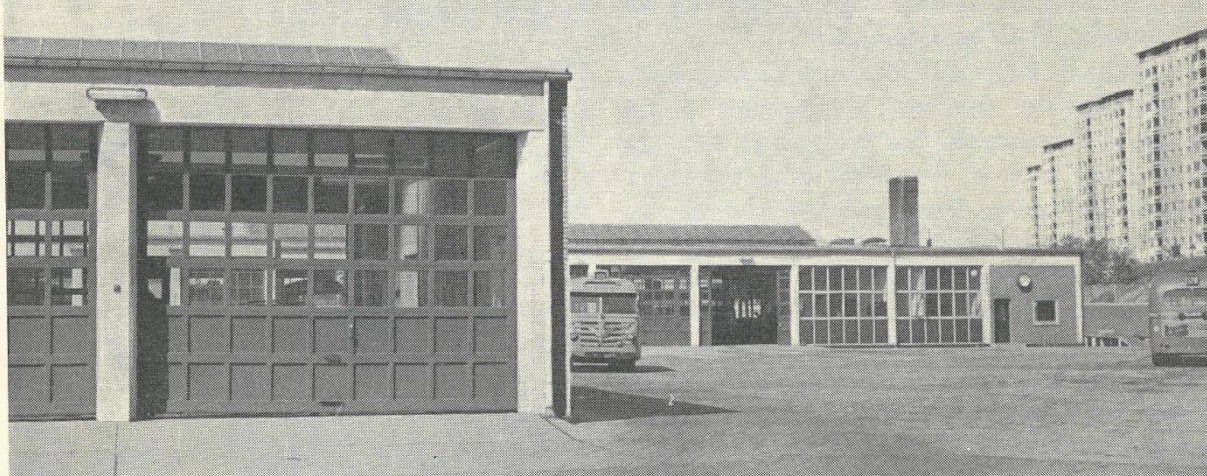


DSB's værkstedsanlæg for busser i 50'erne

En billedreportage

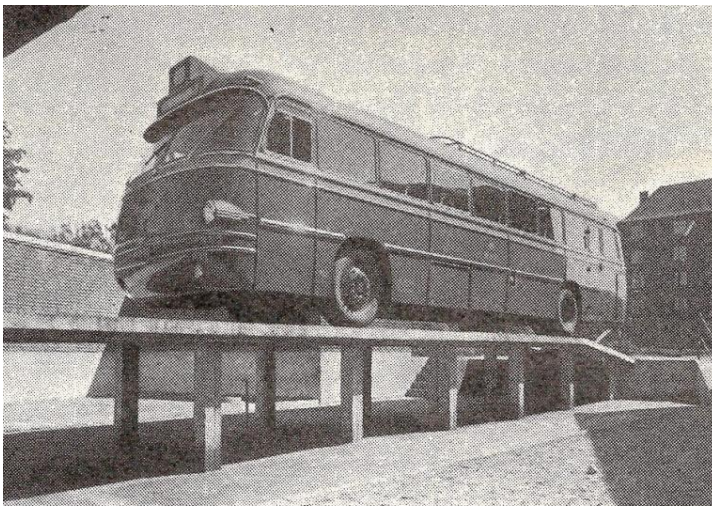


Indledning

For ikke så længe siden sendte Heljan nogle meget flotte Volvo-busser på markedet. Noget kunne tyde på, at de faldt i publikums smag, for der gik ikke ret lang tid, inden der kom et nyt oplag. Hvis jeg har ret i min antagelse, så er det velfortjent, for det var en god ide, Heljan fik med at producere busserne.

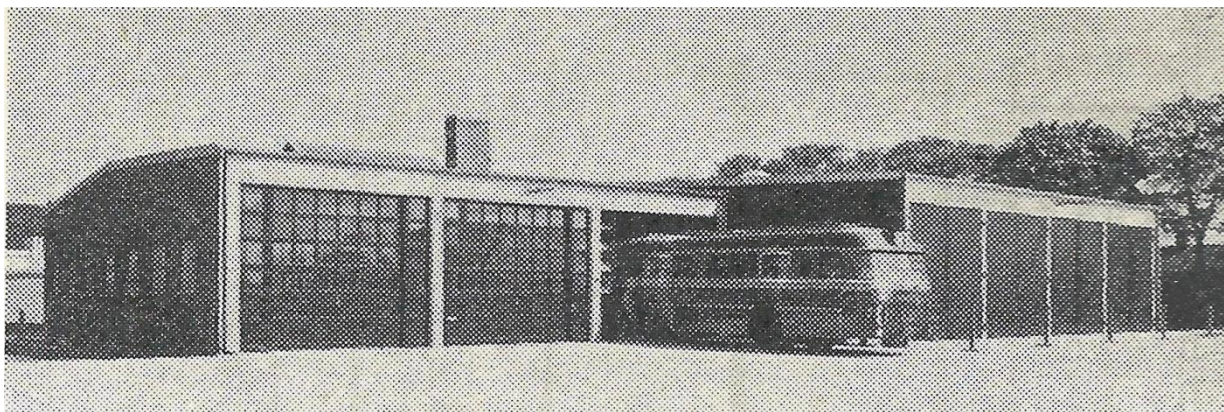
Så er det vel nu således, at der er en del modeljernbanebyggere, der sidder og overvejer om ikke, de skulle bygge et anlæg til vedligeholdelse af busparken, ligesom der jo altid bygges et maskindepot til lokomotiverne, så hvorfor ikke et anlæg til busserne. Det synes som en god ide, men hvorledes skal sådan et så se ud? Jo, det vil dette lille indlæg søge at svare på gennem de tegninger og billeder, som er fundet frem, og som er taget med i teksten. De gamle tegninger og billeder er sakset fra et gammelt nummer af "Vingehjulet" fra 1959.

Forhistorien



Vi husker sikkert alle, i hvert fald os der er født i epoke III, at busserne erstattede mange jernbanestrækninger, og at DSB overtog adskillige private ruter. Det var ikke alle de tidligere busejere, der dengang var lige tilfredse med de betingelser, som DSB overtog ruterne på. Men, det er en anden historie, og tiden viste, at det var en indbringende disposition for DSB, der havde meget vanskeligt ved at få jernbanestrækningerne til de tyndere befolkede områder til på nogen måde at hænge sammen økonomisk, eller rettere disse "små" ruter tyngede slemt på den i forvejen røde bundlinje, som DSB konstant præsenterede i sine årsberetninger. Nu var

det jo ikke sådan - dengang - at det bekymrede politikerne så frygteligt meget, da det var en kollektiv trafik, som skulle betjene alle fra by til sogn og retur. Og det havde en pris, som man bare måtte betale. Men, her kom busserne så ind i billedet, da de kunne hjælpe til med at holde udgifterne nede, da de var forholdsvis billige i drift. Køreplanerne kunne lægges mere fleksibelt, og bussen kunne komme langt videre omkring og tilpasse sig de lokale behov i de små samfund, og så var de som oftest meget hurtigere. Så der var ikke noget at sige til, at publikum tog godt imod busserne.



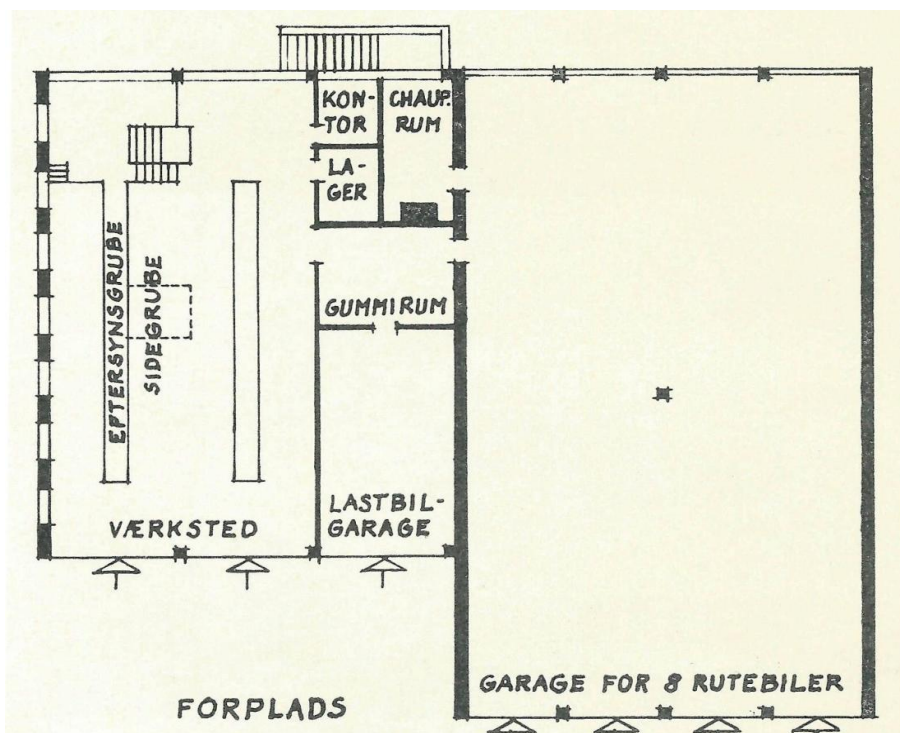
Anlægget i Ringsted

Vognparken

Sidst i 50'erne havde DSB efterhånden anskaffet sig en betydelig vognpark, der bestod af 530 busser, 150 lastbiler med 100 påhængsvogne. Og den fortsatte med at vokse. Alle disse køretøjer krævede vedligeholdelse for at være i god stand, så de kunne tjene penge til etaten. DSB udtrykte det selv således: *"Et køretøj på værkstedet tjener ikke penge, og et køretøj, der opholder sig i værkstedet på et tidspunkt, hvor der er brug for det, repræsenterer et direkte tab"*!

Man byggede således rutebilsværkstederne for at sikre, at citatets dystre melding ikke skulle blive til virkelighed. Værkstederne var serviceanlæg, hvor vedligeholdelsen i form af smøring, justeringer og eftersyn kunne gennemføres.¹ Det var vigtigt, at anlæggene var godt indrettede, da det ville spare penge til vedligeholdelse, tomkørsel og chaufførlønninger. Jo, man var sandelig også omkostningsbevidste dengang. Derfor valgte DSB at systematisere opbygningen, da man lod sine ingeniører og arkitekter designe to standartanlæg. Et større **type A** anlæg for vedligeholdelse af mellem 50 og 70 busser og et mindre **type B** anlæg for servicering af mellem 10 og 15 busser. I den efterfølgende omtale af tre vedligeholdelsesanlæg må de to af dem henregnes under type A: anlæggene i Herning og Viborg, og et enkelt under type B: anlægget i Ringsted. Læseren kan så lade sig inspirere alt efter hvor meget plads denne har til rådighed på sit anlæg. Vi lægger ud med et eksempel på et af de mindre af de to typer, type B anlægget i Ringsted.

Anlægget i Ringsted

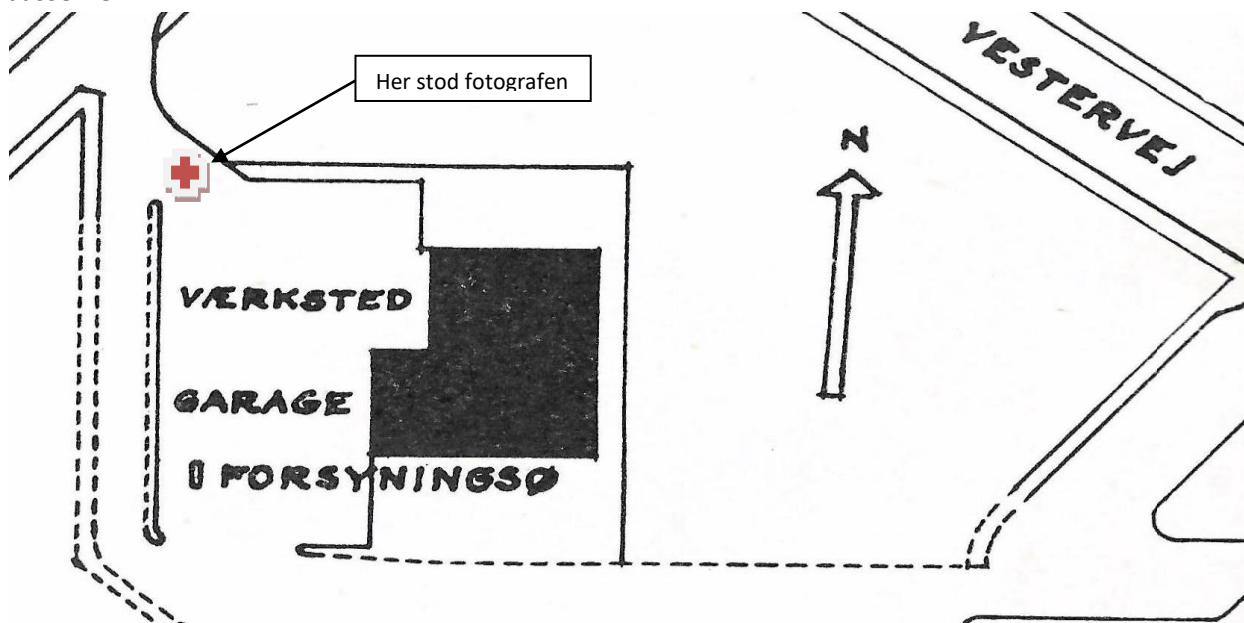


Anlægget i Ringsted er taget med, fordi det størrelsesmæssigt skønnes at passe til de fleste kælderanlæg i hjemmet. Klubber med mere plads vil sikkert foretrække at eftergøre et større type A anlæg. Anlægget i Ringsted indeholdt alle de ingredienser, som vedligeholdelsesanlæggene blev udstyret med. Det drejede som om disse elementer: Værkstedshal med eftersynsgruber, smørehal, gummilager med dæk til busserne, maskinlager med reservedele, grovlager med smørestoffer og et vaskeanlæg enten i form af en spule-

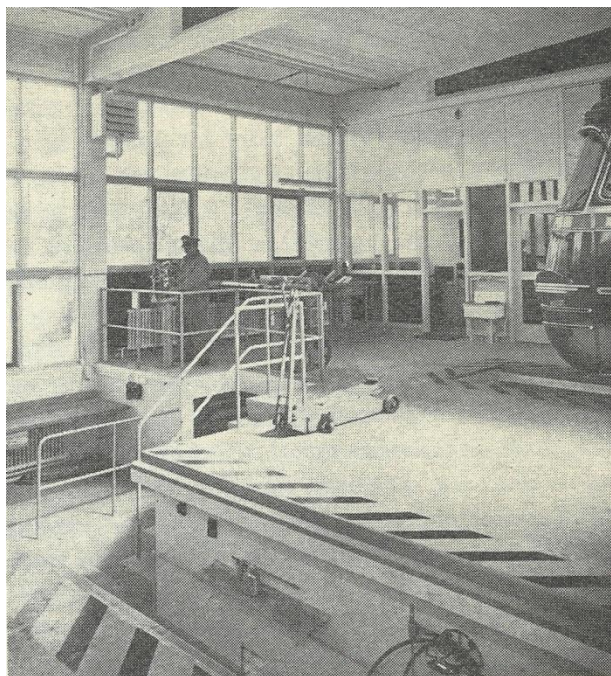
¹ I hovedsagen tekstciterer fra DSB's blade årgang 1959.

bro eller en vaskehal. Den sidste type fandtes som oftest kun på A-anlæggene. På flere af anlæggene, herunder anlægget i Ringsted, var garagerne anbragt under værksteds- og smørehallerne, altså sådan nærmest i kælderetagen. Anlægget her lå meget bekvemt tæt på jernbanestationen.

Bemærk, at der var også et kontor til værkstedslederen, der sikkert har været en fin mand, på hvis kontor der temmelig sikkert har været en heftig duft af billige cerutter eller cigarer. Bagved ligger et opholdslokale for chaufførerne, så de kunne få lidt kaffe mellem turene. Anlægget havde naturligvis også tankanlæg for busserne.



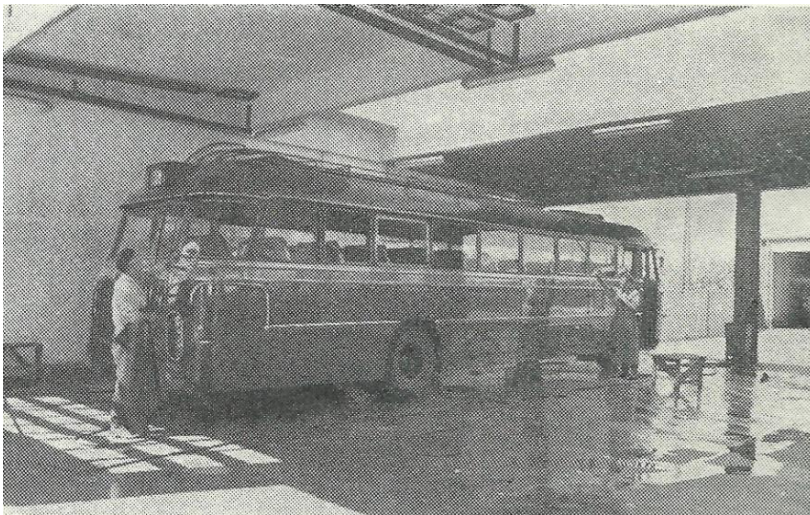
Grundplan over anlægget i Ringsted. Sammenhold evt. med foto ovenfor.



Busser i værkstedet

Anlæggene i Herning og Viborg

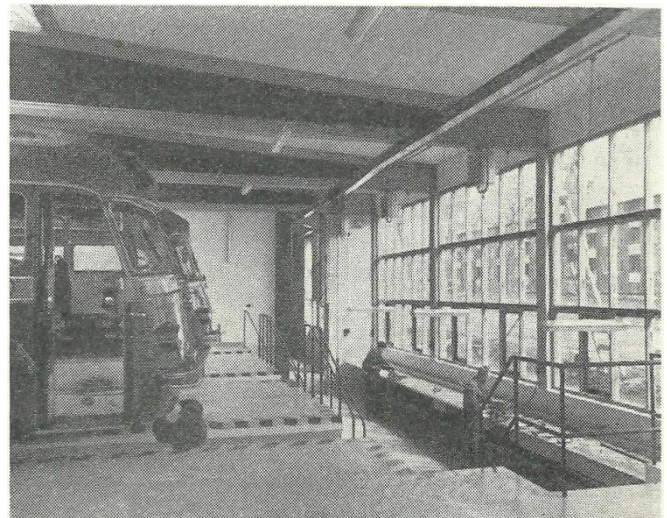
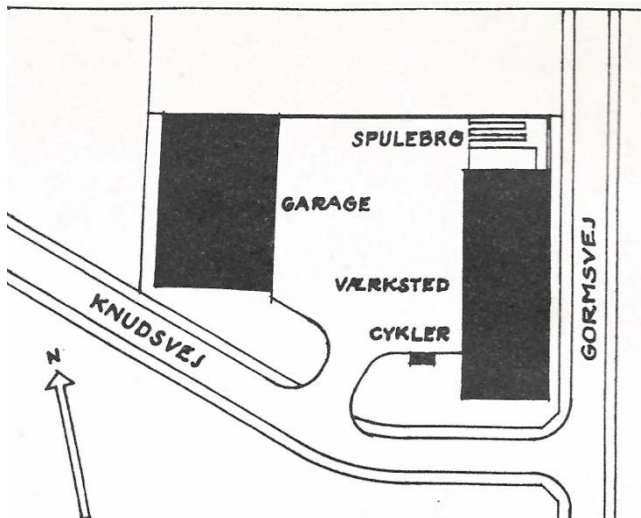
Anlæggene var begge som anført af den større type A, men i realiteten var det blot størrelsen, altså kapaciteten, der adskilte de to anlægstyper. I bund og grund bestod de af de samme faciliteter. Der hvor man især kunne iagttage den forøgede kapacitet - og bekvemmelighed - var, når det gjaldt rengøringen af busserne. Her kunne man på de store anlæg gennemføre en vask meget mere bekvemt, nemlig indendørs, hvilket især i vinterperioden må have været en stor fordel, og tillige have betydet, at busserne herfra var renere i disse af årets måneder. Det betød nok også, at busserne holdt længere, da man lettere kunne afvaske saltet



fra vejene, og det må have betydet noget dengang, da man ikke gik så meget op i undervognsbehandlinger, som man gør nu. Størrelsesforskellene var naturligvis også tydelige, når det gjaldt størrelsen. Og i dette tilfælde betød den noget, da der var garagefaciliteter til mange flere busser. Ihukommende indledningens betragtninger om, at busserne sparede penge for DSB, når det gjaldt transportopgaven i det tyndt befolkede områder, er det nok ingen overraskelse at finde et af de store anlæg i Herning.

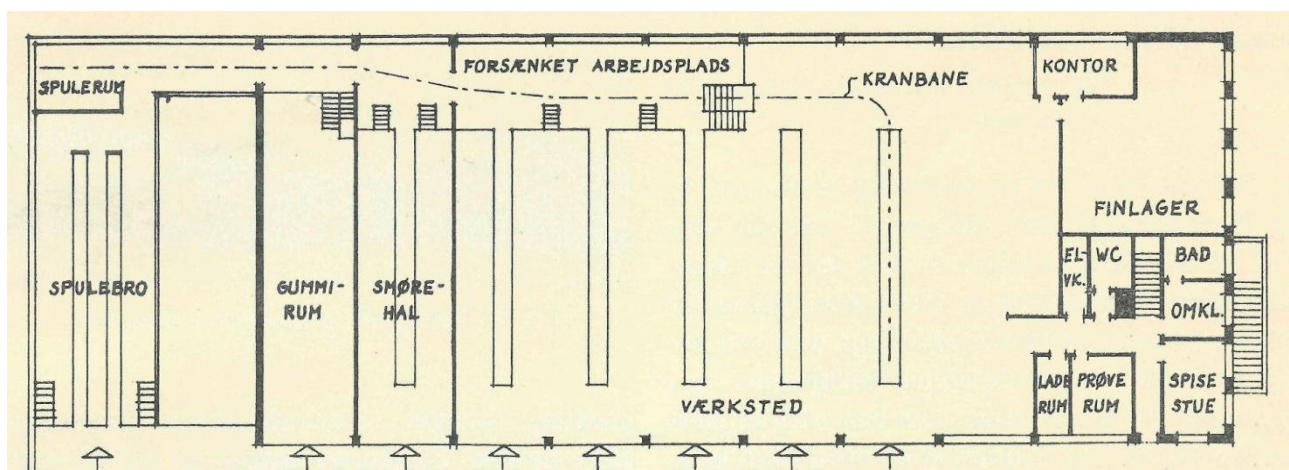
Anlægget i Herning

Det blev taget i anvendelse i 1958. Dengang har der været mange rutebehov til de små byer der omgav denne. Herning har siden 50'erne været centrum for en betydelig industriel vækst. Dengang drejede det sig især om vækst i trikotage- og tæppeindustrien, og Herning lå jo ydermere bekvemt tæt på de andre vækstcentre for disse industrier i Brande og Ikast områderne. Så der har været mangen en syerske eller tilskærer, der har haft behov for daglig transport til og fra hjemmet.

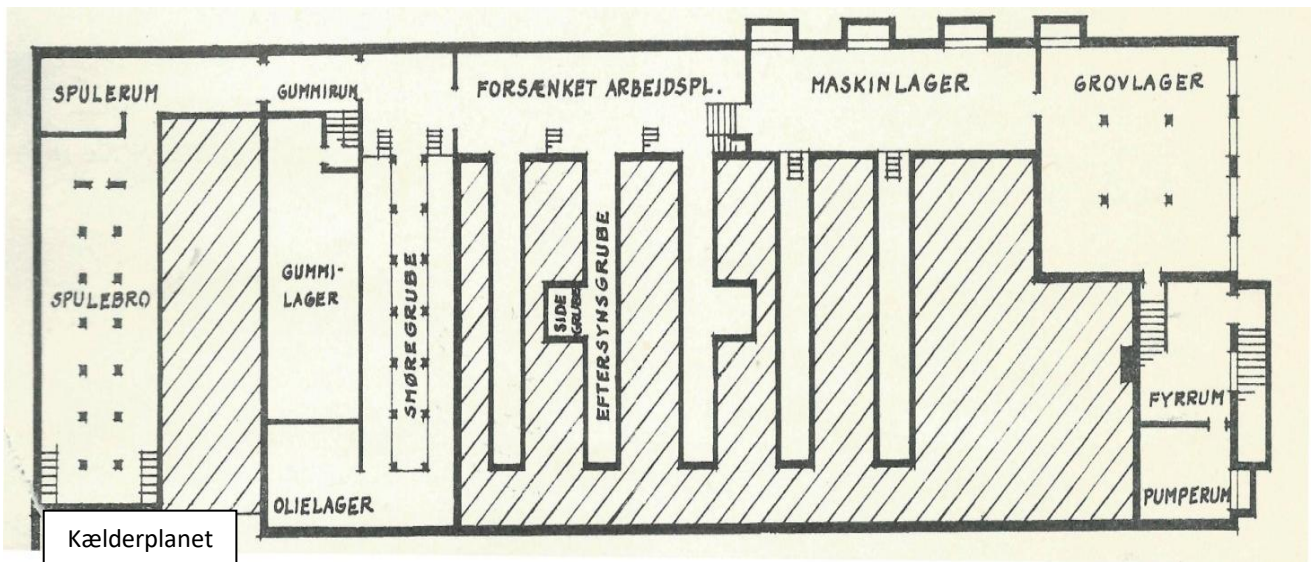


Grundplan over anlægget i Herning

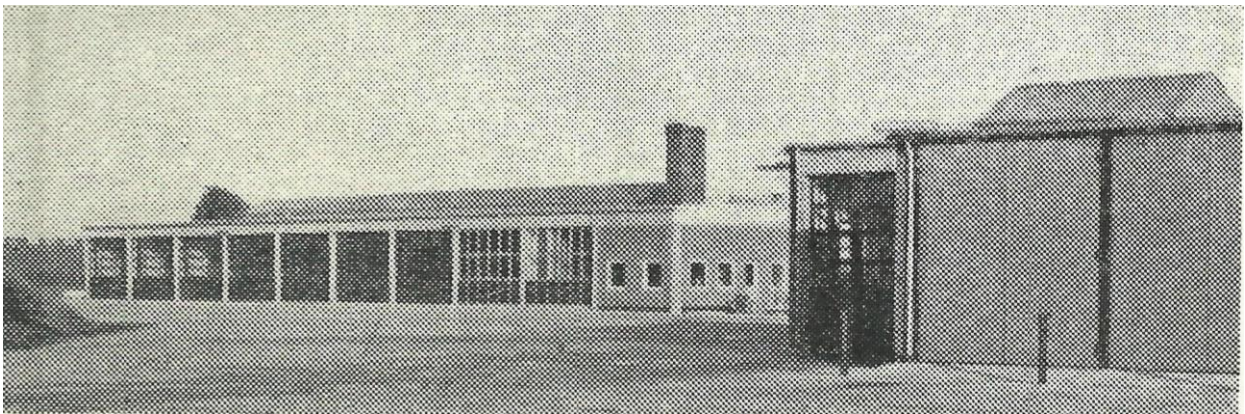
Værkstedet i Herning indefra.



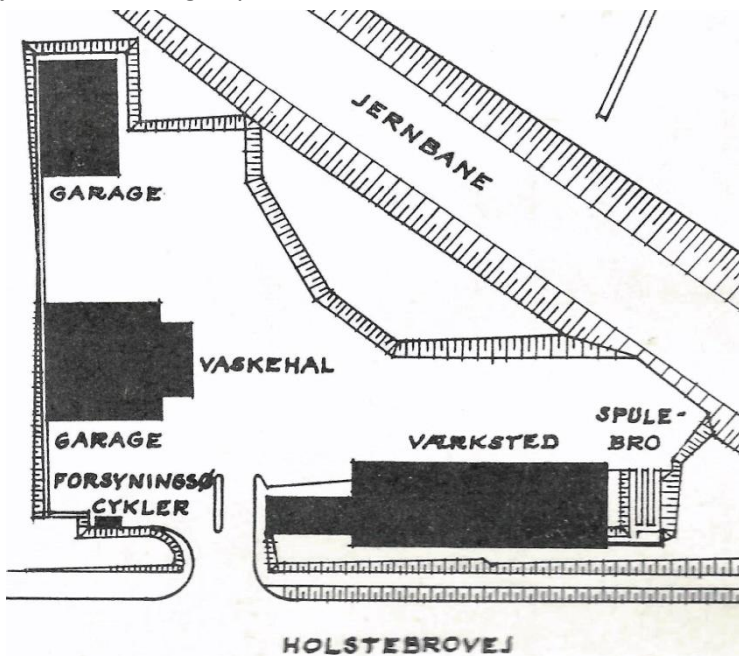
Anlægget øverste plan



Det store anlæg i Viborg



For dette anlæg gør sig de samme forhold gældende, som for det i Herning. Viborg ligger som en omfallossten midt i det jyske landskab. Når man kigger på et kort, kan man se, at byen ligger hvor et stort antal veje mødes. Byen var især dengang en vigtig transportnode i det midtjyske. Så heller ikke i dette tilfælde er det overraskende at finde et stor anlæg. Busruterne heromkring har især forbundet landsdelenes byer på tværs af halvøen. Det har drejet sig om forbindelserne Århus - Randers - Viborg - Holstebro og Herning. Der har sikkert også været forbindelser til Silkeborg og nordpå til Himmerlands Hobro og helt til Ålborg i Vendsyssel. Så der har været meget gode muligheder for at udnytte bussen og give DSB en indtjening i et jernbanemæssigt "tyndere" trafikeret område.



LT