

Militærtransporter i 1913

Indledning

Efter offentliggørelsen af min artikel Om jernbanetransport af Hærens enheder i 1930'erne har Lars Christensen, Ishøj, været så venlig at levere mig to ældre artikler fra Jernbane-Bladet, som beskriver hærens mobiliseringsøvelse i 1913 set fra et jernbanesynspunkt.

Såvel forberedelse som gennemførelse af et så omfattende foretagende, hvor mere end 50.000 mand mobiliseres til at møde ved forskellige sjællandske afdelinger - i løbet af 8 timer - giver et spændende indblik i et effektivt planlægningsapparat, hvis lige næppe er set siden her i landet.

Artiklerne er gengivet med mindre redaktionelle tilpasninger. Tegningerne af jernbanemateriellet stammer fra Tommy Nilssons hjemmeside www.jernbanen.dk.



Fodfolk stiger ombord i DSB litra Q_F 35176 på Københavns Hovedbanegård, 1912 [1](#).

Mobiliseringsøvelsen i 1913

(Fra Jernbane-Bladet nr. 12/december 1962)

Jernbane-Bladet er i tidens løb af flere læsere blevet anmodet om at skrive lidt om banernes indsats ved sikringsstyrkens formering ved den første verdenskrigs udbrud i 1914.

Det er forsøgt at finde frem til oplysninger om særtogskørsel i den anledning, men det har vist sig, at dette ikke var tilfældet, idet indkaldelserne dengang skete over et længere tidsrum, så der var intet om, at

togene rullede dag og nat af den grund.

I stedet har vi valgt at skrive lidt om banernes brug ved den største samlede militærøvelse, der har været afholdt på Sjælland. Den store alarmeringsøvelse, der blev afholdt den 11. september 1913, hvor hæren samlede 20 årgange til en to dages øvelse. Denne øvelses formål var en art prøvemobilisering for tropperne på Sjælland.

Alarmering

Klokken 06:03 blev alarmeringen indledt på Hovedbanegården, hvor daværende overassistent Looft, den senere kendte stationsforstander her, selv klistrede den første alarmeringsplakat op på banegårdsmuren, hvorefter man i ro afventede de første tog med indkaldte.

Her i København skulle møde over 35.000 mand. Med Korsørtoget klokken 07:17 ventede man en del indkaldte, men man blev skuffet. Af indkaldte, medførte toget kun én soldat. Han var steget i toget på en station mellem Roskilde og Valby.

Toget fra Roskilde klokken 07:32 medførte 12 indkaldte. Jyllandsforbindelsen klokken 08:12 havde også kun ganske få indkaldte. Med næste tog fra Korsør 08:20 var ca. 100 soldater. Masnedsundtoget, der ankom klokken 09:00 medførte godt 300 indkaldte. Korsørtoget klokken 09:28 noget over 500 soldater. Fra Frederikssund ankom med toget 09:35 lidt over 400 mand. Og således gik det hele formiddagen, hvert tog medførte nogle hundrede indkaldte.

Nordbanegården [2\)](#)

Her gik det livligt til. Klokken 07:30 kom med Holtetoget 20 indkaldte. Klokken 07:52 dampede Helsingørtoget via Hillerød ind med 200 mand. Klokken 08:39 igen et tog fra Holte med 350 soldater. Nordbanens særtog kom klokken 09:14. Det var nordsjællændenes tog med tilslutning fra Frederiksværkbanen i Hillerød - Gribskovbanen havde traditionen tro, været for sent på færde, og forbindelsen var ikke nået i Hillerød. Der var ca. 1000 mand med dette tog.

Hovedbanegården

Medens Nordbanegården sugede de indkaldte fra Nordsjælland til sig i en jævn stærk strøm hele formiddagen, blev der først rigtig travlhed på Hovedbanegården, da togene fra Korsør klokken 11:50 og 11:58. fra Frederikssund og Kalundborg 12:12 ankom til perronen.

Vi ved ikke hvor mange, der var med disse tog, men der var tusinder, og de følgende tog fra Masnedsund klokken 12:16 - og 12:30 fra Korsør samt klokken 13:30 fra Frederikssund. Der var så mange med disse tog, at det var umuligt at tælle dem. Det myldrede af mænd med vadsække og kufferter, det væltede op ad trapperne, fyldte banegårdshallen og i mægtige kolonner, vandre ud i Bernstorffsgade. Men alt gik godt. Banegården fyldtes og tømtes for mænd.

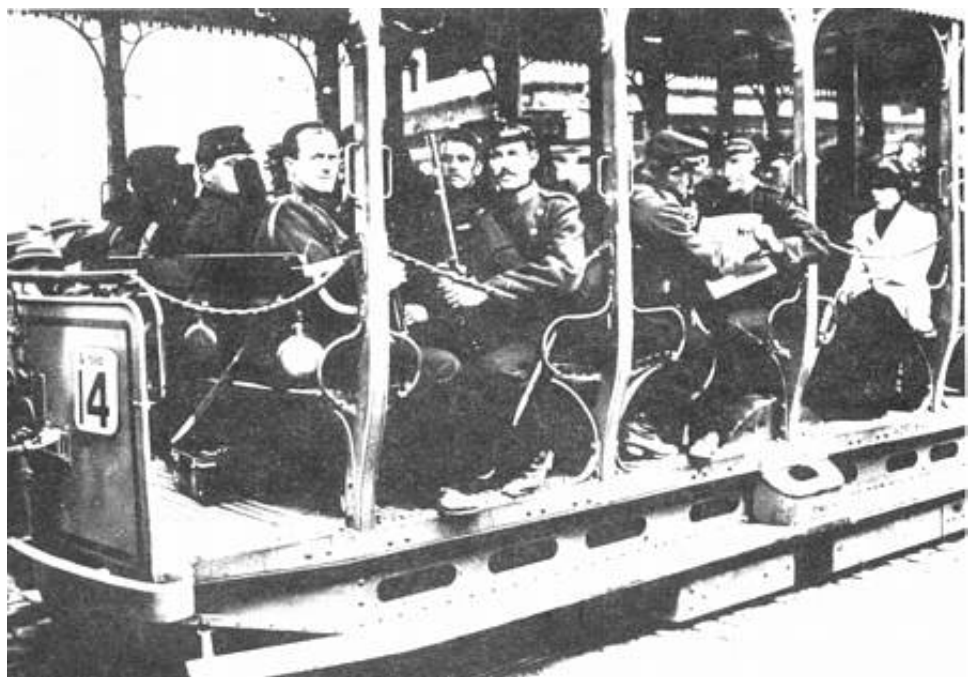
Alarmeringens forløb her viser, at banernes præstationsevne vil formå at magte en virkelig mobilisering. Allerede kort efter middag var $\frac{3}{4}$, af styrken i København mødt og var klar til afmarch.

Enghave Station

Ved Enghave Station var der stille i morgentimerne, men ved middagstid kom store opsamlingsstog med en mængde indkaldte, der steg ud her og begav sig til Frederiksberg Slot, hvor 3., 18., 22., 32. og 42. Bataljon skulle møde.

Nørrebro

Slangerupbanen befordrede adskillige tusinder til stationen på Nørrebro, hvor sporvejene overtog den videre transport.



*Billedet er ikke fra mobiliseringsøvelsen i 1913, men fra året efter - Soldater fra Sikringstyrken, 1914.
Fra Chakoten nr. 1/1975.*

I de forskellige garnisonsbyer i provinsen forløb alarmeringsøvelsen for jernbaners vedkommende helt tilfredsstillende, og det skal anføres, at hverken den civile personvognstrafik eller godstrafikken fik nævneværdige forsinkelser under øvelsen.

Ved en virkelig mobilisering vil der slet ikke finde nogen civil jernbanetrafik sted, så længe hæren samles.

På Sjælland

I Næstved mødte der 4.000 mand. Et lignende antal i Vordingborg. I Holbæk.3.000 mand. Og i Slagelse godt 3.000 mand, samt et lignende antal i Roskilde.

Bedømmelse af øvelsens forløb

Overassistent Looft, der for tiden var chef på Hovedbanegården oplyste, at Statsbanerne var yderst tilfredse med øvelsens forløb. Der har ikke været forsinkelser af betydning. Til Hovedbanegården var ankommet i alt 11 opsamlingsstog med indkaldte soldater, og der havde været ca. 1.000 mand med hvert tog.

Afslutning

Det er, hvad der har kunnet fremskaffes om banernes indsats under den hidtil største samlede militærøvelse, selvom det nu snart er 50 år siden. I dag ville det næppe blive anderledes, idet man vel nu må regne både med luftangreb fra en fjendes side, samt med femte kolonne folk. Men det står jo hen i det uvisse...



Fodfolkskompagni på march, 1913.
Fra FOV Nyhedsbrev nr. 9/maj 2003.

Militærtransporter på Sydhavsøerne

(Fra Jernbane-Bladet nr. 2/februar 1963)

Artiklen blev oprindeligt offentliggjort i marts 1959 i personalebladet Ekspresen, som blev udgivet af Jernbaneforeningens Nykøbing F. afdeling.

En 45-årig oplevelse

Redaktionen har opfordret også mig til at skrive om en episode fra min jernbanetid og ihukommende det gamle ord, at da "Fanden blev gammel, gik han i kloster", eller i vor nye travle, forjagede tid: "Da manden blev gammel, skrev han sine erindringer"!

Jeg kommer til at begynde med de første 10 år af 1900, hvor vort forsvar, ligesom senere, og også i vore dage, debatteredes kraftigt. Resultatet blev, at næsten alle sjællandske byer fik garnisoner overflyttet fra Fyn og Jylland. Bl.a. fik Vordingborg garnison. Nye forter blev bygget rundt omkring København og på Sjælland. bl.a. Masnedøfortet og Hårbølle batteri [3](#)) på Møn.

Da det hele var færdigt og kejser Wilhelm begyndte at rasle med sablen sydpå, blev det i det daværende Krigsministerium (et forfærdeligt navn nu) vedtaget, at der i året 1913 skulle finde en prøvealarmering sted af hjemsendte årgange og remonteheste, og det skulle ske imellem høsten og roekampagnen og samtidig med efterårsmanøvren vest for Storebælt.

Forberedelser

Den gang var jeg kursist på 34. Trafikmedhjælperkursus på Jernbaneskolen på Klostervang i Roskilde. Vi var 16 elever. 4 fra 1. Distrikt og 12 fra daværende 2. Distrikt Vi fik beskeden om, at vi ved alarmeringsøvelsen ville blive udkommanderet til sjællandsk-falsterske stationer, og måtte vælge stedet, eftersom vi havde familie, bekendte eller lignende og jeg skal lige nævne, at jeg valgte Eskilstrup, hvor mine forældre boede og nuværende stationsforstander A. Rasmussen, Nyborg, var i Nykøbing, fordi han havde en moster eller sådan noget, der havde noget med daværende hotel "Stad Nykøbing" at gøre.



Glansbillede fra 1940'erne [4](#)).

Ordren lød på, at vi skulle have vor kit-bag eller kuffert stående parat med tøj til 8 dage, og vi skulle afrejse nogle dage før A-dagen. Vi ville få besked gennem den ledvogterklokke, der stod på 1. sal i skolen. Den ville ringe alarmsignal lige til loddet var i bund, enten det så var dag eller nat. Vi diskuterede nogle dage om, hvornår det skulle ske, og blev da enige om, at det ville ske ved morgengry - alle "krige" begynder som regel om morgenen.

Jernbanefunktionæren på billedet er muligvis ikke dansk.

Vi ventede og ventede - men så mandag morgen den 8. september 1913 lød signalet, og vi var ikke længe om at komme i tøjjet. Ved morgenbordet lå vore fripas og frokostpakken, og ved sekstiden drog vi ud over Sjælland. Vi der skulle sydpå tog med tog 65 (nuværende 119), og så ventede og ventede vi igen. Tjeneste hele dagen - vi ville jo ikke gå glip af at være til stede, når konvolutten med den blå alarmeringsplakat skulle åbnes. Alle var jo klar over, at nu var det ved at ske. De der skulle møde, havde fået indkaldelsesordre og var klar. Vadsækken var pakket.

Meddelelssystemet var jo ikke stort dengang, ingen radio og ingen telefonavis. Vi vidste blot, at kirkeklokken skulle ringe, og den smule telefon der var, bruges. Man hørte ikke andet, end det man snød sig til på telegrafene og gennem togpersonalet, men det var da altid noget.

Vi fik bl.a. at vide, at stationsforstander Garde Hansen, Orehoved, var trafikleder for Lolland-Falster, at to K-maskiner ville blive overført til Orehoved og en Fs til Nykøbing F. Ingen personvogne, men bænkevogne af litra H_A- H_D-H_C, og ellers måtte vogne af litra K_A-K_K- K_D (åbne vogne) anvendes, og evt. skulle Lollandsbanens vogne føres igennem til Orehoved.



DSB litra K.



DSB litra H_A.



DSB litra H_C.



DSB litra H_D.



DSB litra K_A.



DSB litra K_K.



DSB litra K_D.

De gennemgående eksprestog til Hamburg og Berlin måtte ikke gerne forsinkes (togene 74, 73, 92 og 93 - nuværende 120, 145, 160 og 101). Der var to færger til rådighed nemlig THYRA og ALEKSANDRA, medens DAGMAR vistnok ikke var med.

Det er forståeligt, at situationen kunne blive skrap, da der fra Lolland-Falster skulle indkaldes ca. 6.000 mand og et par hundrede heste. De fleste soldater fra Stubbekøbing skulle dog med damperen til Masnedsund.

Alarmen går

Så skete det torsdag den 11. september klokken 06:15. Allerede fra klokken 04:00 var der alarm og klokken 05:00 skærpet alarm, og flere byer bl.a. Vordingborg alarmerede allerede klokken 04:00, men det var en fejltagelse.

Allerede med tog 80 klokken 07:20 (Lollandsekspressen), der standsede i Eskilstrup og Nr. Alslev, var der 200 soldater med, og med 07:33 fra Nykøbing F. var der 400. Først hen ad klokken 10 kom det store mylder. Klokken 10:00 gik særtog fra Nykøbing F. med 900 og igen klokken 10:18 et tog fra Lollandsbanen med ca. 1.000.

Fra Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (privatbane) nord og syd kom ca. 300, der blev sendt til Orehoved med tog klokken 12:10 og 13:27. Ved middagstid var der samlet ca. 4.000 mand i Nykøbing F., der skulle videre til Sjælland. Toget var på 11 personvogne og 10 godsvogne med soldater og heste, men så ebbede det ud. De sidste nåede aldrig frem, men det var deres egen skyld.



DSB Litra F_S.

Det kunne ikke undgås, at der fra Orehoved måtte sendes tomme tog tilbage til Nykøbing F. et par gange den formiddag. F_S maskinen kunne kun tage ca. 200 t, og forsinkelser på persontogene blev der også, men alle tog det med godt humør, og vejret var strålende.

I Orehoved stormede soldaterne de to små færger, og flere måtte vente der. Men de fik tiden til at gå med

at konsumere den medbragte mad suppleret med "høkerbajere", der kun kostede 12 øre, og pladsen foran ishuset i Orehoved var en stor festplads.

Hjemsendelsen

Hjemsendelsen skete fredag den 12. september 1913 om eftermiddagen, og så blev billedet vendt om, men i noget ringere omfang, da en del af de indkaldte skulle blive inde til normal efterårsmanøvre. Ved 18-tiden var der tog fra Orehoved til Nykøbing F. med 1.600 mand. Det kørte videre til Lollandsbanen klokken 19:15. Klokken 20:00 kørte tog med 1.500 mand og stenene (?), et ret stort tog efter datidens begreb. Klokken 22:32 og 23:15 to tog med 400 mand, hvortil Lollandsbanen måtte låne 9 vogne hos DSB. Næste dags morgen var det hele overstået, og så skulle der ryddes op i løbet af søndagen.

Der var til tider lang ventetid i Vordingborg og Orehoved ved hjemkørslen, og flere af de hjemsendte tog turen til fods over Masnedø til færgen til Orehoved. Var der ikke noget tog der, gik de videre. Jeg kender en, der på den måde kom til Orehoved og derfra fortsatte til fods til Nr. Alslev, hvor han havde bekendte, som han overnattede hos. Næste dag fortsatte han til Eskilstrup, men han var landpost til daglig!



Kampdommere, 1913.

Fra FOV Nyhedsbrev nr. 9/maj 2003.

Bedømmelse af øvelsens forløb

Ved hjemkomsten til Jernbaneskolen drøftede vi jernbaneglade elever hele situationen, som vi syntes havde været mægtig interessant og faktisk belærende, ja, selv jyderne måtte indrømme, at der også var en jernbane udenfor "Verona".

Afslutning

Tak til Lars Christensen og Tommy Nilsson for venlig interesse og bistand på jernbanesiden.

Læs også Sune Wadskjær Nielsens artikel om mobiliseringsøvelsen i 1913 i FOV Nyhedsbrev nr. 9/maj 2003, der indeholder et par yderligere billeder fra den efterfølgende efterårsøvelse.



Gardehusarer, 1913.

Fra FOV Nyhedsbrev nr. 9/maj 2003.

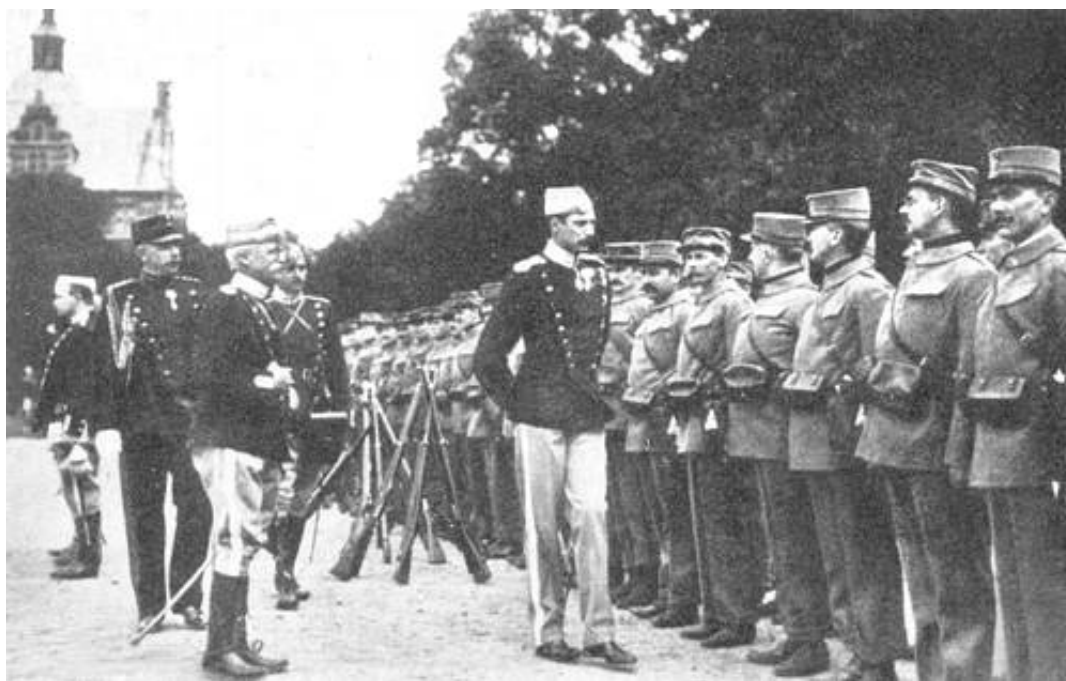
Efterskrift

I *Livgarden 1908-1933* af Th. Thaulow, H.Hagerups Forlag, København 1933, hvorfra også de følgende billeder stammer, nævnes følgende om øvelsen:

"Den 11. og 12. september 1913 fandt den i Hærloven anordnede alarmeringsøvelse sted.

Efter endt iklædning den 11. om formiddagen afmarcherede 1. og 2. Livgardebataljon til Jægersborg og Lyngby.

Den næste dag marcheredes tilbage til København, og de indkaldte hjemsendtes."



Alarmeringsøvelse 1913. H.M. Kongen inspicerer 2. Livgardebataljon. Forrest, til venstre for Kongen, ses oberstløjtnant M. Winge.



*Alarmeringsøvelse 1913. 1. Livgardebataljon forlader kasernen.
Det andet halve musikkorps fulgte 2. Livgardebataljon.*

Per Finsted

Noter:

1) Billedet er stillet til rådighed af Tommy Nilsson, som også har bidraget med oplysninger om togvognene.

2) *Nordbanegården* var en station i København, hvortil togene til og fra Helsingør og Hillerød afgik og ankom. Den blev nedlagt 1. oktober 1921, da tunnelen mellem København H og Østerport blev åbnet. (Kilde: Lars Christensen.)

3) Masnedø Fortet blev anlagt 1912-1915, mens Hårbølle Batteri blev anlagt 1914-15. Hårbølle Batteri udgjorde sammen med Borgsted Batteri (anlagt 1917) Grønsundstillingen. (Kilde: Kystartilleri i Danmark.) Se også Masnedø Fortets hjemmeside, herunder et kort over befæstningsanlæg på Sjælland pr. 1918.

4) Glansbilledet er venligt udlånt til scanning af Gert Strande Sørensen.