



DR, DB og om de tyske personvogne 1 del.

I denne 1. del gives en kort gennemgang af starten for de samlede tyske baner, der fandt sted under navnet "De Tyske Rigsbaner", DR. Afsnittet indeholder også et kort eksempel på DRs indsats under den anden verdenskrig på østfronten. I 2. del følger den videre historie om de tyske baners, nu Bundesbahn, efterkrigs-personvogne, typiske oprangeringer samt om de DBs personvognsbidrag til de internationale tog til Danmark, alt dækkende perioden 1920-60.

Hvorfor beskæftige sig med de tyske jernbaner?

Mange af os lidt ældre, som dyrker denne hobby, var i mange år tvunget til at anskaffe sig og køre med tysk materiel, fordi der dengang, da vi begyndte med hobbyen, stort set ikke eksisterede noget dansk materiel af tilstrækkelig god kvalitet. Man var henvist til selvbyg. Det har ændret sig, meget, men det har interessen for tysk materiel ikke nødvendigvis gjort, og har man så ad åre har tillagt sig en svaghed for de internationale togs oprangeringer og trafik, så er den gamle omgang med tysk materiel ikke blevet mindre relevant. Endelig er den hjemlige produktion af DSB-materiel ved at tørre ud, så hvis man fortsat vil "udvikle sig", så må man skue andre steder hen.

Elementer af DR's udvikling efter 1920

Men for at få en bredere forståelse for tingenes "rette" sammenhæng er det nødvendigt med et indblik i historien bag det hele. Hvad var det 50'ernes byggeprogrammer hvilede på?

I 1920 iværksatte tyskerne en sammenlægning af alle deres Länderbaner: Prøjsen-Hessen, Württemberg, Baden, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg og Bayern. Sammenlægningen førte til "**Deutsche Reichsbahn**" forkortet **DR**. Det blev en meget krævende opgave at få disse Länderbahnen til at smelte sammen til eet rentabelt produktionsselskab, alene af den årsag, at de gamle baner ikke var særligt motiverede for at afgive deres "selvstændighed". De fornemmede hurtigt de store rationaliseringer, som måtte komme i kølvandet på sammenlægningen. Specielt i Bayern gav det problemer med selvforståelsen i den større sammenhæng. De praktiske fordele af sammenlægningen overgik dog langt de sårede følelser og de betydelige udfordringer. Man stod med et skinnenet på mere end 50.000 km og flere end 1 mill. ansatte. Det sidste var udtryk for en betydelig overbemanding, som var en del af arven fra Länderbanerne. Oveni kom, at en del af reparationsomkostningerne til de allierede magter efter første verdenskrig beløb sig til ikke færre end 5000 lokomotiver, så der var brug for mange nye lokomotiver til de unge Rigsbaner.

Lokomotiverne

Af damplokomotiver sad man tilbage med knap 2000 fra Länderbanerne, hvorfor DR stod med et næsten uoverkommeligt vedligeholdelsesproblem. Årsagen var naturligvis, at DR havde "arvet" en broget materielbestand, der bestod af mange typer lokomotiver og vogne. Alene på personvognsiden stod man med flere end 90 forskellige typer. Den situation kunne den tyske ordenssans selvfølgelig ikke acceptere, endsige leve med. "Ordnung muß sein" - også hos banerne!

Så man gik straks i gang med at skabe orden i dette kaos. Den kom nu ikke sådan med et trylleslag, for de gamle varierende vogntyper kom til at leve i mange år efter, at den store "ensretter" var sat i gang. Man iværksatte et "Einheits Program", som varede frem til 1942. Hensigten var at skære ned på antallet af lokomotivtyper og samtidig standardisere de elementer, som disse blev opbygget med. Det samme gjaldt for så vidt personvognsbestanden. Men det kom nu ikke til at gå særlig hurtigt, og det var der i hovedsagen 3 årsager til:

- 1) De nye standartlokomotiver skulle først konstrueres
- 2) DR havde brug for flere lokomotiver her og nu pga. de allieredes krav om erstatninger
- 3) DR manglede penge. Den tyske økonomi brød sammen i en hyperinflation, som først begyndte at bedre sig mærkbart i 30'erne.

Derfor var man i de første år efter etableringen tvunget til at fortsætte produktionen af de bedste lokomotiver fra Länderbanerne. I årene 1920 - 1924 anskaffede DR sig flere maskiner fra de tidligere Prøjsiske jernbaner. På godssiden var det G 12 og G 10 (senere BR 58 og 57) og for hurtigtogsmaskinernes vedkommende var det den fine P 8 (senere BR 38 og i DK litra T) som udgjorde ryggraden i DR's maskinpark.

I 1925 etablerede DR et kontor (Vereinlichbüro), som udarbejdede en plan (Typisierungsprogramm), der skulle sætte normer for kedler, akseltryk, drivhjulsdiametre, antal cylindre og utalligt flere detaljer.

Med hensyn til antallet af cylindre på lokomotiverne, forsøgte man sig frem, da der var delte meninger om compound versus ikke-compound dampmaskiner. Beslutningen blev, at man for hurtigtogs- og godstogsmaskinerne ville gennemføre praktiske forsøg, der skulle afklare fordele og ulemper ved systemerne.

Til persontrafikken produceredes BR (Baureihe) 02 med compoundsystemet og BR 01 med en tocyldret tørdampmaskine. Resultatet af undersøgelserne blev, at DR besluttede sig for ikke at bygge compound-maskiner, da man mente, at de var for dyre at vedligeholde. Enkelte kilder påpeger, at man senere fortrød den beslutning, da sammenligningsgrundlaget ikke havde været helt fair. Fra 1930 sluttede den lettere BR 03 sig til lokomotivbestanden. Senere - i løbet af 30'erne - måtte DR erkende, at BR 01 og 03 ikke helt havde levet op til forventningerne, når det gjaldt trækraften. Løsningen blev de trecylindrede udgaver, som introduceredes fra 1939 som 01¹⁰ og 03¹⁰.

For godstogsmaskinernes vedkommende var det BR 43, som produceredes i en tocyldret udgave og BR 44 i en trecylindret. Her besluttede man sig for de trecylindrede maskiner. Så de praktiske erfaringer med valget af cylindre havde vist noget andet. Det var vel de samme konklusioner, som DSB kom frem til med f.eks. Litra R og H.

Farverne?

Så var der lige farverne på lokomotiverne. Hidtil havde Länderbanelokomotiverne været malet i flotte farver som blå og grønt, men det var der ikke længere penge til, da maling var dyrt i de dage. Så DR bestemte sig for en billigere **sort/rød** farvekombination på alle sine damplokomotiver. Så fik man også en standart for dette punkt!



BR 03 10

Baureihe-systemet¹

Her gik man også grundigt til værks. Lokomotivets BR skulle vise, hvilken type lokomotiv, der var tale om. Derfor vedtog man følgende nummertildeling for lokomotivtyperne:

Hurtigtogslokomotiver (S) : 01 – 19

Länderbahn Loks : 12 - 19

Persontogslokomotiver (P) : 20 – 39

Länderbahn Loks : 33 - 39

Godstogslokomotiver (G) : 40 – 59

Länderbahn Loks : 53 - 59

S-tender/P-tender : 60 – 79

Länderbahn Loks : 69 - 79

G-tender : 80 – 96

Länderbahn Loks : 88 - 96

Tandhjulslokomotiver : 97

Lokalbanelokomotiver : 98

Smalsporslokomotiver : 99

¹ Kilde: Bahn-Extra nr. 2, 2020 Marts/april udgivet af GeraMond Verlag GmbH, München, Tyskland.

Nye togarter i 1923

DRs almindelige persontog betegnede "D-tog", "D" stod for "Durchgangswagen" (eller gennemgangsvogn), hvilket angav, at man benyttede moderne vogne. Så indførte man nye og hurtigere "Fern Schnellzüge", forkortet: FD-Züge ! Formålet var at sætte hastigheden op og rejsetiden ned. Konkurrencen med bilen var taget op. Til dette formål var damplokomotivet et problem, idet det var for langsomt, når det indgik i de ordinære D-togsforbindelser med mange personvogne efter sig. Svaret var at formere meget kortere tog, hvor der blot var 3 til 4 vogne efter lokomotivet og at konstruere hurtige diesel-togsæt: Schnelltriebswagen (ST).

Schnelltriebswagen

Den 19. december 1931 testede DR sit første togsæt af typen 877, eller "Der Fliegende Hamburger" med succes. Året efter sattes togsættet i drift mellem Berlin og Hamburg, hvor det sætte nye rekorder for hurtig rejsetid mellem de to byer. Konceptet var så succesfuldt, at DSB hørte om det, og kopierede det i 1935 med sin udgave "lyntoget".

Som følge af succesen udviklede og indsatte DR derefter togsæt på mange flere ruter. Senere i 50'erne kom togsættet VT² o8 til, som blandt andet indsattes som det tyske bidrag til København Express.

Det var indledningen til udviklingen af hurtigkørende togsæt, som fortsat er i fuld gang.

Personvognsbestanden

Også for personvognsbestanden skulle der forbedringer og fornyelse til. DR havde begyndt at mærke kundernes ønske om øget komfort og hastighed til togene samt i begrænset omfang konkurrence fra privatbilismen. Det betød, at hastighederne for togene måtte øges, hvilket stillede øgede krav om sikkerhed, en sikkerhed, som de ældre trævogne ikke kunne garantere. Så man gik i gang med at bygge lettere vogne af stål, som kunne fremføres hurtigere i moderne oprangeringer. Men, disse gode tanker forblev forhåbninger mange år frem i tiden, eftersom DR måtte leve med de ældre Läderbanevogne helt frem i 50'erne med alle de problemer, det medførte.

De tyske vognklasser

I opformeringen (Zugbildung) af persontog arbejdede DR med i hovedsagen med Stammwagen (faste vogne) og Kurswagen (Rutevogne) samt et større antal specialbetegnelser (Se senere). I denne sammenhæng rækker de to.

For nu at gøre det enkelt, så opstod der fra 1921 og frem til 1942 i hovedsagen tre vogntyper:

1. Gruppe: Hechtwagen



Hecht AB-wagon produceret af Roco

² VT: Verbrennungsmotor Triebwagen

Den første var den såkaldte "Hechtwagen" (geddevogn), som i DSB-kopien litreredes CM. Denne vogn byggedes i fire typer: Bauart 1921, 1922, 1923 og 1926. I disse år byggedes vognen til alle tre klasser samt en pakvogn. Litreringsmæssigt kom den første Bauart til at hedde C4ü-21.

Det første kodeelement er "C'et", som naturligvis og meget enkelt betyder, at det er en 3. klasse vogn, det andet element "4 tallet" betyder, at vognen er udstyret med fire aksler, "ü'et" at det er en sidegangsvogn, og endelig "21", som betyder, at vognen er udgave 1921. Års-tallet er altså afgørende i forbindelse med typebestemmelsen. Det hører med, at der også fandtes polsk byggede eksemplarer af denne vogn, som har kørt i Danmark frem til begyndelsen af 50'erne.

2. Gruppe: Standard Bauart



Vognen er produceret af Roco

Den anden kategori var Standard Bauart vognene 1928 - 1937. Disse vogne var karakteriseret ved, at endeperronerne var smallere end resten af vognen, se billederne 1 og 2. I de første tre leveringsår, 28-32, byggedes vognene af valsede stålprofiler, hvor vognsiderne nittedes til stellet, vist ligesom på DSB's CA. Fra 1933 og frem var vognene helsvejste, hvilket sænkede vægten på vognene en del. Disse vogntyper indrangeredes ofte af DB i de internationale tog i slutningen af 40'erne og frem i 50'erne

3. Gruppe: Schürzenwagen



Schürzenwagen produceret af Märklin

Afslutningsvis kom den sidste førkrigstype, de navnkundige Schürzenwagen (skørtevogne), hvilket vil sige, at konstruktørerne havde designet en vogn med afskærmninger, der skulle nedsætte vindmodstanden, altså gøre den mere aerodynamisk eller strømlet, om man vil. På billede 3 og 4 ses skørterne langs den nedre del af vognsiden, og den brede inddækkede endeperron, se pilene. Dermed fik man, efter min opfattelse, bygget nogle meget smukke

vogne. Man lagde ud med, på vanlig vis, at bygge 6 prototyper, som leveredes i 1936. De betegnedes C4ü-36a. I årene 1937 -1942 byggedes Bauart 1938, 39, 40 og 42. Jeg vil gå lidt mere i dybden med disse vogne, da de er mine tyske yndlingsvogne. I 1938 byggede man 423 vogne fordelt med 103 1/2 klasse AB4ü-38, 320 C4ü-38 samt et større antal rejsegodsvogne af typen Pwü-38. I 1939 131 vogne fordelt på BC4ü-39 og ABC4ü-39. I 1940 byggede man blot 26 stk. med 25 C4ü-40 og én enkelt Pwü-40. I 1942 byggedes de sidste vogne af denne type med 65 stk. AB4ü-42. Hertil skal lægges 40 stk. spisevogne og 20 stk. sovevogne, som Mitropa lod anskaffe.

Krigen

Verdenskrigen stillede DR overfor enorme vanskeligheder, for DR var ikke klar til at løfte en opgave af så afgørende karakter for den tyske krigsførelse, især ikke på østfronten hvor vanskelighederne og afstandene var enorme. Dengang beroede hærenes logistik helt og holdent på jernbanernes kapacitet og evne til at fremføre store mængder forsyninger til de kæmpende enheder, men også til at flytte disse frem og tilbage mellem de forskellige frontafsnit og hjemlandet. Når jernbanerne havde leveret forsyningerne i store logistisk-områder bag armeerne, var det heste og lastbiler, som måtte fragte dem resten af vejen helt ud til bataljernes kompagnier.

DR's transportkapacitet skulle forøges betydeligt, og det inkluderede ikke den hjemlige persontrafik, som man søgte at begrænse under mottoet: "Rejs efter krigen!", uden at man dog lukkede den helt ned. Jernbanemateriel skulle produceres/erstattes i meget store mængder og meget hurtigt! Det kunne de tyske fabrikker ikke levere, hvorfor man lagde en stor del af produktionen ud i de besatte områder, hvilke især var Frankrig, Belgien og Tjekkoslovakiet. Vi fik kun en meget lille smagsprøve på det i Danmark, da Frichs fik i ordre at bygge nogle Br 44 til DR, men det tog tid at få produktionen i gang.

I krigens begyndelse var det de ældre prøjsiske godslokomotiver og Br 50, senere i en ÜK³ udgave, som dannede grundstammen i transporttogene, men den meget hårde vinter 1941/42 viste, at specielt de gamle prøjsere var komplet uegnede til transporterne til østfronten, hvorfor man måtte designe et nyt krigslokomotiv, som kunne modstå de lave kuldegrader i Rusland- hurtigt! Svaret var Br 52, der fik isoleret kedel, haner og rør samt lukket førerhus for at beskytte togpersonalet mod kulden. Dette lokomotiv produceredes i flere end 6000 eksemplarer. Samtidigt var det et "skrabet" lokomotiv, hvor man havde fjernet alle ikke vitale dele for at fremme produktionen og især spare dyrbare råstoffer, hvilket tydeligt bemærkes i lokomotivets fremtoning. Derfor fik det betegnelsen Br 52 ük.

Godsvogne skulle udrustes til indsættelse og masseproduceres, da tabene var store grundet krigshandlingerne og en vis sabotage. Lad os betragte produktionstallene:

4	1940	1941	1942	1943	1944
Lokomotiver	1.688	1.928	2.637	5.243	3.495
Godsvogne	28.200	44.845	60.892	66.263	45.189

Faldet i produktionstallene fra 1943 og fremad skyldtes de allieredes luftbombardementer af produktionsfaciliteterne.

³ "Übergangskriegslok".

⁴ Das Deutsche Reich und der Zweiten Weltkrieg, band 5/2, side 462.

Her er et eksempel på DR's udfordringer. Mange som interesserer sig for 2. verdenskrigs historie har sikkert undret sig over, hvorledes det kunne gå til at de tyske styrker ikke fik leveret deres vinterudstyr rettidigt, så de udsattes for uhyrligt lave temperaturer iført tynde sommeruniformer. Årsagen lå ikke alene i manglende planlægning, det gjorde den også, men ikke mindst, at transportkapaciteten – dvs. DR's kapacitet – ikke rakte til både at fremføre ammunition og drivmidler og så også de store mængder vinteruniformer. Hvorfor ikke? Især, fordi man havde stået overfor den enorme opgave, det var at omnagle fra russisk til europæisk sporvidde. Det havde Wehrmacht jernbanepionerenheder til. Som en tommelfingerregel sagde man, at sådan en enhed var i stand til at omnagle mellem 20-25 km strækning dagligt – i fint vejr! Men det rakte ikke, der var ikke strækningskapacitet nok. Man havde behov for 30 tungt lastede tog dagligt (okt-nov 41) til den centrale armegruppe, man blev lovet 24, men fik 18! Et år senere gentog den situation sig ude ved en provinsby langs Volga.

Da krigen sluttede, lå det tyske jernbanenet i ruiner. Hårdest ramt var områderne omkring Ruhrdistriktet og Berlin. Genopbygningen kom til at koste mange ressourcer og ikke mindst tid. Genopbygningen udformede sig vidt forskelligt i øst og vest. I vest kom der relativt hurtigt gang i den, godt hjulpet af Marshall-hjælpen, i Øst gik det helt anderledes. Russerne krævede store erstatninger, og de gjorde Tyskland til et tag-selv-bord. Østtyskerne måtte aflevere et stort antal lokomotiver, men hvad nok værere var, russerne fjernede skinnestregene på samtlige dobbeltsporede strækninger og sendte stålet til Rusland. Det kom til at være længe for DR at komme sig over den åreladning. Det er hævdet, at man først kom sig efter 1989 !

Her slutter første del. Anden del begynder i 1950 i det, der nu hed Forbundsrepublikken Tyskland (BRD) eller blot Vesttyskland.