

Pressemeddelelse

Gearkasseknas og dieselos 100 år med motortog i Danmark

I 1922 kom de første motorvogne i daglig drift på danske jernbaner, og nu 100 år senere er forbrændingsmotordrevet jernbanemateriel bl.a. af klimamæssige grunde under udfasning.

De første motorvogne i Danmark kom i drift på økonomisk trængte privatbaner, hjulpet på vej af kulprisernes himmelflugt. De tidligste typer motormateriel var bygget i udlandet, men efter få år var dansk industri i stand til at tilbyde motorvogne og diesellokomotiver, der ofte var længere fremme end udenlandske fabrikker. Triangels enkle og robuste benzinmotorvogne dominerede sammen med diesellokomotiver og motorvogne med Frichs-dieselmotorer. Allerede ved udgangen af 1930 kørte de danske privatbaner 46 % af togene med motortrækraft.

Ved DSB, hvor der i langt højere grad kørte store og tunge tog, gik det langsomt. Man anskaffede fra 1925 kun ganske små serier af forskelligt motormateriel, og endnu sidst i 1920'erne fandt man kun motorvogne i større omfang som benzinmotorvogne bl.a. i den københavnske nærtrafik. Det var først med lyntogene at motortrækraften i 1935 for alvor brød igennem på hovedstrækningerne, godt hjulpet på vej af de efterfølgende mange MO-motorvogne.

Under Besættelsen stod udviklingen af gode grunde stille, og i de første år derefter var primært privatbanerne der fik nyt motormateriel. Dels skinnebusserne, som Scandia byggede på licens fra Sverige og dels flere diesellokomotiver fra Frichs, så fra begyndelsen af 1950'erne var motordriften stort set enerådende på privatbanerne.

Manglende nyudvikling hos danske producenter førte dog til at banerne fra midt i 1950'erne atter måtte indkøbe visse typer motortrækraft i udlandet. Det var således de svenskbyggede MY-lokomotiver med amerikanske dieselmotorer, der for alvor skabte forudsætningen for at dampen ved DSB fra midt i 1950'erne spillede en mindre rolle end motortrækraften. Sammen med efterfølgende MX og MZ-lokomotiver betød de at motordriften små 15 år senere var enerådende på de danske jernbaner udenfor S-banen.

Fra midt i 1960'erne leveredes alt motormateriel til danske baner fra udenlandske fabrikker, til tider med danske underleverandører. Nye lyntog kom fra Tyskland ligesom de to motortogtyper, der moderniserede driften – Y-togene til privatbanerne og små 15 år senere MR-togene til DSB. Det har sidenhen været tilfældet – med en markant undtagelse: IC3-



Gearkasseknas og dieselos
Tog med forbrændingsmotor gennem 100 år



togene (og deres "lillebror" IC2 på privatbanerne) var grundlæggende en dansk konstruktion og blev bygget i Randers.

Den første elektrificerede fjernbanestrækning åbnede i 1984, men gennem mange år foregik elektrificeringen uhyre langsomt. Det var derfor først fra midt i 1990'erne at der for alvor skete en reduktion af kørslen med diesellokomotiver. På det sekundære banenet og lokalbanerne er motortogsæt fortsat næsten enerådende, men de første batteritog er i ordre.

Den nye bog skildrer de store linjer og afgørende tekniske tendenser i de 100 års udvikling af danske tog med forbrændingsmotor. Ledsaget af masser af illustrationer og lidt statistik, der fortæller om hvilke typer der var karakteristiske for de forskellige perioder.

Bogens udgivelse er støttet af Frimærkehandler Peer Olav Thomasens Fond, Velux-fonden og Forslunds Jernbanefond.

Gearkasseknas og dieselos – Tog med forbrændingsmotor gennem 100 år

Af John Poulsen, 200 sider i format stort format (24,5 x 23 cm), ca. 450 illustrationer, mange i farve. Vejledende salgspris kr. 399,-. Forlaget Banebøger. ISBN nr. 978-87-91434-58-7. Udkommer marts 2023.

Bogen fås gennem boghandelen, i førende hobbyforretninger på Danmarks Jernbanemuseum eller hos Jernbanebøger, tlf. 33 93 20 02, www.jernbaneklub.dk/jernbog.htm

Ovenstående tekst og illustration af bogens forside kan hentes på forlagets hjemmeside:
www.baneboeger.dk/presse.htm

Evt. spørgsmål kan rettes til forlagsredaktør John Poulsen,
tlf. 6131 2698, e-mail: john.poulsen@ymail.com