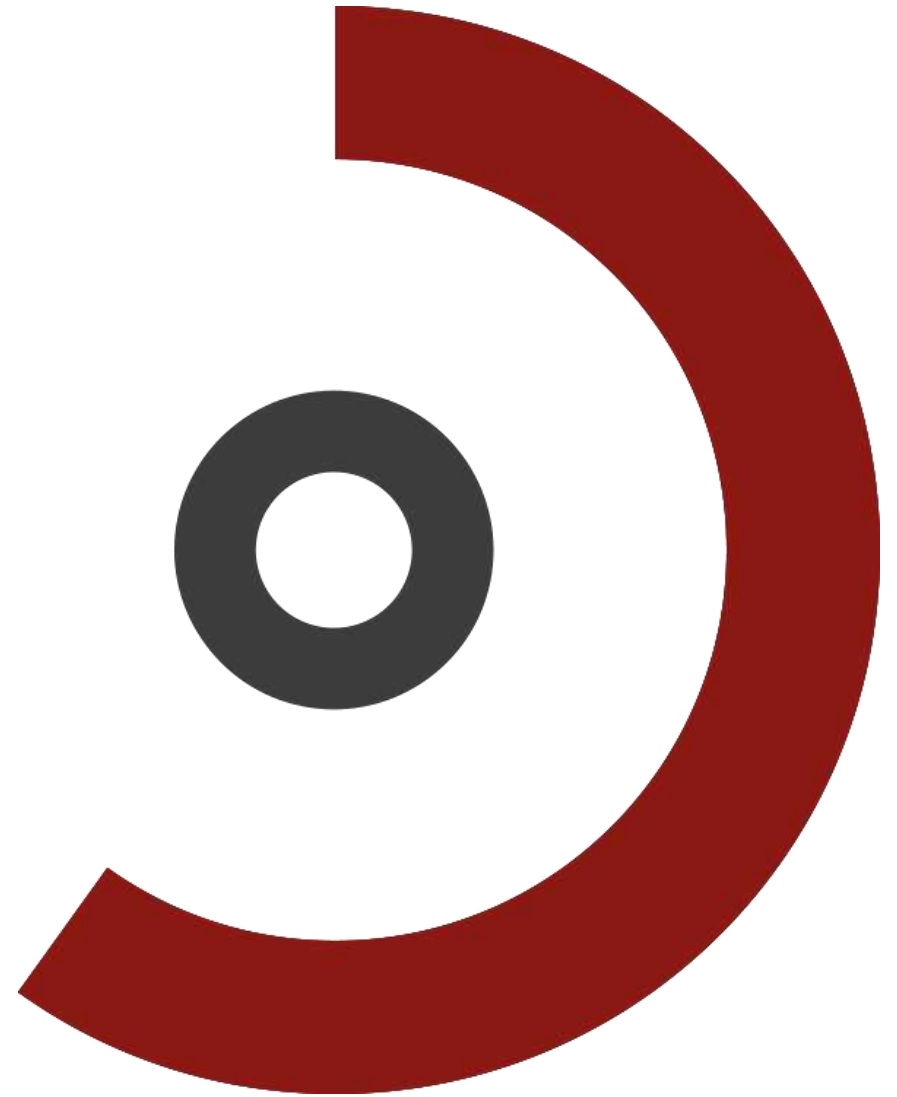


13 glimt af Danmarks jernbanehistorie



Vi har udvalgt 13 emner fra Danmarks jernbanehistorie, som vises herefter på slides

Emnerne er valgt for at give jer et indblik i væsentlige begivenheder i jernbanehistorien og for at give forståelse for, at jernbanen var med til at udvikle samfundet frem til i dag.

God fornøjelse.

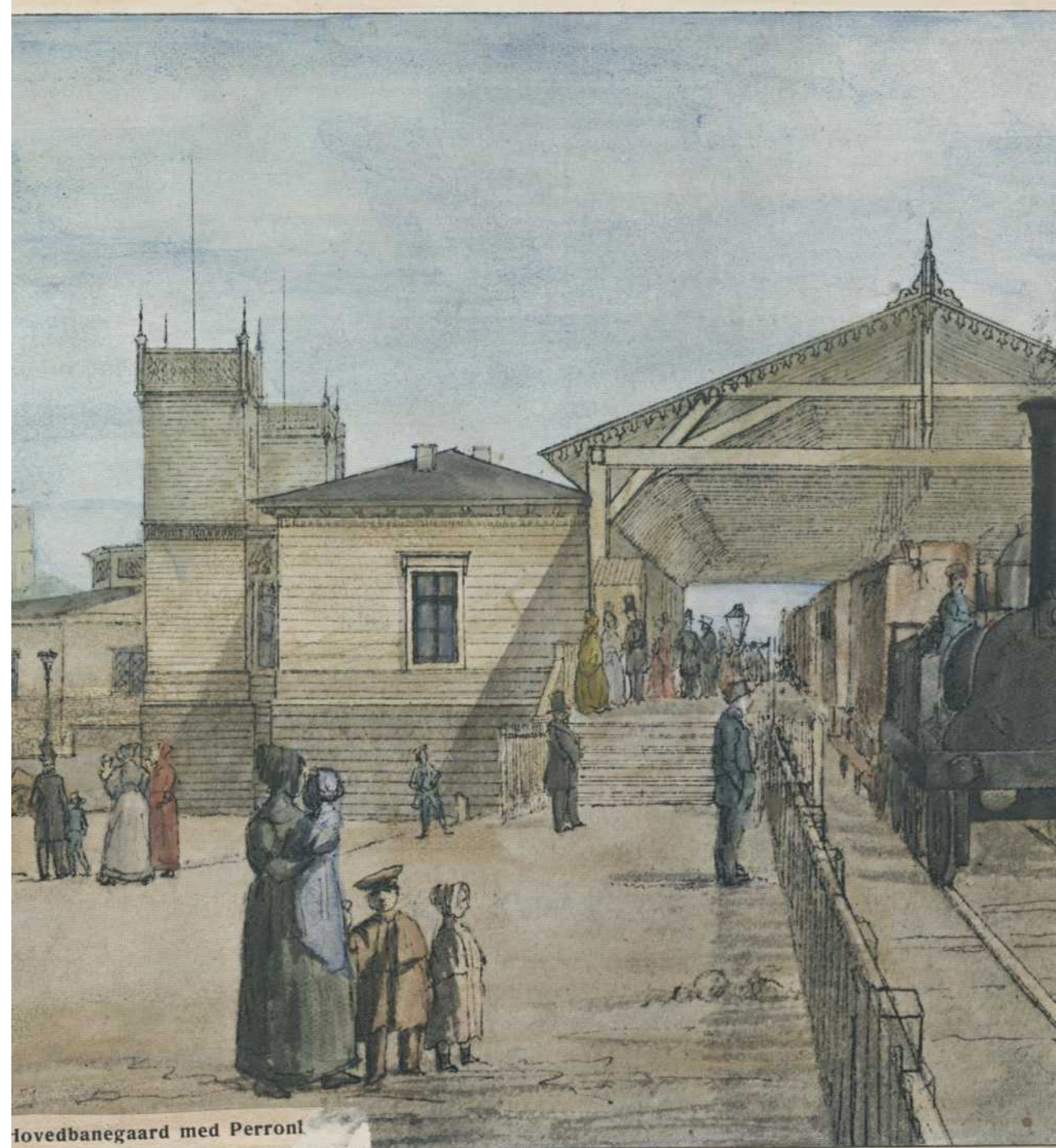
ODIN og den første jernbane i Danmark 1847

Sommeren 1847 åbnede den første jernbanestrækning i Danmark mellem København og Roskilde. Det var Det sjællandske Jernbaneselskab, der stod for banen, og de havde bestilt fem nye damplokomotiver i England, hvoraf det første hed ODIN.

I starten blev banen brugt til udflugter og forlystelse, men hurtigt fandt man ud af at bruge banen til andet end passagerer. Det var transport af gods, landbrugsvarer og post.

Få år senere, i 1856, blev jernbanen ført videre fra Roskilde til Korsør. Derfra kunne man komme med skib til bl.a. Fyn og Kiel i det nuværende Tyskland.

Københavns første
banegård, o. 1847



Den Fynske Tværbane 1865

I 1865 åbnede jernbanen hen over Fyn.

Indtil da måtte man rejse videre til fods eller med hestevogn fra Nyborg, når man skulle til Odense eller videre til Jylland.

Fra Strib ved Middelfart skulle man så igen med færge over til jyllandssiden ved Fredericia. Broen, vi i dag kalder Den gamle Lillebæltsbro, eksisterede ikke endnu.



Odenses første station,
1865

Køreplan for den fynske
jernbane, 1865

Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

Gartplan for den fynske Jernbane. Gyldig for Sommermaanederne.

Afstand i Mjil.		II.	IV.	VI.	Afstand i Mjil.		I.	III.	V.
		Person- og Godstog. F. N.	Person- og Godstog. E. N.	Person- og Godstog. K. N.			Person- og Godstog. F. N.	Person- og Godstog. E. N.	Person- og Godstog. K. N.
—	Nyborg Afgang	7,45	12,35	7,15	—	Middelfart Afgang	7,0	12,0	6,30
1,39	Ullerslev —	8,6	12,52	7,36	1,35	Nørre-Aaby —	7,20	12,21	6,50
2,68	Marslev —	8,30	1,9	8,0	2,03	Eiby *) —			7,5
3,91	Odense Ankomst	8,54	1,27	8,22	2,61	Gjelsted *) —			7,17
	Afgang	9,4	1,34	8,32	3,37	Aarup —	7,55	12,50	7,31
5,02	Holmstrup *) —			8,48	3,81	Breed *) —			7,43
5,88	Tommerup —	9,33	1,57	9,3	4,19	Skalbjerger *) —	8,12		
6,27	Skalbjerger *) —			9,14	4,58	Tommerup —	8,21	1,10	7,58
6,65	Breed *) —	9,50			5,44	Holmstrup *) —	8,39		
7,09	Aarup —	10,0	2,16	9,30	6,55	Odense Ankomst	8,59	1,34	8,30
7,85	Gjelsted *) —	10,16				Afgang	9,6	1,41	8,40
8,43	Eiby *) —	10,28			7,78	Marslev —	9,26	1,58	8,58
9,11	Nørre-Aaby —	10,41	2,44	10,5	9,07	Ullerslev —	9,52	2,15	9,22
10,46	Middelfart Ankomst	11,0	3,5	10,30	10,46	Nyborg Ankomst	10,15	2,30	9,45

De med *) betegnede Stationer ere Stoppepladse, hvor kun de Tog, for hvilke Afgangstider ere ansatte, holde paa Søn- og Helligdage, samt Torve- og Markedsdage, forsaavidt der er Passagerer til eller fra nærmeste Kjøbstad at oplage eller afsætte.

Foruden de ovenanførte regelmæssige Tog kunne Extratog ventes over Banen til ubestemte Tider.

De fra Nyborg og Middelfart afgaaende (corresponderende) regelmæssige Tog maae begge være ankomne til Odense, før end noget af dem maa afgaae derfra. Fra denne Bestemmelse kan kun afviges, naar Banegaardsforvalteren giver en speciel skriftlig Ordre desangaaende.

Intet Tog tør forlade en Endestation, før det forud ventede Tog er ankommet.

Aarhøus, 1 August 1865.

Overdriftsbestyreren.

De jyske hovedstrækninger

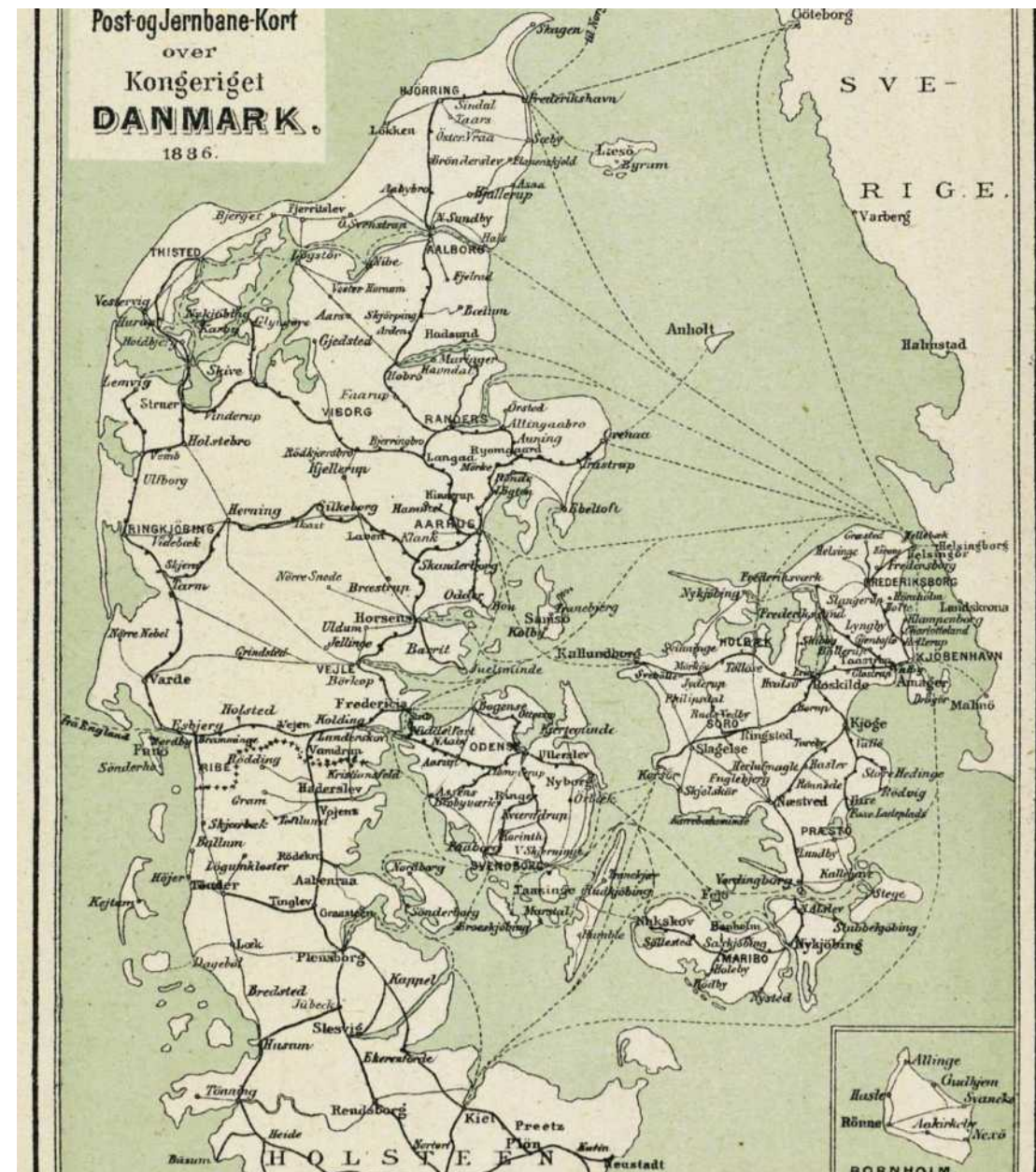
Mange af de jernbanestrækninger, vi kender i dag, er de samme, som da de blev anlagt.

Alle delstrækninger på den såkaldte Østjyske Længdebane, der strækker sig fra Flensborg i Tyskland og helt til Frederikshavn, blev anlagt og taget i brug mellem 1862 og 1871.

I samme periode, 1864, kom Danmark i krig med Preussen, det nuværende Tyskland, om Slesvig-Holsten. Danmark tabte, og derfor blev Lunderskov ved Kolding en grænseby.

H 40 fra 1868 er det ældst bevarede lokomotiv i Danmark. Det blev brugt på strækningen mellem Fredericia og Lunderskov, som åbnede i 1866.

H 40 kan ses på Danmarks Jernbanemuseum.



Læg mærke til den stiplede linje, der er grænsen til Tyskland, syd for Kolding ved Vamdrup

Privatbaner og stationsbyer ca. 1880-1970

Nogenlunde samtidig med, at hovedstrækningerne stod færdige, opstod der en lang række af private mindre baner overalt i landet. Banerne forbandt de lidt mindre havnebyer og købstæder, og langs med ikke bare disse privatbaner, men alle strækninger, opstod der nye stationsbyer; den gamle landsby fik ligefrem nogle steder en ny tvilling i nærheden med efter- navnet 'Stationsby', f.eks. Daugård ved Vejle og Tommerup på Fyn.

Andre steder voksede den oprindelige by, efter at en station kom til. Stationen dannede ofte centrum i et helt nyt kvarter i byen, og nye erhverv fulgte med. Det kunne være et andelsmejeri, en købmand og et hotel, hvor rejsende kunne spise og overnatte.

I 1929 var Danmark dækket af et fintmasket jernbanenet. Det var jernbanens højdepunkt, men her fra gik antallet af strækninger tilbage. I slutningen 1960'erne var det mange steder slut med privatbanerne. Biler og busruter havde overtaget, og godstransport foregik mere og mere med lastbil.

I dag kan vi finde mange af de nedlagte stationer, og mange mindre byer har en Stationsvej eller en Jernbanegade, der vidner om, at her har været en jernbane.

Odder Station
1884, da
privatbanen Hads-
Ning Herreders
Jernbane (Aarhus-
Odder-Hou)
åbnede



Odder
Station
1901.
Skoven bag
stationen
nu har
måttet vige
for byg-
ninger med
skorstene

Danske jernbanefærger 1872 – 2019

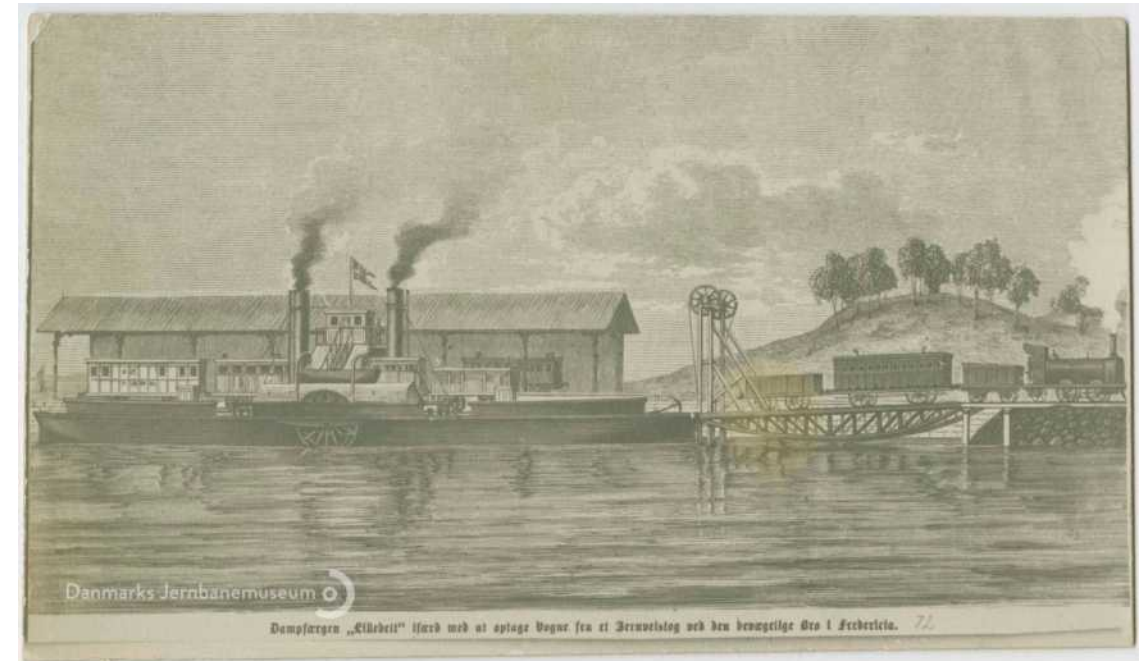
Før Danmark blev forbundet med broer, måtte man med færge over bælteerne mellem de større landsdele. Fra 1872 var det nye, at man nu kunne overføre jernbanevogne med dampfærge. På billedet øverst ses færgen "Lillebelt", der sejlede på Lillebælt mellem Strib og Fredericia.

DSB blev med årene et stort rederi med mange færgeoverfarter mellem øerne og landsdelene og også til udlandet.

I 2019 sejlede den sidste jernbanefærge mellem Rødby og Puttgarden i Tyskland. Billedet nederst viser et IC3-tog rulle af færgen fra Tyskland for sidste gang 14. december 2019.

Det kan du læse mere om her:

<https://www.jernbanemuseet.dk/viden/banedok/en-epoke-er-slut/>



Lunderskov – Esbjerg 1874

I 1874 åbnede jernbanen tværs over Sydjylland fra Lunderskov til det, der blev til Esbjerg. Byen eksisterede ikke før 1868, hvor havnen åbnede, og den voksede kraftigt i tiden efter, for der opstod meget arbejde i byen pga. transport og eksport ud af Danmark. Den stadigt voksende bebyggelse gav grobund for et handelsliv med købmænd, slagtere og bagere, ligesom de første fiskere fandt vej til dokhavnens rolige bassin.

Fra den næsten nye havn i byen udskibede man især smør og grisekød til England, og det var også fra Esbjerg, man skulle med færge, hvis rejsen gik til England, så en ny jernbane til byen lettede både rejsemuligheder og transport af varer.

Senere blev Esbjerg også en stor fiskerihavn, hvor erhverv, der fremstillede redskaber til fiskeriet, blev store, ligesom beskæftigelsen i selve fiskeriet voksede.

Lige siden anlæggelsen af havnen har Esbjerg været vigtig for Danmarks eksportmuligheder og er stadig vigtig for især vindmølleindustrien og for boreplatformene ude i Nordsøen.

Lunderskov Station,
1888 – Stationen var
landegrænse til
Tyskland

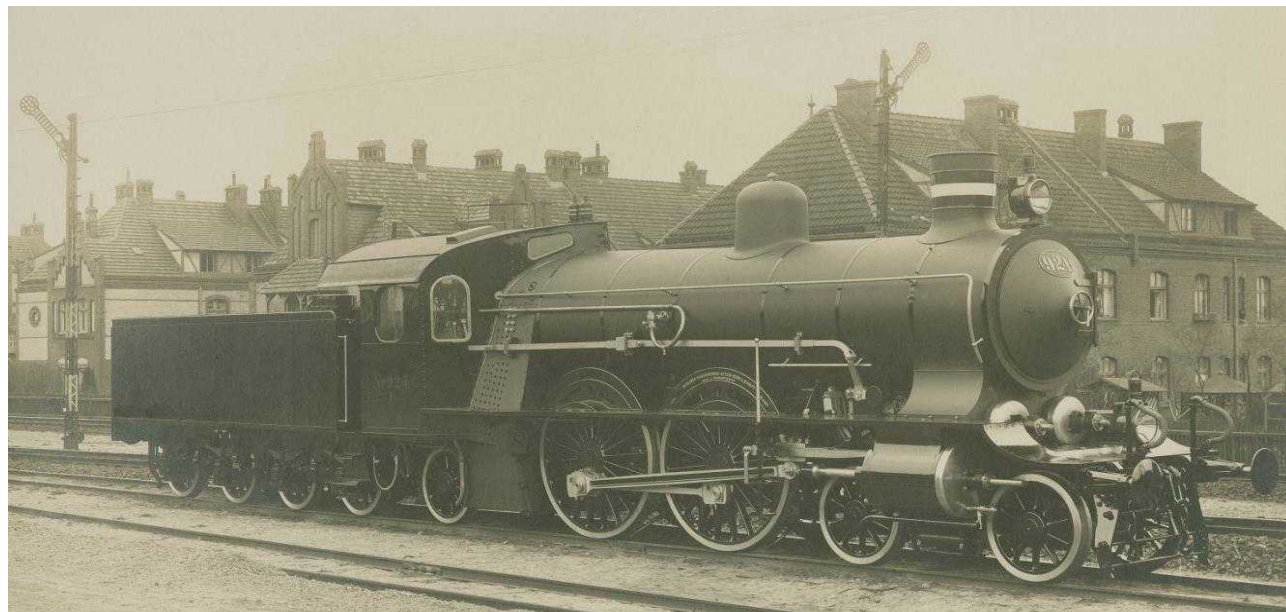


Store ekspreslokomotiver

I begyndelsen af 1900-tallet nåede udviklingen af damplokomotiver et foreløbigt højdepunkt mht. fart og ydelse. Otto Busse, der var DSBs maskinchef, tegnede P-maskinen og fik bygget 33 af dem i Berlin fra 1907 til 10.

P-maskinerne kom hurtigt til at køre internationale tog, og turen fra København til Berlin blev forkortet fra 16 til 10 timer pga. lokomotivets hurtighed.

P-lokomotivet var i drift frem til begyndelsen af 1960'erne. Undervejs havde de større E-maskiner overtaget, og de nyeste dieseldrevne MY-lokomotiver fandtes nu i så stort antal, at epoken med damp og kul var ved at slutte.



Ny P-maskine til levering, 1910



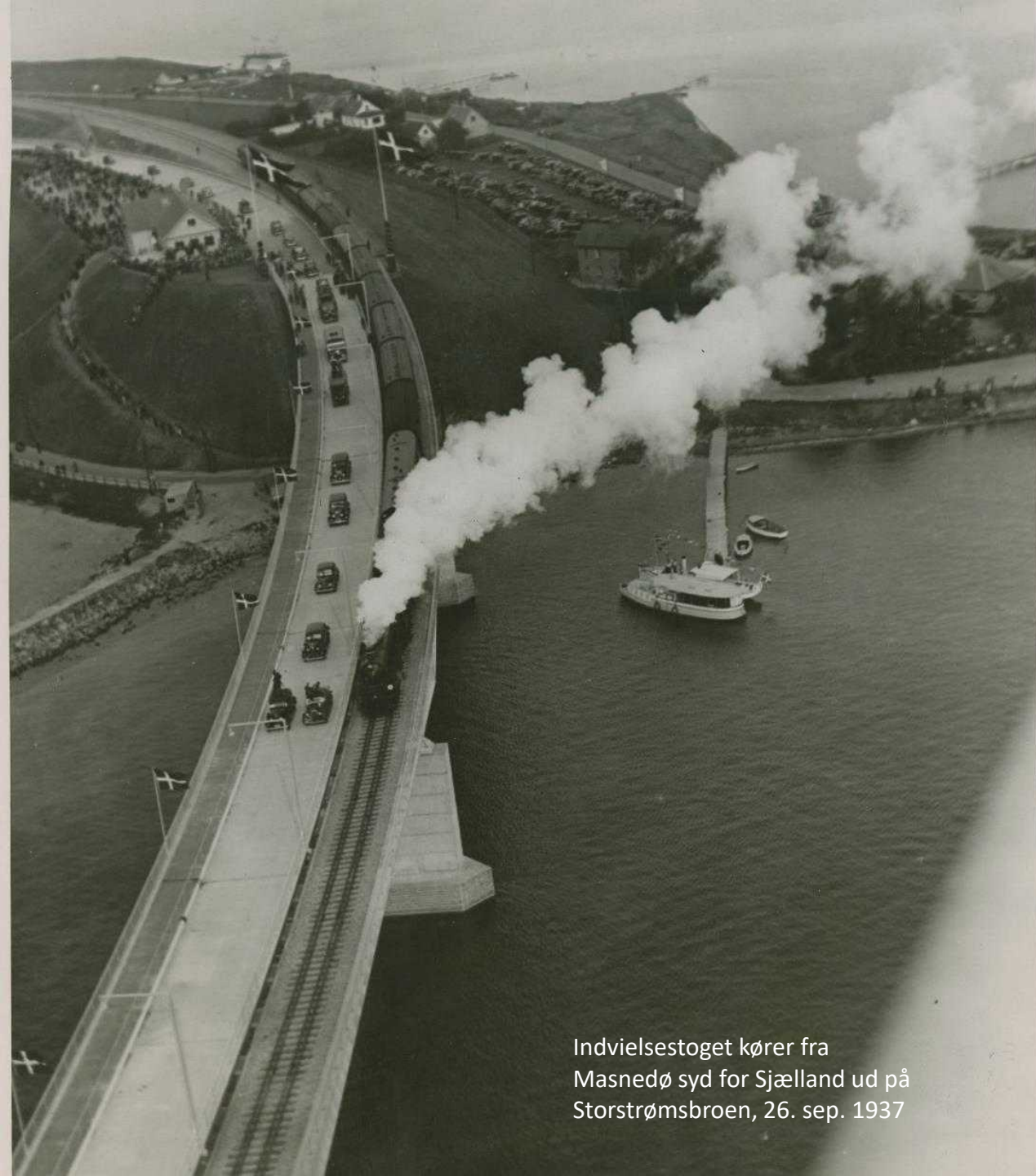
P-maskiner klar til afgang fra Københavns Hovedbanegård, ca. 1935

Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen 1935 -1937

I 1930'erne gennemgik Danmark flere store reformer, der skulle forbedre samfundet på forskellig vis. Et element var, at Danmarks nu skulle have flere faste forbindelser mellem landsdelene, så varer og passagerer lettere og hurtigere kunne transporteres rundt i landet og til udlandet.

I 1935 stod Lillebæltsbroen færdig, så Fyn og Jylland nu var forbundet, og to år senere var Sjælland og Falster forbundet med Storstrømsbroen.

Begge broer bruges stadig i dag af jernbanen. Lillebæltsbroen kendes måske bedst i dag som Den gamle Lillebæltsbro.



Indvielsestoget kører fra
Masnedø syd for Sjælland ud på
Storstrømsbroen, 26. sep. 1937

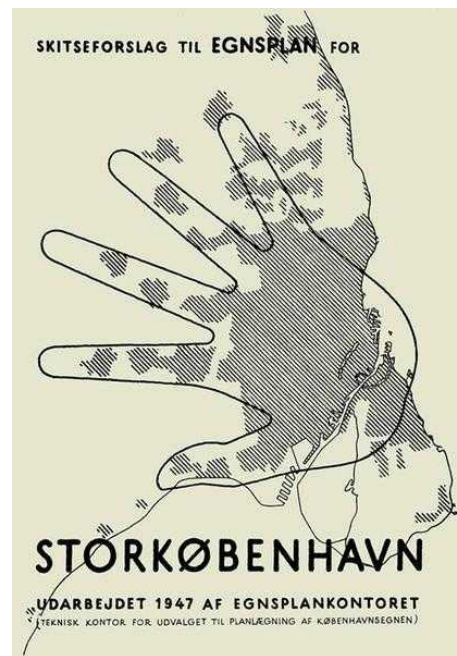
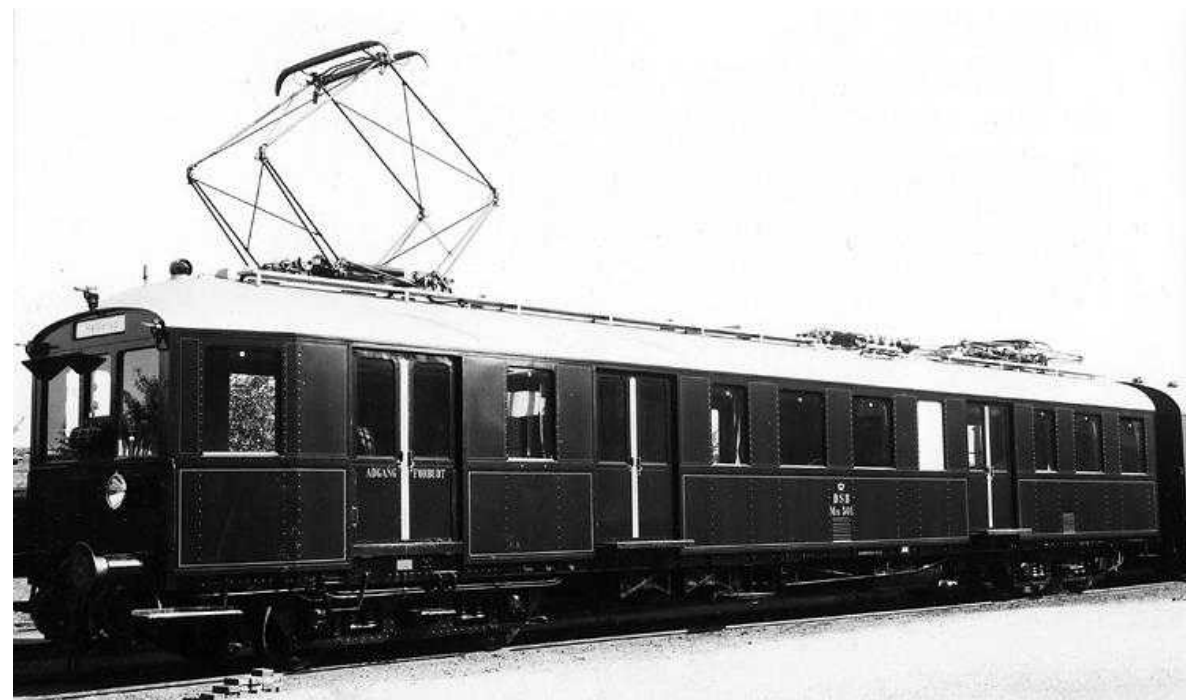
S-toget Storbytransport

I 1933 fik København de første S-togsbaner, og i 1947 kom en stor plan for byen. Den blev kaldt for fem-fingerplanen, hvor forstæderne skulle brede sig ud som fem fingre nord, vest og syd for København. Planen skulle støttes med S-togslinjer.

Planen danner stadig grundlag for hovedstadsområdets udbygning, og S-togene, der nu har en slags fætter i form af Metro og snart endnu en, letbanen, kører stadig på de linjer, der blev planlagt i 1930'erne og 40'erne.

Øverst: Første S-tog ved leveringen, 1933

Nederst t.h.: Nutidens S-tog, Kbh. H, 2012



Besættelsen 1940-45

Den første vellykkede sabotageaktion mod tysk militærtog ved Snekkersten, 7. nov. 1942

Under 2. Verdenskrig var transport med tog stadig førstevalget, når meget og stort materiel skulle fragtes over land. Derfor spillede jernbanerne og kontrollen med dem også en vigtig rolle i krigen. Tyskerne brugte Danmarks jernbanenet til at fragte tropper og materiel til Norge gennem Sverige og op til havnene i Nordjylland.

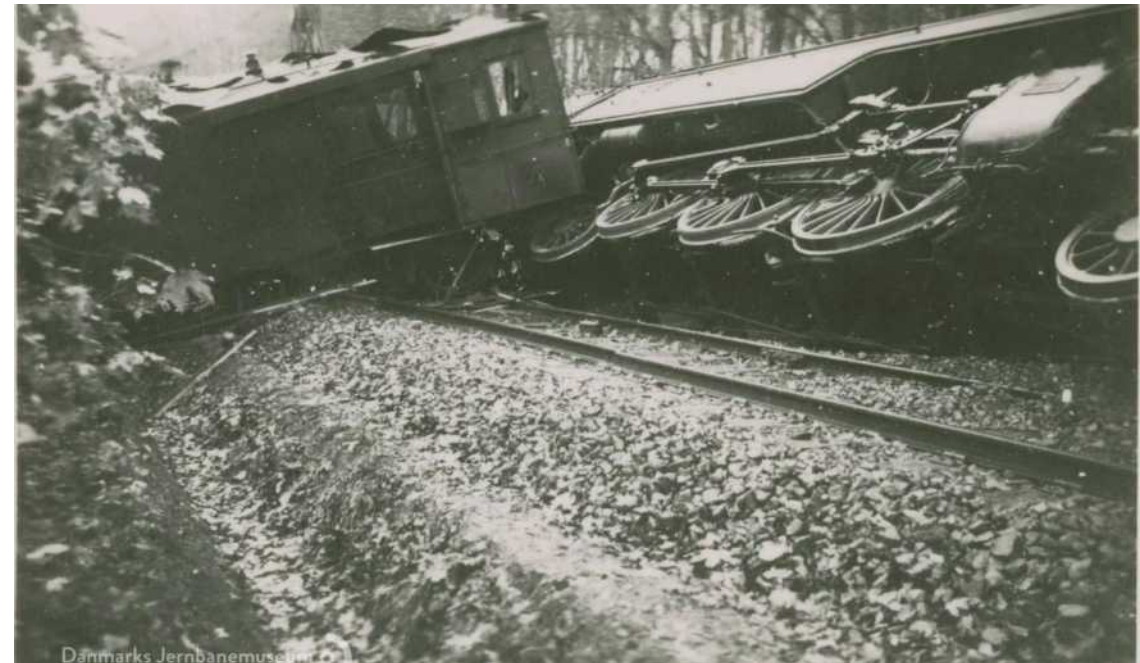
Det vidste modstandsbevægelsen, og derfor angreb de tyskernes togtransporter typisk med bomber langs sporene.

Som hævn, ikke kun for jernbanesabotage, udførte danske tysk-venlige på tysk ordre modangreb på danskerne og danske funktioner som togtransport. Det kaldtes schalburgtage.

Begge parter kaldte hinandens angreb for det, vi dag vil kalde terrorangreb.

Modstandsbevægelsens angreb på jernbaner fik ikke den store betydning for krigens udfald, men det havde stor symbolsk betydning, at nogle gjorde aktivt modstand mod den tyske besættelsesmagt i Danmark.

Petergruppen har bombe-sprængt passagertog nord for Hobro 8. okt. 1944. Ti mennesker blev dræbt



Dieselektriske lokomotiver, 1954 MY 1101

I 1954 modtog DSB det første af den nye type lokomotiver, MY. Det blev kaldt dieselektrisk, fordi en stor dieselmotor lavede strøm til en såkaldt bane-motor, en el-motor, der sad mellem hjulene og her omsatte trækraften til skinnerne.

Lokomotiverne var på det tidspunkt meget moderne og sparede meget brændstof i forhold til kulforbruget på damplokomotiverne. Desuden sparede man en mand, da fyrbøderen nu var overflødig.

MY'erne kørte alle typer tog lige fra lange godstog til landsdelstog med passagervogne.

Nogle MY'ere er stadig i brug ved private jernbanevirksomheder.



DSBs nye MY-lokomotiv vises frem,
februar 1954

IC3-toget og Storebæltsbroen 1988 - 1997

I 1980'erne stod det klart, at DSB manglede et tidsvarende strækningstog. Man designede en helt ny togtype, der hurtigt og enkelt kunne kobles sammen til et kortere eller længere tog og med lokomotiv og motor indbygget i selve toget. Det blev til IC3, der også kom i en elektrisk version til de dele af Danmark, der havde køreledninger. IC3 blev indviet i 1988.

Knap 10 år senere stod et af Danmarks største og dyreste byggeprojekter færdigt: Storebæltsbroen. Den blev indviet for togdrift i 1997, og året efter åbnede motorvejen.

Det var nu slut med færger over Storebælt, og Danmarks store landsdele havde nu fast forbindelse.



museum

Et IC3-tog på Storebæltsbroens
Vestbro, 2008

EA 3001 i drift, o. 1990
Vissing/jernbanen.dk

Danmarks nye el-tog og fremtiden

I 1984 fik Danmark de første strækningslokomotiver, EA, der udelukkende kørte på el fra køreledninger. Udfordringen var, at ikke ret mange strækninger havde køreledninger. Derfor blev el-drift ikke udbredt i Danmark.

Det er fortsat udfordringen med opsætningen og investeringen i køreledninger, men i 2020 kom der skub i udviklingen mht. el-strækninger. DSB fik leveret tre af i alt 42 nye el-lokomotiver, EB, der allerede er indsat i drift.

Klimadebatten og –udfordringen gør, at vi også i Danmark må investere i fuldt udbyggede strækninger med el, så togdrift kan være fri for fossilt brændstof og dermed ikke udlede CO₂.



EB 3201 i drift, efterår 2020
Lars Bjarke Christensen

Dette var en udvalgt gennemgang af dansk jernbanehistorie.

Vi håber, I fandt det lærerigt.

Er I stødt på fagord eller andet, I kunne tænke jer en forklaring på, så skriv til uvj@jernbanemuseet.dk , så hjælper vi gerne.

Billedkilder:

jernbanekilder.dk – Fotos her fra er til fri afbenyttelse med angivelse af Danmarks Jernbanemuseum

jernbanen.dk