

## Trafik

For at forestille sig trafikbilledet under krigen stilles krav til den unges fantasi. Landevejene var snoede, smalle og flankeret af træer, men i vejsvingene manglede mange barken fra uvelkomne besøg af vildfarne biler, på trods af, at højeste tilladte hastighed var 60 km./timen.

I byerne var billedet sværme af cyklister, nogle få sporvogne, og ellers hestetrukne køretøjer i ofte ret mærkværdige udformninger.

Højeste hastighed 40 km./t. i byerne – 60 km./t. på landevej.

Danmark var ved krigsudbruddet endnu ikke trådt ud af hestealderen, da vi havde ikke mindre end 600.000 heste. Under besættelsen blev dette tal øget med yderligere 30.000, og der skete en ændring fra store tunge trækdyr, som den belgiske og jyske hest til lettere køreheste, som Frederiksborgeren.

Fra lader dukkede gamle tohjulede jumber og enspændervogne op efter at være befriet for hønsemøg. Gerne pænt parkeret foran kirken under søndagsguds-tjenesten.

Denne udvikling samt den kraftigt stigende efterspørgsel kan aflæses af priserne på Hjallerup Hestemarked. Prisen steg fra 17 til 1800 kr. i 1940 til 3 – 3.500 i 1943, dog med en merpris på ca. 400 kr. for lette køreheste. Eksportmarkedet påvirkede prisudviklingen, men vor eksport og vort bidrag med heste til den tyske angrebskrig på Østfrontens mudrede veje, fremgår ikke af historiebøgerne.

Omfanget kan du finde i de mørklagte udgaver af Statiske årbøger.

### **På cykel eller gåben**

Arbejdsløshed betød dengang nød. Understøttelsen var brøkdele af normallønnen og socialhjælp, som vi kender det i dag, eksisterede ikke.

En forudsætning for at have et job var, at man kunne komme frem og tilbage fra hjem og arbejdsplads.

De offentlige trafikmidler var, som det vil fremgå senere indskrænket til minimum og meget usikre – tilbage var apostlenes heste eller cyklen – hvis man havde en sådan. En spadseretur på 10 km. til og fra arbejde var ikke ualmindeligt – største problem var skosålerne, som var stort set uerstattelige.

15 – 20 km. på cykel var ingen hindring, hvis man var så heldig at have slanger og dæk. Disse var mere end elendige, lærredet var cellulid, og gummiets var fra kasserede dæk, der var pulveriseret og derefter vulkaniseret på. Et dæk holdt kun i kort tid, så var der slidt hul.

Tilbage var kun at sætte en dækslap for hullet. Det kunne være en udvendig eller indvendig dækslap. De indvendige var at foretrække, da de ikke bumpede så meget, og fordi man, hvis en udvendig dækslap rev sig løs, kunne risikere, at den blokerede hjulet, og at man derfor stod på hovedet. Dækkene var ikke kanttrådsdæk som i dag, men var forsynet med en vulst, der passede ind i hjulets fælg.

Grus og småsten fløjtede ret igennem de elendige dæk. Danskeren blev derfor mestre i at lappe og hjælpeløse damer kunne i byerne få hjælp af arbejdsløse, som på gader og stræder havde oprettet mobile cykelværksteder.

På en ferietur ved Korsør havde Kaj og jeg ret megen fart på ned ad bakke, da Kaj pludselig slog en forlæns salto. Hans dækslap havde blokeret forhjulet. At han slap med livet i behold var et Guds under.

Jeg har som bud præsteret at køre på dæk, hvor slangen var fyldt med snedkerlim i stedet for luft og på cykler, hvor man møjsommeligt havde formet træstykker som ved hjælp af fjedre blev monteret uden på fælgen.

Transportforholdene kan måske bedst illustreres ved, at jeg som bud blev sendt af sted fra Frederiksberg til Roskilde – 30 km. frem og 30 km. tilbage med en trehjulet ladcykel tungt læsset med frugtsaft. Kun på lige vej kunne jeg ved at stå op i pedalerne tvinge den frem. Op ad bakke måtte jeg skubbe og flere steder have forbipasserende til at hjælpe mig.

Selv om jeg var draget af fra København i morgengryet, nåede jeg først Roskilde ved aftenstide og måtte parkere herlighederne hos en købmand for at tage toget hjem.

Kriminaliteten var fantastisk høj. På Politigården lå bjerge af skrællede cykler. Derfor tog man cyklen med sig f. eks. op i lejligheden.

Mistede man cykel eller dæk, var man lammet. En skrælet cykel var en katastrofe. Det betød ofte arbejdsløshed.

For sabotøren, Chang, som punkterede efter en aktion kostede en punktering hans liv.

Han blev arresteret af Gestapo og henrettet.



### Gen – gas – kloakgas – på godt og ondt

I en generator med form som en kakkelovn brændte man kul eller brænde under en sagte ild, således at røgen eller gassen, om man vil, blev udnyttet som drivmiddel.

Røgen udskilte tjærestoffer. Mange chauffører fik store bylder på armene, og mange pådrog sig kræft. For os unge var der dog nogle fordele. På vore vandreture lagde vi os gerne i grøftekanten og ventede på, at en lastbil kom flintrende med den svimlende hastighed af 30 km. i timen, når det gik vildest til.

Landevejene var stort set øde, der kunne gå op til halve timer, før vi fik bid. Det var så om at komme op på cyklen og spurte efter bilen for at hænge fast i bagsmækken og blive trukket.

På Elverdamsbakken nær Holbæk oplevede jeg, at en tungt læsset lastvogn asede sig op ad, for til sidst at opgive ævred.

Men chaufføren kendte til råd. „Kakkelovnen“ fik mere brænde, han ventede, til det osede godt, startede motoren og vendte bilen. Vi troede nu, at han havde opgivet, men nej, han bakkede stillede og roligt resten af vejen op over den famøse bakke, hvor selv de største lastbiler i dag farer af sted med 100 km. i timen.

Man gravede gamle træstubbe (stød) op. Deraf stammer ordet stødbrænde og udtrykket, når folk sætter bilen stødvis i gang.

Hvad Fanden, fyrer du med stødbrænde? Bilerne kørte på brænde og enkelte steder på dunster fra toiletterne. (Kloakgas).



Da jeg første gang skal starte en bensindreven personvogn, farer skidtet af sted som en raket, og jeg var meget nær ved at køre ind i et hus.

Træ var en mangelvare, selv den ringeste stump træ blev samlet op og røg i «kakkellovnen.» Men karakteristisk for biler på gas var, at de var utroligt langsomme, trækraften var mere end begrænset, og acceleration var en by i Rusland. Driftssikkerheden var mere end problematisk, indstilling af håndgas og luftspjæld var største problem, mere et spørgsmål om følelser – fornemmelser end teori. Fik man ikke stillet dem korrekt straks, løb man lynhurtigt tør for strøm, så derfor var et slæbetov en nødvendig udrustning.



Mindre vare og lastbiler fik fjernet motoren, som blev erstattet med et sæde til kusknen. Også taxaer blev ombygget og snart dukkede kapervogne fra Dyrehaven op.

Sangen: «Hyp lille Lotte» blev en landeplage..

Stoppesteder blev nedlagt for at spare på strømmen. Med indskrænkninger af driften blev ventetiden meget lang.



## Sporvogne – busser

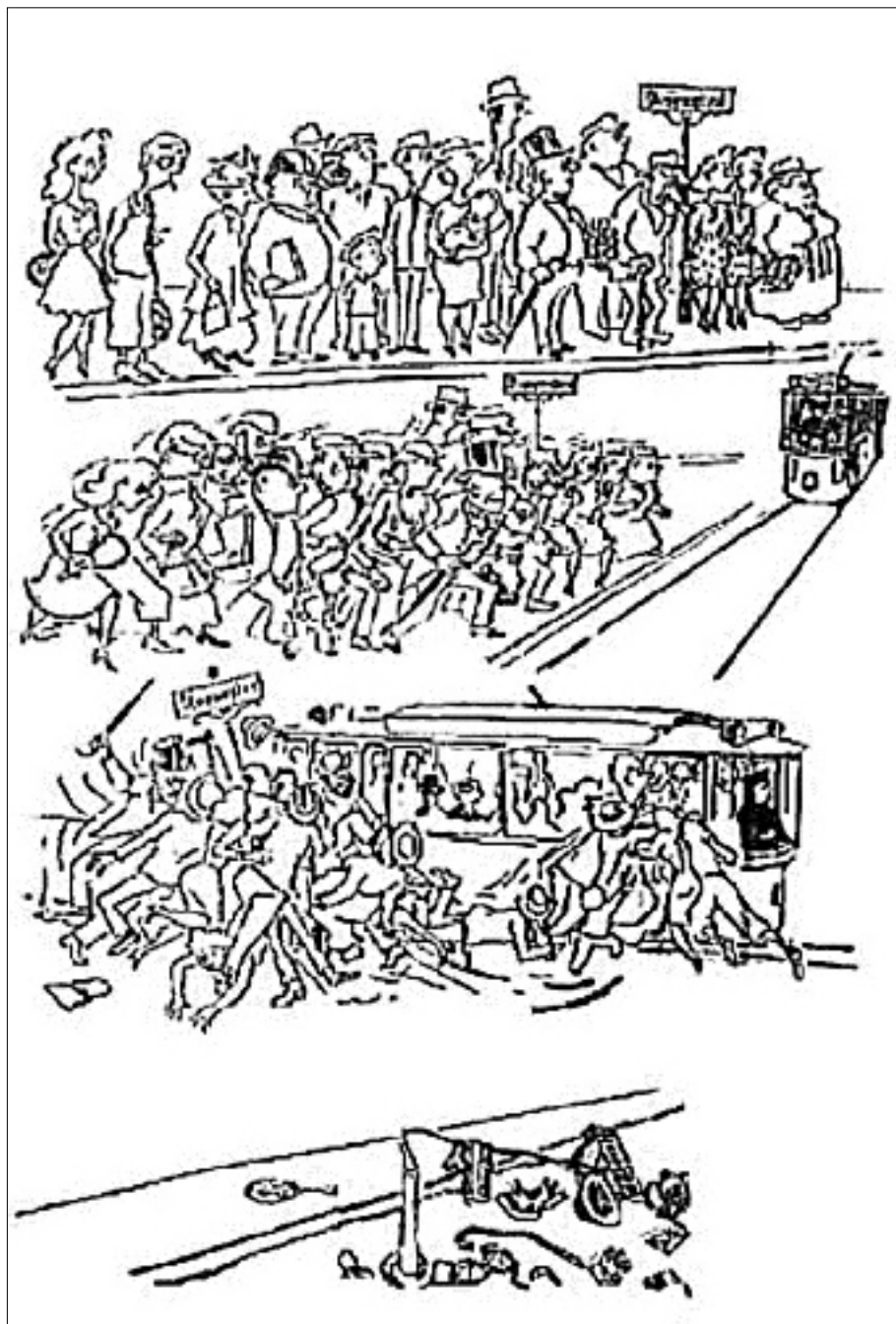
Allerede i besættelsens første dage blev sporbogs-, bus- og togdriften indskrænket. I København blev trolleybusserne ramt efterhånden som materiellet blev nedslidt. Nedslidte dæk – gjorde, at punktering blev en daglig begivenhed. Diesel- og bensindrevne busser skulle først bygges om til gas, og det gav problemer, da de var alt andet end driftssikre.

En overgang lukkede man helt for elevatorer i ejendomme, men lempede dog dette senere, således at man kunne køre op og ned til og fra tredje sal. En ordning, der vel i nogen grad også i dag kunne bidrage i folkesundhedstjenestens kamp mod danskeres overvægt.

I de første krigsår skulle konduktøren sørge for at gardinerne var trukket for vinduerne, men den ordning blev lempet, men alligevel kneb det med at finde ud af, hvor i verden man var.

Inde stod man som sild i en tønde og forsøgte at spejle ud gennem de af isblomster pyntede vinduer. De, der sad nærmest vinduerne, forsøgte at tømme isen op ved at puste og gnide for at skabe et kighul og meddele, hvor man befandt sig.

Alligevel skete det ofte, at folk ikke nåede at mase sig frem til udgangen og derfor måtte køre med til næste stoppested for at trække tilbage.



Alles kamp mod alle!

Vinterdage stod folk ved stoppestederne stampende og slog kuskeslag for at holde varmen.

Ved stoppestederne var der en veritabel kamp for at komme med, og ikke så få ulykker indtraf, fordi folk hængte uden på spurvognen.

Min søster pådrog sig således en hjernerystelse ved at slå hovedet mod en lastvogn, som man skulle forbi.

På grund af mangel på sæbe var lus og lopper et udbredt fænomen, men at klø sig var umuligt, man stod som sild i tønde. Indeklimaet var det så som så med, da mange røg trods trængsel.



Stjerneskræret var i klart vejr eneste lyskilde. Ungersvende har fortalt, at de, når de efter et bal fulgte en pige hjem, appellerede de til hendes store hjerte for at få husly mm. for natten. Hvis ikke hun ville huse ham, var han tvunget til at gå hjem, sidste spurvogn passerede Rådhuspladsen kl. 20 og ofte var udgangsforbud eller spærretid dråben, der fik pigen til at give efter.



Lyset var mere end sparsomt i spurvognene, derfor er denne joke forståelig – «tilgivelig», hvis den tyske marineofficer skulle gøre vrøvl.



Billetprisen for en ligeud var 20 øre og for en omstigning 25 øre. Omstigningsbilletten gav ret til at skifte mellem de forskellige linjer i op til en time og et kvarter.

Linjerne var nemme at kende fra hinanden, da lanterner på taget havde forskellige farver – to brune for linje fem – to røde for linje to osv.

Som du kan se på hullerne i billetten, klippede konduktøren dato og tid.



Bitte!

Er det muligt at få den Herre til at foretage et elastisk, men sejrrikt tilbagetog, så jeg kan komme af?

De tyske nederlag på Østfronten blev forkyndt som sejrrikt, elastiske tilbagetog.



Konduktøren masede frem og tilbage for at billettere. Tasken med penge og billetter var hele tiden i vejen, hvorfor han måtte gå med den højt hævet over mængden i strakte arme.

Den stakkels mand skulle ved el-afbrydelser mase sig igennem den overfyldte vogn for at tænde et lys i sporvognens baglygte for at forhindre den efterfølgende sporvogn i at brase ind i den holdende vogn.

Men kollisioner blev først undgået, da bagvognen fik en batteridreven baglygte, som tændte automatisk, når sporvognen holdt stille uden strøm fra nettet.

November 1942 lagde en voldsom snestorm store hindringer i vejen for al trafik. De fleste steder havde man kun skovle og håndkraft til rådighed, men i Odense spændtes en snepløj foran en sporvogn og på den måde fik man ryddet sporene.



Bombardementet af Shellhuset førte til omlægninger af endnu flere linjer. Sporvogne skulle rangere, og det medførte det helt store kaos. Omkring Slotsholmen og Stormgade ventede vogntog efter vogntog for at komme til for at køre tilbage i modsat retning.



Efterhånden som krigen skærpedes blev flere linjer lagt om og helt katastrofalt blev det, da Amager blev afskåret fra hovedlandet, efter at BOPA havde sprængt Langebro. Tyskerne forbød al trafik over Knippelsbro. Man måtte kun gå over trækkende med cyklen, hvis man havde en.

H.C. Andersens Boulevard og Jernbanegade blev lukket for al trafik. Tyskerne var simpelthen bange for angreb fra modstandsbevægelsen mod deres hovedkvarterer på Dagmarhus og Shellhuset.

I Århus sprængte tyske terrorister remisen i august 1944 med det resultat, at alle sporvogne og busser blev ødelagt.

## DSB

# Jernbanetrafik

For at bevare overblikket beskrives DSB's person-, gods- og færgetrafik adskilt, ligeledes de faktorer, som fik afgørende indflydelse efterhånden som krigen skærpedes.

Disse faktorer var nedslidning af materiellet – mangel på brændsel – krigshandlinger i form af minefare – transporter for okkupationsmagten – jernbanesabotage og luftangreb.

### Persontrafik

Motoriseringen var begyndt, men var til ingen nytte nu, da dieselolie var en mangelvare. Dieseldrevne lyntog blev anbragt i remise og driften overladt til 500 damplokomotiver. Flere var fra før år 1900 og mere end udtjente, modne til ophug.

Fra 1940 til 1943 blev persontogenes afgang næsten halveret, for i de følgende to år yderligere at blive skåret ned. Indstillingen af de mange færgeruter og en halvering af busdriften øgede DSBs problemer katastrofalt. Men de overfyldte tog betød, at DSB for første gang kunne notere sig for et overskud på ikke mindre end 80 mil. kr. Det var dog for anstødeligt, så ved lidt jongleren med tallene blev det officielle overskud bragt ned på papiret til 4,6 mil.

I 1939 befordrede DSB ca. 60 passager pr. kørte km.

I 1943-44 var det steget til ca. 245.

Indstigningen i de overfyldte tog mindede om en junglekrig, hvor alle var i kamp med alle.

Det var ikke noget særsyn, at se selv yngre damer kravle ind ad vinduerne for at sikre sig en siddeplads

En kvælende røg, senere stinkende med os fra brunkullene, blandet med skyer af damp, der hvæsede stod ud af utætte ventiler, var typisk for krigens lokomotiver.

Al unødigt pynt blev pillet af lokomotiverne og metallet omsmeltet og brugt til støbning af f. eks. nye lejer – ventiler.



Ekstratog ved højtiderne blev helt taget ud af drift. Gennemgående tog blev afskaffet, og passagererne måtte pænt stige ud og gå om bord i Store Bælts færgerne.

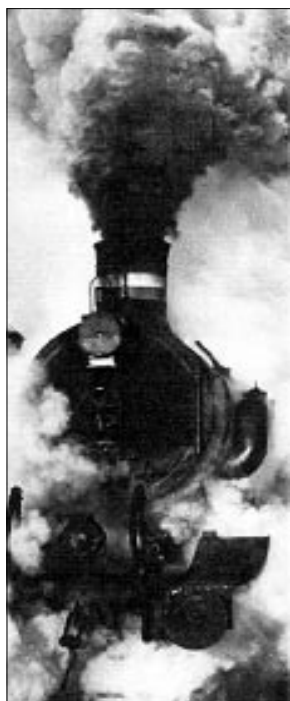
Persontog blev indstillet søn og helligdage, men afgik dog i en periode på tirsdage – torsdage og lørdage.

Advarslerne mod at rejse ud ved højtiderne i 1944 virkede, og passagererne oplevede for første gang i flere år, at togene kørte til tiden, og at der var siddeplads til alle.

**25. oktober 1944** er det slut med opvarmning i togene.

**Den 19. april 1945** virker nødkøreplanen ikke længere og al persontrafik vest for Store Bælt indstilles. Opmuntrende meddeles, at man kan forsøge at springe på forbiørende godstog, hvis der skulle komme et forbi.

Fra min barndom husker jeg, hvordan kulstøvet på varme sommerdage stod ind ad vinduerne. Det var normalt i normale tider. Nu var kullene af en dårlig kvalitet, ofte nærmest smuld blandet med brunkul, som klumpede og tilstoppede spjældet til fyret. Spjældet skulle sørge for træk – (luft til fyret) og sikre forbrændingen. Fyrbøderen måtte derfor småfyre, med det resultat, at man ikke længere ved at begrænse røgudslippet kunne tage hensyn til passagererne ved stationsophold.



## Godstrafik

I 1939 befordrede DSB ca. 89 t gods pr. kørte km. I 1943-44 var dette steget til ca. 172 t. Tørv og brunkulstransporterne lagde beslag på en tredjedel af kapaciteten.

## Færgesfart

Færgesfarten mellem København og Jylland blev stoppet på grund af minefaren, som bestod i drivende miner fra minefelter og magnetiske miner udlagt af de allierede.

De få ruter, der var tilbage fik sejltiden forøget ved, at al sejlads måtte ske i minestrøgne ruter. Store Bælt blev en flaskehals kendetegnet ved, at godsvogne hobede sig op, og i flere tilfælde ved, at passagerer blev efterladt og måtte overnatte, hvor et primitivt sengeleje kunne oprettes. Prisen for overnatning i sal på hotel var gerne to kroner.

1.000 passagerer stod således tilbage en sen aften på perronerne i Nyborg.

De nedlagte færgeruter øgede naturligvis presset på persontogene. Flere færgesløb på miner og en enkelt blev saboteret, men situationens alvor kan belyses ved, at DSB ved juletid i 1944 nægtede at fragte juletræer over en vis størrelse.

Særlige færgesbilletter krævedes for at sikre en hurtig ekspedition i trængslen og mylderet. Mange anbragte derfor billetten på tøjet eller på hatten.

Sabotører kaprede færgen Storebælt i november 1944 og sejlede den til svensk havn, herefter var der kun to daglige afganges hver vej, men til slut meddeltes, at færgerne sejlede efter behov.

Fødevarer-situationen måske endog i form af en hungerkatastrofe blev for københavnerne en reel trussel.

## Særlige transporter

1940 – 41 udførte DSB 830.000 rejser og transporterede 750.000 tons, hvilket var 14 % af kapaciteten i 1939 – 40. Mængden skyldtes tyske overførsler til og fra Norge.

Fra 1942 udgjorde de særlige transporter ca. 20 % af DSB's kapacitet, herunder transporterne til anlæg af befæstningsarbejdet på Vestvolden. Udover tyske lokomotiver rullede omkring 7.000 tyske godsvogne i perioder på det danske jernbanenet.