



Vejtraktoren fra 1926 blev i 1930'erne erstattet af en ny Fordson vejtraktor. Her rangeres med godsvogne i 1946. (Arkivfoto Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv)

Gribskovbanens Ford AA med stykgods ved Græsted station 1929. (Arkivfoto Jens Birch)



Jernbanens vognmand

På et tidligt tidspunkt indgik banerne aftaler med diverse vognmænd om at køre gods ud fra stationerne.

I det store og hele forløb samarbejdet problemfrit, men nogle gange kunne man måske blive fristet til at "tage for sig af retterne". DSBs 2. distrikt i Aarhus lavede i 1953 en indstilling om, at stykgods på strækningerne Aarhus-Grenå og Randers-Ryomgård skulle køres med lastbil. Et af argumenterne var, at egnen var stærkt trafikeret med lastbiler. Men man havde desuden også konstateret, at "jernbanens vognmænd" førte direkte konkurrence med DSB ved lastbilkørsel til og fra nærmeste købstad.

I forbindelse med omlægningen af stykgodsbefordringen i 1972 indgik DSB ny overenskomst med Foreningen af Jernbanens Vognmænd i form af en standardkontrakt.

I midten af 1980'erne var der omkring 80 vognmænd med ca. 360 lastbiler, der kørte stykgods for DSB.

Da stykgodsdelen af DSB gods blev overtaget af Danske Fragtmænd i 2000, blev alle kontrakter med "jernbanens vognmænd" opsagt.

1940'erne - STYKGODS PÅ LANDEVEJ

I Tyskland var man i 1930'erne begyndt at transportere jernbanevogne på blokvogn det sidste stykke fra stationen ud til modtageren. Dette fænomen medbragte den tyske besættelsesmagt til Danmark. Fra jernbanestationen i Ry, hvor der i begyndelsen af 1940'erne blev anlagt en særlig rampe, så jernbanevogne kunne køres over på en blokvogn, blev der transporteret store mængder af bl.a. flybrændstof i jernbanetankvogne til den nærliggende flyveplads. Tilsvarende arrangement var etableret i Frederikshavn, hvor man videretransporterede vogne til den nærliggende Knivholt Flyveplads.

Det var forløberen til det, der senere i dansk regi skulle blive kendt som "Vognbjørn".

Også på Lemvig station blev der anlagt et spor med særlig rampe til videretransport af jernbanevogne til betjening af tyske anlæg i nabolaget. Et lignende anlæg blev etableret syd for Trustrup station på Ebeltoft-Trustrup Jernbane, men det blev kun benyttet i begrænset omfang.

I efteråret 1948 oprettede DSB og Skagensbanen i fællesskab en lastbilrute mellem Skagen og København. Ruten var primært beregnet til fisketransport fra Skagen og andre nordjyske fiskepladser til Københavns Fisketorv. Tanken var egentlig opstået i 1930'erne, men besættelsen satte en stopper for planerne. Mellem Jylland og Sjælland blev rutens lastbiler overført med Grenaa-Hundested færgeren. Ruten stoppede i jernbaneregi i 1960.



Culemeyer Strassenroller med en tankvogn fra D.D.P.A. (Det Danske Petroleums-Aktieselskab) med flyverbenzin klar til at blive kørt fra stationen i Ry til Rye flyveplads under besættelsen. (Arkivfoto Ry Lokalkiv)



Til DSB og Skagensbanens (SB) rute mellem Skagen og København blev der i 1948 anskaffet to styk Volvo LV 153 med sættevogn, som ses herunder. Kassen var isoleret og ventileret. Bag førerpladsen var et ekstra sæde beregnet til overnatning. Til samme rute blev der i 1950 anskaffet tre styk Leyland, der kunne medtage en påhængsvogn. Herover ses en af dem i Skagen i 1958. (Arkivfotos Jens Birch)





I 1955 blev persontrafikken indstillet på strækningen Skjern-Videbæk, og banen blev efterfølgende afkortet, så man undgik en overkørsel på hovedvejen (15) mellem Herning og Ringkøbing. Her ses en enlig DSB-påhængsvogn til stykgods ved rutebilstationen i Videbæk omkring 1956. (Foto Sylvest Jensen/Det Kgl. Bibliotek)



Lyngby-Nærum Jernbane (LNJ) havde tidligt aftale med en privat vognmand om udkørsel af gods fra Lyngby. I 1946 overtog banen selv kørslen. Her er en Bedford A i banens karakteristiske sølvfarve ved leveringen i 1950'erne. (Arkivfoto Danmarks Motorhistoriske Arkiv)



De danske privatbaner har tradition for at hjælpe hinanden. Her har Det Østsjællandske Jernbaneselskab (ØSJS) udlånt sin Bedford O-lastbil til Næstved-Præstø-Mernbanen. Præstø 1960. (Foto Helge Mortensen/Arkiv Søren Jørgensen)



Ford Thames Trader tilhørende Lollandsbanen. Man brugte samme slogan som hos DSB "Med bane - med bil", i dette tilfælde dog i flertal "Med baner - med biler". Maribo 1969. (Foto Tom Lauritsen)

Lastbilrute 2

Maribo—Rødby—Rødby Havn

Søgne mandage til fredage

MARIBO godseksp. af. 8,30
hvorefter der køres ad følgende rute:

Hillested-Rødby-Rødby Havn

RØDBY HAVN af. 14,00
hvorefter der køres ad følgende rute:

Rødby-Holeby-Maribo

Henvendelse om afhentning af gods rettes til 88 01 54. For afhentning samme dag skal henvendelse ske senest kl. 13,00 landdistrikter dog kl. 8,30.

Lollandsbanen reklamerede for sine lastbilruter i den lokale publikumskøreplan - her fra 1971/72.

Randers-Hadsund Jernbane (RHJ) havde som tidligere nævnt lastvogne til godsudkørsel, bl.a. denne Austin WE, der her er fotograferet i Hald i banens sidste år. (Foto Bent Dyrholm/Arkiv Heino Wessel Hansen)





Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane (VLTJ) havde denne Hanomag F75, som her holder ved godsekspeditionen i Lemvig i 1972. (Foto Just Andersen/Arkiv Niels Jensen)



DSB Volvo F86 med sættevogn. Den blå cirkel på kølgitteret indikerer, at vognen havde forhøjet akseltryk og derfor kun måtte køre på bestemte veje - det såkaldte "blå vejnet". Skiltene udgik omkring 1980. Herning 1975. (Foto Carl-Johan Semler)

Omkring 1970 begyndte DSB at håndtere flere og flere containere og oprettede derfor container terminaler flere steder i landet. Således også i København hvor denne Volvo F88 med sidelæsser er fotograferet i 1970'erne. (Foto Nils Støttrup)





Hanomag-Henschel F20 fra omkring 1970 og Ford Transit fra omkring 1980 - begge med dobbeltkabine - fra Hads-Ning Herreders Jernbane (HHJ) - i daglig tale kaldet Odder-banen. Bilerne var malet i samme design som banens tog og rutebiler. Odsherred 1980. (Foto Jens Stensgaard)



Land Rover fra DSBs baneafdeling. København L ("Lygten") 1976. Stationen fungerede oprindeligt som endestation for Slangerupbanen hhv. Hareskovbanen indtil 1976, hvor banen blev omlagt til Svanemøllen station i forbindelse med omdannelse til S-bane. (Foto Carl-Johan Semler)



VW Transporter T2 fra DSBs elektrotjeneste malet efter designprogrammet fra 1972. Hellerup 1982. (Foto Morten Flindt Larsen)



Hillerød-Frederiksværk-Hunde-sted Jernbane i 1970'erne. Banens Hanomag-Henschel lad-vogn holder ved Vibehus trin-bræt. (Foto Wagn Larril)

1980'erne - SEJLENE REBES

Et par steder i Jylland og på Fyn (omkring Holstebro, Padborg og Odense) kom DSBs lastbiler i en periode til at køre post for Postvæsenet. Det betød en bedre udnyttelse af lastbilerne, idet posten skulle transporteres på tidspunkter, hvor bilerne alligevel holdt stille. Efterhånden overtog Postvæsenet dog selv kørslen.

Et nyt køretøj, der kunne køre såvel på vej som bane, kom til DSB i 1981, nemlig Unimog'en. Det var et terrængående køretøj fremstillet af Mercedes. I første omgang blev der leveret tre stk. De kunne nemt omstilles fra bane til vej og omvendt. Desuden var de mere fleksible end motortroljer. Og lettere rangeringsopgaver kunne de også udføre. Nogenlunde samtidig dukkede Rowitrac også op - den kunne det samme, men var noget lettere i udførelsen.

I fortsættelse af Unimog'en kom også gravemaskiner med gummihjul og styrehjul til brug ved kørsel på skinner til landet. Disse tilhørte for det meste ikke jernbanerne, men derimod private entreprenører.

DSB var begyndt at gå mere og mere over til MAN, når der skulle købes nye lastbiler. MAN-lastbil nr. 100 blev således leveret i 1980. Tidligere tideres Bedford'er var på vej ud. Nogenlunde samtidig introducerede DSB Gods skrifttypen DSB Cargo, som også kom til anvendelse på lastbilerne.

Som den første og eneste privatbane anskaffede Østbanen i 1986 veksellad, der på det tidspunkt var på fremmarch. Banen havde indgået aftale med en større kunde om anvendelse af vekselladene.



I 1981 påbegyndte DSB afprøvning af et system med mindre containere, som det svenske firma Svelast anvendte. Forsøget faldt godt ud og dannede grundlag for +box-systemet, der blev introduceret nogle år senere. Her er en svensk Mercedes-lastbil fra Svelast med containere, der behørigt er beskiltet DSB ved Københavns Godsbanegård. (Foto Wagn Larril)



Unimog fra DSB Forstområde Fredericia udstyret med sprøjteudstyr. Fredericia 1996. (Foto Ole Gold)

I begyndelsen af 1980'erne dukkede dette køretøj op hos DSB. Det hed Rowitrac og var bygget af Sekura i Randers. Køretøjet var i princippet en traktor med førerhuset forrest. Det kunne køre på vej eller på skinner. Her er det udstyret med en fejmaskine, men det kunne også påmonteres sneslyng eller diverse andet udstyr, så det kunne anvendes til vedligeholdelse af hegn og grøfter. Desuden kunne det udføre lettere rangering. Her er et eksemplar i Ringsted i 1995. (Foto Ole Gold)

DSB gods' skrifttype DSB Cargo fra midten af 1980'erne, her fotograferet ved gods-ekspektionen i Skive 2002. (Foto Ole Gold)





I slutningen af 1990'erne kom der flere og flere biler med bemaling efter DSBs designprogram fra 1997. De kørte side om side med de gamle røde. Her er MAN 19.343 lastvogn fra DSB GODS i Mariager 1999. (Foto Hans Jørn Fredberg)



Lastvognstog ved DSBs gods-terminal i Randers 1997. (Foto Ole Gold)



DSB VW Transporter T3 med dobbeltkabine. Københavns Frihavn 1997. (Foto Ole Gold)

DSB-vognmænd i 1990'erne

Her er et par eksempler på biler fra DSB-vognmænd forskellige steder i Danmark.

DSB stillede efterhånden større og større krav til bilernes bemaling.



DSB-vognmanden i Hellerup havde i 1990 denne Mercedes 608D kassevogn, som vist er før DSB stillede krav til bilernes bemaling. (Foto Ole Gold)



Mercedes 814 fra DSB-vognmand Villy Karlskov i Kolding i 1994. (Foto Ole Gold)



Scania 93 tilhørende DSB vognmand Bent Petersen ved godsekspeditionen i Nyborg i 1996. (Foto Jens Bruun-Petersen)



Trailer fra DSB-vognmand C.E. Christensen i Tønder i 1996. (Foto Ole Gold)



Værkstedsvogn med dobbeltkabine fra Lokalbansen i Hillerød 2002. (Foto Ole Gold)



Til rangering med Metro-tog blev anskaffet denne Windhoff med såvel vej- som jernbanehjul. Ørestad 2002. (Foto Ole Gold)



DSB VW Transporter T4 med dobbeltkabine ved Københavns Godsbanegård i 2002. (Foto Ole Gold)



Mercedes 612D med kran fra Nordjyske Jernbaner i Hirtshals 2003. (Foto Ole Gold)

2020'erne - MERE LETBANE

I 2020 flyttede Banedanmarks hjælpevognsberedskab fra Otto Busses Vej til Banemarksvej i Glostrup. Og i 2021 fik hjælpevognsberedskabet nyt navn: Beredskab Banedanmark.

Midtjyske Jernbaner overtog vedligeholdelsen af infrastruktur på Vestbanen i 2021.

I maj 2022 åbnede Odense Letbane, og i 2025 forventes Hovedstadens Letbane (Ishøj-Lyngby over

Glostrup-Herlev-Buddinge) i skrivende stund (2023) at åbne.

De danske jernbaner fejrede i 2022 175 års jubilæum. I modsætning til jubilæerne i 1972 og i 1997 kom der ikke noget nyt designprogram hos DSB. Og selv om der havde gjort, ville det nok ikke have haft indflydelse på tjenestebilernes udseende, som i skrivende stund (2023) er meget diskrete.



Mercedes 316 ladvogn fra Lokaltog i Kregme 2020. (Foto Ole Gold)



Mitsubishi Pajero udrykningsbil fra Beredskab Banedanmark ved letbanen i Odense i 2021. (Foto Banedanmark)

Scania 400 fra Beredskab Banedanmark ved letbanen i Odense i 2021. (Foto Banedanmark)

Volvo FL med dobbeltkabine fra Banedanmarks hjælpevognsberedskab i de nye omgivelser i Glostrup 2020. (Foto Banedanmark)

