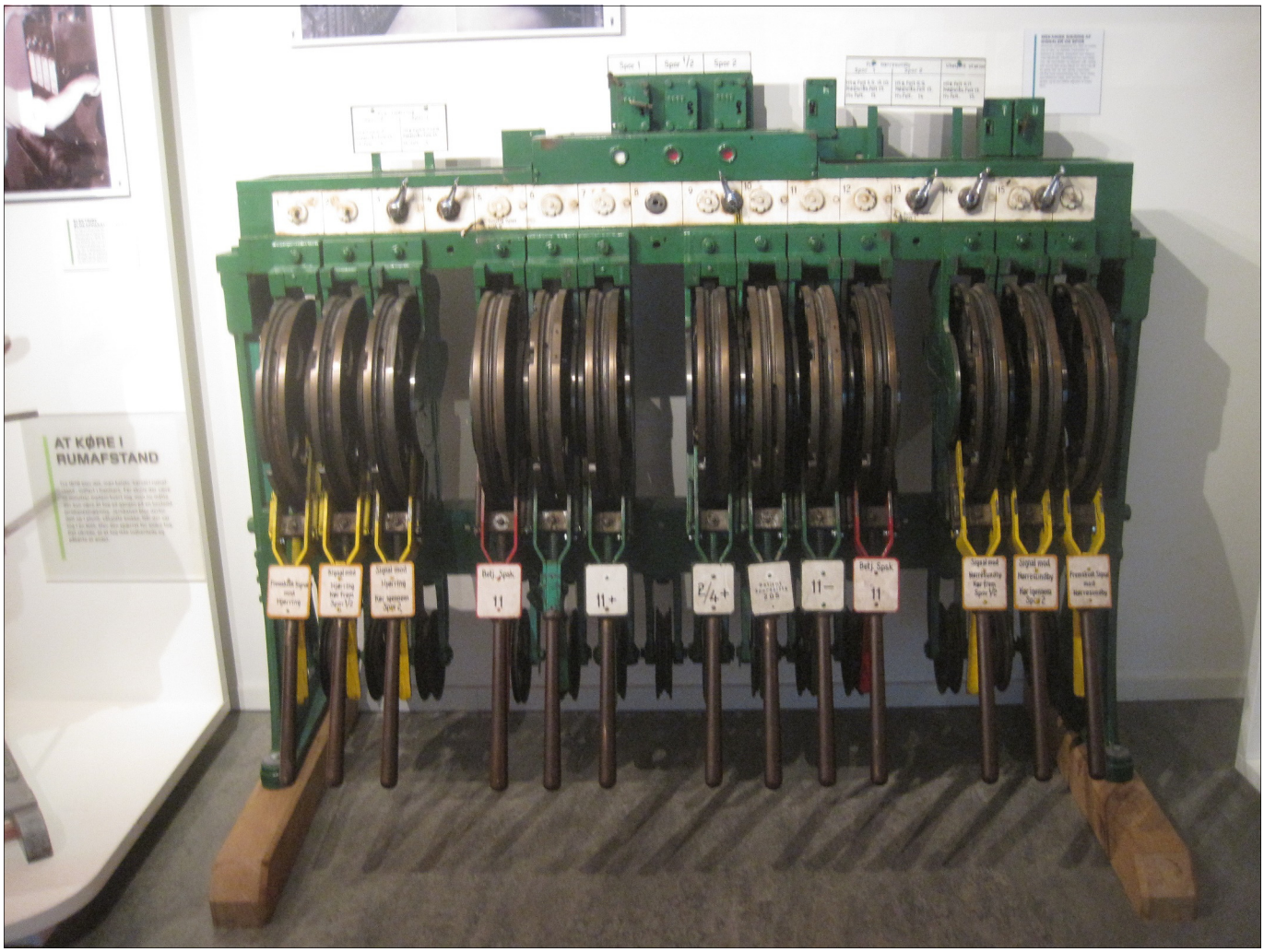
DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Modelsamlingen rummer færger fra næsten alle DSBs ruter - dog især naturligvis Storebæltsoverfarten. Bl.a. nogle af færgerne, der sejlede helt til åbningen af den faste jernbaneforbindelse i 1997 og åbningen af bilbroen året efter: F.eks. "Dronning Ingrid", "Prins Joachim", "Romsø" og "Arveprins Knud". Færger, som ved deres ibrugtagning hørte til de største og ypperligste i verden.

Modellerne er bygget i en række forskellige målestoksforhold - alt efter hvad der var mest praktisk: Først 1:48 og 1:50 og senere, da færgerne blev større: 1:87 og 1:100.

Nogle af modellerne er bygget i forbindelse med selve skibsbygningen evt. til placering på færgen selv. Andre som pragtmodellerne af "Prins Christian" og de 2 Sjællands-færger er bygget til udstillingsbrug og markedsføring. Flere af disse modeller har f.eks. stået i DSBs rejsebureau i Berlin.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM



Mekanisk sikring af signaler og spor

Mekanisk centralapparat fra 1910 til indstilling af spor og signaler, fremstillet af Siemens & Halske. Apparatet blev betjent med håndkraft. Håndtagene kan kun betjenes, når sporskifter og signaler står rigtigt.

Der kunne ikke gives signal for flere tog på én gang. det var den første mekaniske sikring mod menneskelige fejl. Først stilles sporskifterne (rød), som derefter låses (grøn), og til slut stilles signalet til toget (gul).

DANMARKS JERNBANEMUSEUM