



▲ På strækningen Ballerup-Frederikssund kørtes de fleste tog med en MO-motorvogn i hver ende og 2-3 CLL imellem, som hér i Frederikssund ca. 1966. (AK)
▼ Efter at S-banen blev forlænget fra Glostrup til Tåstrup i 1963, blev stationerne på fjernbanen mellem Valby og Roskilde (Glostrup, Tåstrup og Hedehusene) kun betjent af ganske få myldretidstog. Skulle man helt til Roskilde gik der til gengæld mere end 40 tog om dagen. Et persontog - måske fra Næstved-Køge - afgår fra Roskilde mod København ca. 1961. (OS)



Den øvrige nærtrafik

Det var ikke hele den københavnske nærtrafik som var eller blev elektrificeret i 1960'erne. I 1965 var der efterhånden mange pendlere på Kystbanen Helsingør-København, der i myldretiden betjentes med lokomotivtrukne tog 2-3 gange i timen i den aktuelle retning. Dertil kom to gange i timen lokal-tog Rungsted-København, der kørtes som styrevognstog med MO-motorvogne.

Fra Roskilde til København kunne pendlerne betjene sig af de mange tog fra Holbæk/Kalundborg, Korsør og Næstved/Nykøbing som standse her, hvortil kom en række lokale tog Roskilde-København, ofte fremført af MO-motorvogne. I myldretiden var der således 4-5 forbindelser i timen i den aktuelle retning.

Hareskovbanen Farum-København L (ved Nørrebro station) havde efterhånden fået halvtimesdrift på hverdage, og her kørtes alle togene som styrevognstog med MO.

Frederikssundbanen var siden 1949 S-bane fra København til Ballerup, og kapaciteten blev her i 1966 udvidet ved anlæg af dobbeltspor mellem Skovlunde og Ballerup. På banens yderste del Ballerup-Frederikssund foregik driften med MO-fremførte tog; dels styrevognstog og dels tog med en MO i hver ende. På hverdage var der tilnærmert tidedrift, dels suppleret med rutebiler og dels med ekstra lokale tog mellem Ballerup og Måløv.



▲ I Nordsjælland anvendtes styrevognstog med MO-motorvogne på Hareskovbanen (København L - Farum), „Lille Nord“ (Hillerød - Helsingør) og i Rungsted-togene på Kystbanen. Bhs 820-MO 1807 med Rungsted-tog passerer den tidligere Springforbi Station, juni 1969. (EJP)

▼ To tog bestående af CLS-CLL-MO krydser på Hareskov Station maj 1971. (EJP)



Tog i gaden

Sædvanligvis var det kun på havnearealer og lignende at tog – oftest i form af rangertræk – kørte mellem vejtrafik. Men ved indgangen til 1960'erne var der fem steder i landet hvor personførende tog kørte i offentlige gader. Da årtiet var slut var der kun et sted dette forekom.

Den længste strækning gennem offentlig gade var statsbanestrækningen mellem Sønderborg station på Sundeved-siden af Alssund og den tidligere amtsbanegård på Als-siden. Fra rampen ved østenden af Kong Christians d. X's Bro forløb sporet små 400 m gennem den forholdsvis smalle Jernbanegade frem til den tidligere amtsbanegård, der nu hed Sønderborg Bystation. Strækningen blev etableret så sent som i 1932, da de metersporede Amts-Banerne på Als nedlagdes, og der af DSB etableredes en normalsporet strækning til Mommark – til dels på den gamle banelinje. Strækningen Sønderborg-Mommark blev nedlagt i 1962.

Da jernbanen Rødkjærbro-Kjellerup i 1924 forlængedes til Silkeborg, kneb det hér med plads til udvidelser af statsbanestationen, så privatbanen fik endestation ved en helle i Drewnsvej foran DSB's ilgodsvarehus vest for stationsbygningen. Der var ikke omløbsspor, så de ankomende tog måtte bakke til banens sporareal længere mod vest, hvis de skulle løbe om. I 1960'erne bestod persontogene oftest af blot en skinnebus-motorvogn, og så



▲ Kjellerupbanens skinnebus er ved at være klar til afgang mod Rødkjærbro fra endestationen i gaden foran Silkeborg Station, ca. 1965. (PEJ)

▼ Et godstog fremført af en MP-motorvogn på vej mod Sønderborg Bystation og Mommark skaber ca. 1961 lettere trafik kaos i Jernbanegade. (SVJ)



var omløb naturligvis ikke nødvendigt. Banen blev nedlagt i 1968.

Tre privatbaner havde oprindeligt haft deres egne stationer i de købstæder, hvorfra de udgik, og godsvogne udveksledes mellem lokalstation og den lokale statsbanestation via byens havnebane. Da banerne alle efterhånden fik optagelse på statsbanestationen, benyttede banernes tog således havnebanerne på deres vej til og fra DSB-stationen.

Mellem statsbanestationen og Randers-Hadsund Jernbanens (RHJ) egen station i Randers var der ad DSB's havnebane lidt over 1 km. RHJ's persontog førtes siden 1940'erne ad denne bane til og fra DSB-stationen frem til banens nedlæggelse i 1969.

I Horsens havde Horsens-Odder Jernbane (HOJ) sit eget spor, som fulgte DSB's havnebane fra den nye banegård (fra 1929) og godt 2 km mod øst. Undervejs passerede sporet HOJ's tidligere selvstændige godsbangård, depot og remise, og det fortsatte i gaden langs havnen frem til banens trinbræt Horsens Havn.

Fra Hornbækbanens (HHGB) oprindelige endestation ved Grønnehavn var der ad havnebanen godt $\frac{3}{4}$ km til statsbanestationen i Helsingør. Denne var imidlertid indrettet som en sækbanegård, og der kunne ikke etableres perronplads til HHGB's tog. De måtte i stedet holde i gaden „Jernbanevej“ mellem Toldbygningen og Bane-



▲ En af Randers-Hadsund Jernbanes Scandia-Kielervogne passerer havnepladsen i Randers på vej mod privatbanestationen, ca. 1968. (TRH)

▼ Horsens-Odder Jernbanes skinnebus er på vej mod Horsens Station og kører over havnepladsen – hvor værtshuset Zanzibar havde til huse – året før banens nedlæggelse i 1967. (TRH)





gården. Først i 1989 blev forbindelsesporet omlagt og en perron for Hornbækbanens tog etableret på Helsingør Banegård.

I Århus forløb Grenåbanen i gadeplan mellem Europaplads og Østbanegården – dog adskilt fra vejtrafikken i eget areal.

▲ Hornbækbanens skinnebustog er afgået fra Helsingør Station og er på vej ad havnesporet forbi skibsværftet mod Grønnehave, ca. 1965. (KDJ)

▼ Sidst i 1960'erne kørte MK/FK i deres „otium“ en del på Grenåbanen, og her passerer nr 683/684 Europaplads på vej mod Grenå. I baggrunden „BP-huset“, Århus' første højhus fra 1959. (OI)



International persontrafik

I 1960 var Europa stadig delt i vest og øst af „Jerntæppet“. Den klassiske jernbanerute København-Berlin via Gedser-Warnemünde førte gennem Den tyske Demokratiske republik (DDR) – en stat som Danmark først anerkendte i 1973 (!) – til et delt Berlin og førte en hensygnende tilværelse.

Hovedtrafikstrømmen mellem Skandinavien og det sydvestlige Europa gik nu via færgeruten Gedser-Grossenbrode til Vesttyskland, men den lange overfartstid gjorde at antallet af overførselsvogne i de internationale tog var ret begrænset. Af samme grund førtes Nord-Express via Storebælt og Fyn-Jylland til Tyskland – ligesom størstedelen af den internationale godstrafik.

► Jernbanefærgeruten Gedser-Warnemünde endte – som nogen formulerede det – på „den forkerte side af Jerntæppet“. Trafikken var beskeden og sejladsen udførtes indtil 1963 kun med den gamle dampfærge Danmark. Ekspres-toget Neptun fra Berlin ankommer til Gedser ombord på DF Danmark i 1965. (WDJ)

▼ Der var mere gang i den anden jernbanefærgerute Gedser-Grossenbrode, der stod for broderparten af trafikken mellem Skandinavien og Vesteuropa. Italia-Express rangeres ombord i Gedser ca. 1961. De grå åbne godsvogne var færgevogne, „afstandsvogne“ der gjorde at rangermaskinen ikke kom ind på færgen. (PEJ)

