

# Da jernbanen mistede sin dominans – og fik farlige overskæringer



**AF JØRGEN BURCHARDT**  
Forsker, Museum Vestfyn  
jorgen.burchardt@mail.dk

Regeringen bestemte, at fra 1868 skulle jernbanerne klare fjerntrafikken, og landevejene nøjes med nærtrafikken. Da bilerne efter 1920 for alvor blev talrige og stabile, ændredes billedet. Nu blev veje vigtige, og biler skulle kunne køre sikkert og hurtigt over jernbanelinjerne. Den første omstillingsproces med byggeri af viadukter og installation af signalanlæg var kompliceret og forløb over årtier.

## Ventetid

Det kunne tage lang tid, fra en jernbanebom gik ned, til trafikken igen kunne køre. Nogle steder kørte der så mange toge i timen, at vejen foran jernbanebommen fyldtes med køretøjer. Det skete, at trafikken i løbet af en time var stoppet mere end en halv time.



Titlen "Når toget ventes" passer fint på maleriet fra Hedehusene af L. A. Ring fra 1914. Vejen er Roskilde Landevej, landets mest befærdede, som altså blev stoppet af jernbanens hovedlinje mange gange i døgnet (Statens Museum for Kunst).

De bevogtede overkørsler gav selvfølgelig utilfredshed hos de utålmodige bilister. Ved Lyngbyvejen i København var der fx i løbet af godt 21 timer en februar dag i 1924 hele 47 tog, som trafikken måtte standse for. Herved var en af landets mest befærdede landeveje lukket i 94 minutter! Endnu værre var det ved Nørrebrogade, hvor der var lukket i hele 212 minutter.

## Ønske om broer

Der måtte bygges flere broer, krævede bilfolket. Jernbanerne var dog ikke interesserede i at bygge de for dem dyre broer. Hidtil havde veje ikke haft den store trafikale betydning, hvorfor der ikke havde været sikring ved overkørslerne. Ved vigtigere veje fik man ofte en ledvogter, en „kvindepost“, hvor en banearbejders kone passede ledet, mens manden var på arbejde på banen. Hendes løn var ved århundredeskiftet kun fri bolig og 1 kr. om dagen.

Ved anlægsloven for nye jernbaner i 1908 blev det angivet, at nye jernbaner skulle have niveaudelte overkørsler. Der var dog den begrænsning, at merudgiften kun skulle svare til forrentningen af, hvad bevogningsudgiften aktuelt beløb sig til. Reglen gjaldt ikke hidtidige overkørsler, men alligevel blev en del overkørsler afskaffet efter reglerne – i 1919 var der 125 færre overkørsler end i 1908.



Tidligere blev mange overskæringer vogtet af en ledvogterske, som her ved jernbanen Engesvang og Bording i 1924. Kasketten var lånt og hørte ikke med til jobbet (Danmarks Jernbanemuseum).



Den nybyggede underføring i Hedehusene (fotograferet cirka 1920) er bygget samme sted, som maleriet af Ring viser. Vejen var i øvrigt så smal, at der jævnligt skete uheld (Danmarks Jernbanemuseum).

I 1916 indviedes et nyt dobbeltspor på jernbanen mellem Fredericia og Århus. Der blev i den anledning opført en lang række viaduktanlæg, hvilket i øvrigt påførte de lokale amter en ikke ubetydelig ekstraudgift. De største udgifter fik amterne på de strækninger, hvor bane og vej løb nogenlunde parallelt, for her skulle der udføres ret betydelige vejomlægninger, for at brospændet kunne gøres så lille som muligt for at holde anlægsomkostningerne nede.

### Broer for biler

Motorfolkene fik efterhånden medhør hos politikere, og især de nye vejregler fra 1923 angav, at broer skulle udformes ud fra rimelige hensyn til trafikikkerheden. Der blev lagt vægt på runde forløb af vejsving, og der skulle være god oversigt. Det blev også fremhævet, at vejes retning ikke burde ændres, fordi den nåede til en jernbane – i hvert fald for de vigtige vejes vedkommende.

Desuden skulle broer have en ret stor bredde, som tog hensyn til en fremtidig trafikstigning. Landevejsbroer skulle være otte meter brede og broer til biveje seks meter. Derimod var der ikke regler for ramperne, så man kunne risikere, at tilkørsels-

vejen kun havde en fem meter bred kørebane, mens broen var på seks meter.

### Broer var 100 gange dyrere end et lyssignal

Problemet med ubevogtede overkørsler fandtes fortrinsvis ved lokalbanerne. Af landets cirka 5.000 kilometer jernbanenet i 1924 var lidt under halvdelen Statsbanernes, og alle var indhegnede og havde bevogtede overkørsler. Derimod var kun få ældre banestrækninger ved lokalbanerne indhegnede og forsynet med bevogtning.

En oversigt i 1944 fortalte, at man i de forløbne 14 år havde vurderet sikring ved omkring 2.600 jernbaneoverkørsler. De 1.000 overkørsler var der ikke gjort noget ved, da de blev bedømt som uvæsentlige. 600 havde fået udsigtsbælter, så der ikke fandtes genstande på over en meters højde, fx var læskure flyttet. De elektriske signaler kostede kun i snit 4.000 kroner, mens et viaduktanlæg kostede 100 gange så meget. Omkring 1.000 overkørsler havde fået eller skulle have automatiske lyssignaler. Til eksempel havde en privatbane over en afstand på 50 kilometer fået lyssignaler ved 28 overkørsler. Der havde på forhånd været skepsis for deres effektivitet, men erfaringerne var gode, idet

der kun havde været et svigt pr. signal på grund af lokale strømafbrydelser.

Tilbage var knap 200 overkørsler, hvor det havde været nødvendigt at gå mere radikalt til værks. Således var der etableret 120 bevogtede overkørsler, mens der skulle bygges omkring 75 viadukter, herunder samtlige overkørsler på hovedvejen København-Korsør.

### Overkørslerne blev farlige

Trafikken med både biler og tog steg betragteligt i intensitet, men jernbanerne var ikke interesseret i ekstra udgifter forårsaget af den trafikform, der konkurrerede med den.

Reglerne for togenes hastighed lå fast. Hvis banen var indhegnet, måtte der køres med 45 kilometer i timen, men flertallet af togene kørte dog kun 40 kilometer i timen, og de smalsporede med enkelte undtagelser kørte kun 30 kilometer i timen.

Den nye lov om færdsel i 1923 stillede krav om fri udsigt ved overkørsler. Hvor det ikke kunne lade sig gøre, skulle jernbanen betale for opstilling af lyd- og lyssignaler, så de vejfarende kunne advares.

Togene ved de private jernbaner havde allerede fra 1903 haft pligt til at fløjte ved usigtbare overkørsler. Fløjtesignaler- »



De fleste ulykker ved jernbaner skete ved landets privatbaner med dets mange ubevogtede overskæringer, som her ved Grenå (Danmarks Jernbanemuseum).

ne var imidlertid ikke velegnede til at advare bilister, da chaufførerne i lukkede vogne eller i raslende lastbiler ikke kunne høre fløjten.

Der fandtes automatiske signalapparater, som kunne aktiveres gennem kontakter fx 500 meter før en overkørsel. Fra midt i 1920'erne blev der for alvor installeret en ny type, hvor signaler havde rødt lys, mens de tidligere signaler ofte havde en hvid pære. Oven over lygten fandtes et krydsmærke med et tilhørende skilt med teksten: „Stop for Blink“ - det internationale symbol for overkørsel.

FDM og KDAK tilbød at opsætte skiltene ved hovedveje og vedligeholde dem. Ved biveje ville organisationerne ligeledes levere skiltene, men ville dog lade de lokale vejmyndigheder opsætte og vedligeholde.

### Lastbilerne tog over

Lastbilerne var vigtige for jernbanerne. I de første år tøffede lastbilerne med gods til den lokale station, hvilket forbedrede transporten. Hestene traskede langsomt med deres vogne, og de skulle hvile og have foder ved større afstande. Det gav lastvognene en fordel.

I 1930'erne var lastvognene blevet så pålidelige, at de på velholdte landeveje kunne køre længere afstande. Lastvognene blev en trussel mod jernbanerne, da de kunne køre fra afsender og direkte til modtager. Herved skulle der kun læsses og losses en gang i hver ende. Ved trans-

port med jernbane kom der et ekstra sæt pålæsning og aflæsning. Det tog tid, stillede større krav til emballage og gav risiko for tyveri.

Jernbanernes teknik havde endnu et problem. Godsvognene skulle rangeres en eller flere gange for at komme i det rette togsæt til endestationen. På et af de få store rangerarealer skulle en godsvogn trille ned ad en skråning, hvor forskellige skifte-spør sørgede for, at den kom til det rette togsæt. Rangeringen kunne også ske med et lille rangerlokomotiv ved en station.

Det tog tid, og derfor kørte lastbiler med letfordærlige varer som fisk ofte direkte til modtager med smeltevand fra isen dryppende ned på vejen.

### Staten beskyttede jernbanerne

Der var betalt store beløb for at etablere jernbaner, købe lokomotiver, bygge stationer og meget mere. Et eksempel på forholdet mellem vej og jernbane var de årlige vedligeholdelsesudgifter på et tidspunkt til landevejen Odense-Bogense fx på i alt 3-4.000 kroner, mens udgifterne til de to jernbaner til Bogense ikke kun var til vedligehold, men også renter og afdrag af de investerede over en million kroner.

En hær af jernbanearbejdere var desuden afhængig af deres faste arbejde. Staten og de øvrige ejere var derfor ikke interesseret i, at jernbanerne blev udkonkurreret. Derfor modvirkede de danske politikere vejtransporten – i lighed med deres kolleger i udlandet. Lovgivning ret-



Skiltet "Pas paa Toget" skulle privatbanerne opsætte ved overkørsler fra 1903. Det skulle samtidig bringe et uddrag af bestemmelserne for overkørslers brug – hvad kørende i fart sikkert ikke kunne nå at læse (foto: Gunnar W. Christensen).

tet mod busdrift og kørsel med gods startede tidligt.

Amtsrådene blev sat til at administrere tilladelser til kørsel, men da de ofte samtidig havde store økonomiske interesser i klemme i en eller flere lokalbaner, var de meget restriktive. Mange lokale vogtmænd har fået et nedslående brev fra amtet, som fortalte, at de ikke måtte starte en planlagt buslinje eller fragtrute.

Et af de mest grelle eksempler på favorisering af jernbane fremfor vejtransport ses i Nordjylland. Hjørring Amt var ansvarlig for landevejen til købstaden Skagen, men i mange år bevilgedes ikke tilstrækkelige midler til vejen, som i store dele af året var et bundløst ælte. Amtet betalte til gengæld den lokale jernbanes store underskud, så den ikke gik konkurs.

Hvis man i bil skulle fra Sjælland til Falster, skulle chaufføren i Masnedsund indlade sin bil på en jernbanevogn, som så blev færgen over til Orehoved. Hele processen tog i bedste fald to timer. Her lykkedes det dog i 1919 at få tilladelse til, at en privat færge tog sig af biltransporten.

Forbindelsen mellem landsdelene var også bygget op på jernbanedrift. De største færger blev drevet af DSB, og selvom motororganisationerne forsøgte at få lagt skinnerne forsænket i dækket, blev det afslået. Bilerne måtte i mange år fortsat køre ad midlertidige foranstaltninger oven på skinnerne. Først omkring 1930 forsynedes de ældre jernbanefærger med hævede stykker træ mellem skinnerne. ●