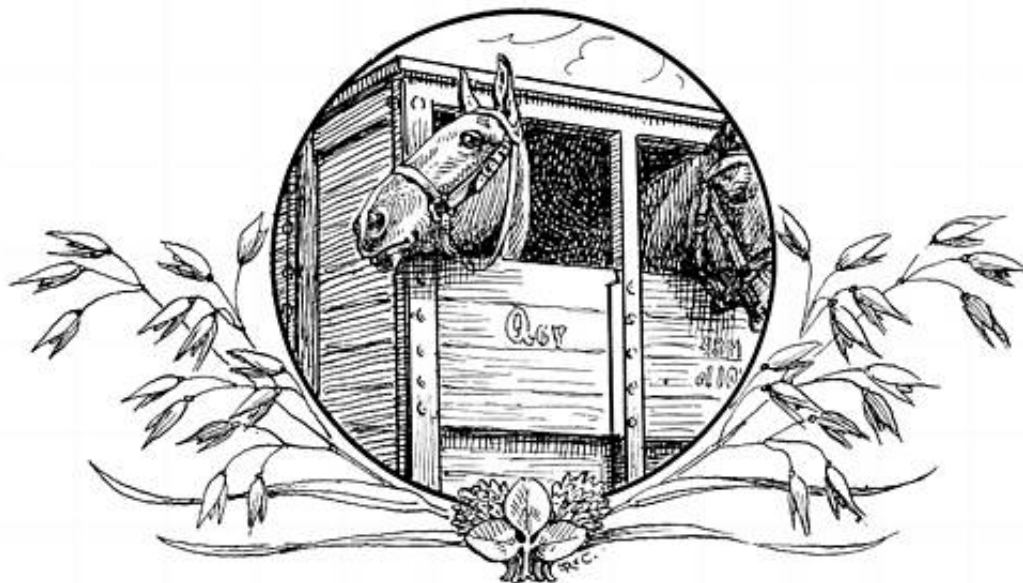


Jernbanetransport af Hærens enheder i 1930'erne

Indledning

Jernbanens betydning for hæres muligheder for relativt let og hurtigt at flytte store troppstyrker over længere strækninger er velkendt fra krigshistorien. Med *Jernbanetransportreglement for Hæren, 1936* (Kilde 1) fastlagdes retningslinjerne for hærens brug af jernbaner, såvel i fredstid som under operative forhold.



Hestetransport i lukket godsvogn, litra QGV.

Vignet af Rasmus Christiansen fra Kilde 4.

Artiklen *Jernbanerne under krigen i 1864* af ingeniør ved statsbanerne Ole Faurhøj giver et indblik i de tidlige erfaringer på området, og der var meget at lære herfra. Disse erfaringer har givet været en af de medvirkende årsager til, at egentlige retningslinjer så dagens lys, foruden det naturlige behov for at formidle praktisk anvendelige instruktioner [1](#)).

Bemærk påskriften under den højre af hestene, der indikerer at vognen er beregnet til at rumme 48 mand eller 10 heste [2](#)).

Nyere litra Q vogne kunne transportere 60 mand eller 10 heste.

Militærtog

Reglementet omhandler bestemmelser for såvel transport med militære særtog som offentlige tog. I det følgende vil jeg alene behandle *militærtog*, der er betegnelsen for et særtog, der udelukkende benyttes af militære afdelinger m.fl. til befordring af personer, heste og materiel m.v., som hører til Hæren.

Under krigsforhold opstilles følgende typer militærtog:

- Troppetog
- Batteritog (kun på Sjælland)
- Tog til feltbrotræn

- Sygetog
- Særlige tog (ammunitionstog, forplejningstog, benzintog m.v.)

I det følgende er der - som i jernbanetransportreglementet - taget udgangspunkt i oplysninger om materiellet ved Statsbanerne. Jeg har her trukket på oplysninger fra hjemmesiden www.jernbanen.dk, som bl.a. indeholder gode oplysninger om og illustrationer af datidens rullende materiel.

Til omtalen af hvad der transporteres ombord på det enkelte tog, skal det bemærkes, at personer, samtlige heste og hestetrukne køretøjer flyttes pr. jernbane, mens alle motorkøretøjer, med tilhørende personel og materiel påregnes transporteret ved egen kraft ad landevej.

Troppetog

Et troppetog kan rumme en af følgende eksempelvis sammensætninger:

1. En fodfolksbataljon, undtaget et rekylgeværkompagni.
2. En regiments- eller bataljonsstab, et skytskompagni og tre rekylgeværkompagnier.
3. En forstærkningsbataljon.
4. En rytterskadron, en cyklisteskadron samt et rytterregiments stab eller en ½ maskingeværdeling.
5. Et rytterregiments stab, en maskingeværdeling og fire cyklisteskadroner.
6. En hestetrucken artilleriafdelings stab og et hestetrucket batteri.
7. En pionerbataljons stab og et pionerkompagni eller et telegrafkompagni, foruden plads i nogle lukkede vogne.

I eksempel 4 må noget mandskab transporteres i åbne vogne (litra P_F); i eksempel 5 og 7 må nogle cykler transporteres i lukkede vogne (litra Q).

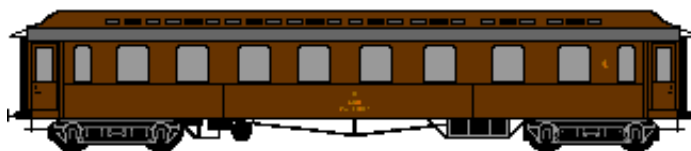
Troppetoget består af 40 vogne og er uden lokomotiv 346 m langt. Toget sammensættes således:



Lokomotiv(er); her et litra H damplokomotiv.



8 lukkede godsvogne, litra Q



1 personvogn, litra B eller C; her en litra B_P personvogn



20 lukkede godsvogne, litra Q

10 åbne godsvogne, litra
P_F

1 bremsevogn, litra
P_{FR}

Tegningerne er gengivet med tilladelse fra <http://www.jernbanen.dk> ©

Eksempelvis fordeling af en fodfolksbataljon, undtagen et rekylgeværkompagni:

På vognmateriellet transporteres følgende...

- 8 Q vogne á 48 mand
- 1 B eller C vogn: 30 mand
- 13 Q vogne á 48 mand
- 5 Q vogne á 9 almindelige heste
- 1 Q vogn: 4 almindelige og 8 islandske heste
- 1 Q vogn: 3 almindelige og 8 islandske heste
- 1 P_F vogn: 2 trænvogne og 3 mand
- 1 P_F vogn: 2 trænvogne og 3 mand
- 1 P_F vogn: 2 maskingeværer og 10 mand (luftværn)
- 1 P_F vogn: 1 trænvogn, 2 patronkarrer, cykler og 3 mand
- 1 P_F vogn: 2 karrer, 1 trænvogn og 4 mand
- 3 P_F vogne: á 18 karrer eller forstillinger og 3 mand
- 1 P_{FR} vogn: Rampemateriel (bremsevognen)

Fra Kilde 1 (1936).

Organisationen af en fodfolksbataljon er omtalt i min artikel Om dansk fodfolk 1932-1941, Fodfolksbataljonen.

Fodfolksbataljonen bestod efter 1932-ordningen af:

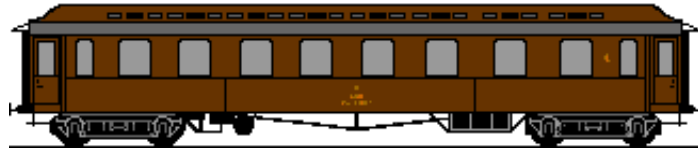
- Stab og stabskompagni
- 4 rekylgeværkompagnier (af hvilket det ene altså er udeladt i dette troppetog)
- 1 maskingeværkompagni.

Batteritog (kun Sjælland)

Et batteritog kan rumme f.eks. stab/artilleriafdeling og ét hestetrukket batteri eller ½ feltbroekvipage. Batteritoget består af 30 vogne og er (uden lokomotiv) 275 m langt. Toget sammensættes således:

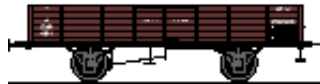
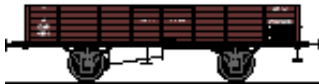


Lokomotiv(er); her et litra D damplokomotiv.



3 lukkede godsvogne, litra
Q

1 personvogn, litra B eller C; her en litra B_P personvogn



25 åbne godsvogne, litra P_F; her dog kun vist 3 af vognene

1 bremsevogn,
litra P_{FR}

Tegningerne er gengivet med tilladelse fra <http://www.jernbanen.dk> ©

Eksempelvis fordeling af artilleriafdelingsstaben og et hestetrukket batteri:

På vognmateriellet transporteres følgende...

- 3 Q vogne á 48 mand
- 1 B eller C vogn: 30 mand
- 1 P_F vogn: 1 hjulvogn, 5 heste og 4 mand
- 16 P_F vogne á 12 heste og 2-3 mand
- 2 P_F vogne á 1 kanondeling, 1 forstilling og 4 mand
- 2 P_F vogne á 1 kanondeling, 1 bagvogn og 4 mand
- 1 P_F vogn: 2 rekylgeværer og 10 mand (luftværn)
- 1 P_F vogn: 4 karrer og 4 mand
- 1 P_F vogn: 2 karrer, 1 trænvogn og 4 mand
- 1 P_F vogn: 2 trænvogne og 4 mand

1 P_{FR} vogn: Rampemateriel (bremsevognen)

Cykler fordeles på materielvognene.

Fra Kilde 1 (1936).

Organisationen af en hestetrukken artilleriafdeling er omtalt i min artikel Dansk Hestetrukket feltartilleri, 1940.

En kanondeling omfatter:

- 75 mm feltkanon og forstilling.
- Ammunitionsvogn og forstilling.

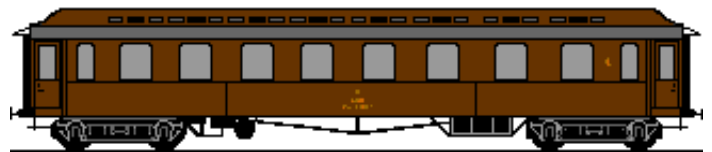
Hjulvognen, de 2 forstillinger og bagvogne, som er nævnt, hører til batteriets fægtningstræn.

Tog til feltbrotræn

Tog til feltbrotræn (½ feltbroekvipage) sammensættes således og er (uden lokomotiv) 260 m langt:

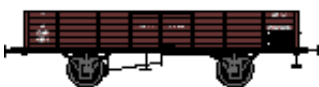


Lokomotiv(er); her et litra H damplokomotiv.



10 lukkede godsvogne, litra Q

1 personvogn, litra B eller C; her en litra B_p
personvogn



18 åbne godsvogne, litra P_F

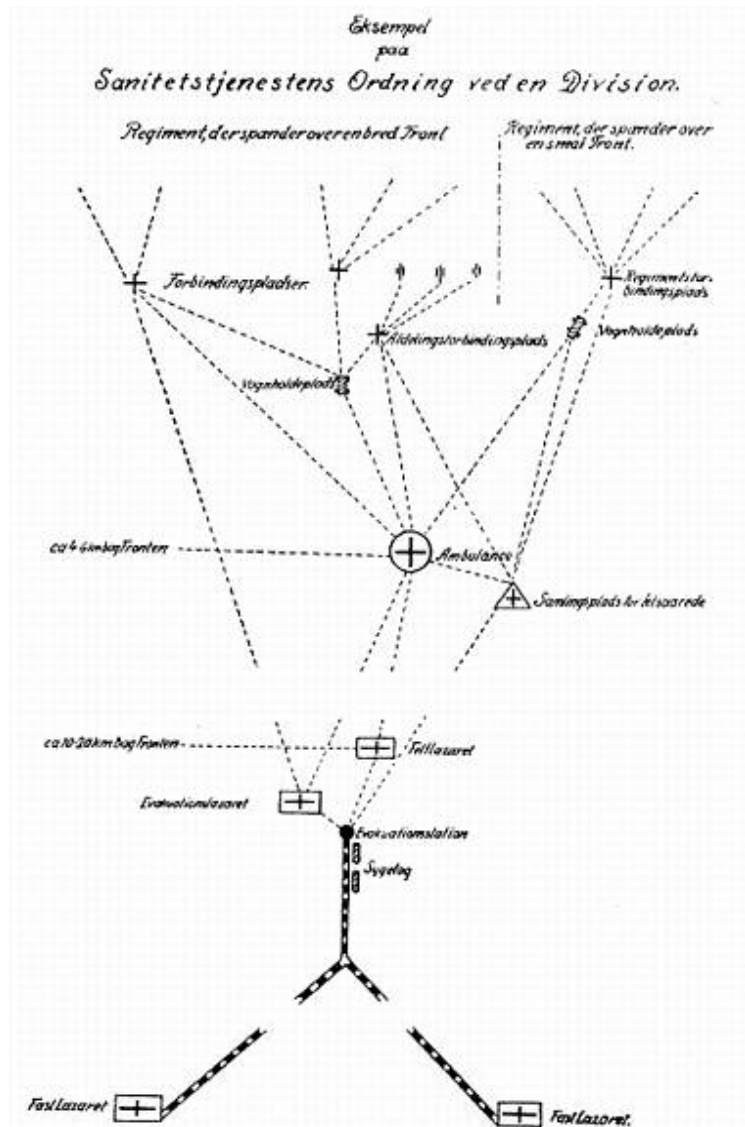
1 bremsevogn, litra P_{FR}

Feltbroetrænet (½ feltbroekvipage) kan på Sjælland også transporteres på et batteritog.

Se f.eks. min artikel Den danske Hær 1932-1941 - Feltbroekvipagen for en omtale af materiellet.

Sygetog

Tog transport af sårede og syge benævnes *sygetog*. Det sammensættes normalt af personvogne (til lettere sårede samt til læge- og plejepersonale) og vogne til liggende sårede. Desuden indgår bagagevogn(e) til transport af sanitetsmateriel og de udrustningsgenstande, de sårede ikke beholder på sig.



Udsnit af eksempel på sanitetstjenestens ordning ved en division.

Fra Kilde 2.

Sygetogets opgave i *den såredes vej* (se f.eks. skitsen i min artikel Om dansk fodfolk 1932-1941, Fodfolksbataljonen) er at føre de sårede fra divisionens feltlazaret til faste lazaretter i baglandet.

Et sygetog på Sjælland har normalt plads til 250 sårede. Til transport af liggende sårede anvendes personvogne litra F_F, hvorfra sæderne og dertil hørende jernstativer er fjernet.

Et sygetog i Jylland (Fyn) har normalt plads til 200 sårede. Til transport af liggende sårede anvendes rejsegodsvogne litra E_M, hvorfra tremmegulv og pakbrædder er fjernet.

Ikke planlagte sygetog sammensættes af forhåndenværende midler, under størst mulig hensyntagen til de såredes bekvemmelighed.

Sygetogene udstyres med særligt sygetogsmateriel, og samtlige vogne skal have påmalet Genferkors på taget.

Togets læge er *førselsofficer* og en sygepasserkorporal er *førselsunderofficer*; til lægens pligter hører blandt andet:

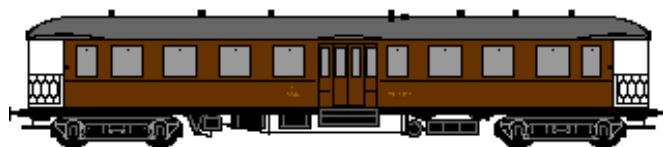
- At sørge for vognenes hensigtsmæssige indretning ved hjælp af de midler, som kan skaffes til veje
- At fordele sygepasserne i toget
- At påse at de sårede ind- og udlades på den for dem bekvemteste måde.

Sygetog (Sjælland)

Et sygetog på Sjælland kan transportere 98 liggende og 150 siddende sårede. Toget består af 12-14 vogne og sammensættes således og er (uden lokomotiv) 270 m langt:



Lokomotiv; her et litra D damplokomotiv.



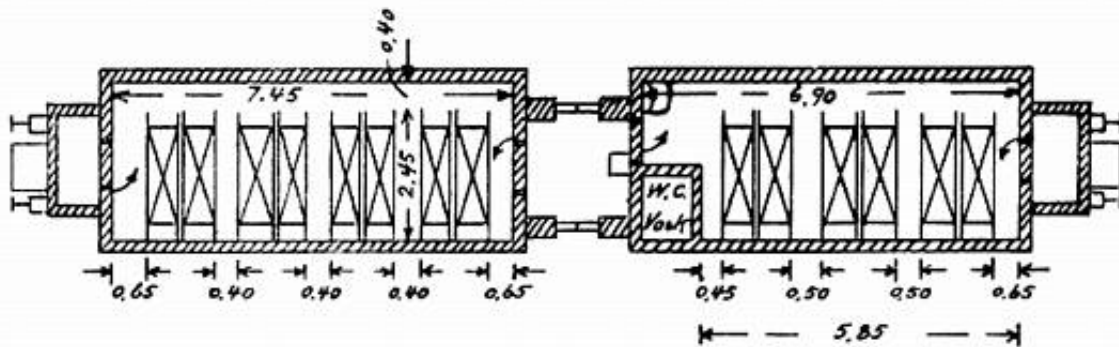
7 personvogne (bogiemidgangsvogne), litra F_F.



4-6 personvogne; her litra C_S.



1 rejsegodsvogn, litra E_M.



Bårnernes anbringelse i F_F personvogne.

Fra Kilde 1.

Toget udstyres med følgende hjælpemateriel:

- 28 træskodder (til at erstatte udtagne vinduer [3](#)))

- 98 sygebårer
- 10 bårseler
- 28 flagermuslygter

Fordelt i de 7 F_F vogne

- 12 flagermuslygter til personvogne og E_M vognen
- 1 dunk med petroleum

Sygetog (Jylland/Fyn)

Et sygetog i Jylland (Fyn) kan transportere 75 liggende og 125 siddende sårede. Toget består af 9-11 vogne og sammensættes således og er (uden lokomotiv) 180 m langt:



Lokomotiv; her et litra K damplokomotiv.



5 rejsegodsvogne, litra E_M .

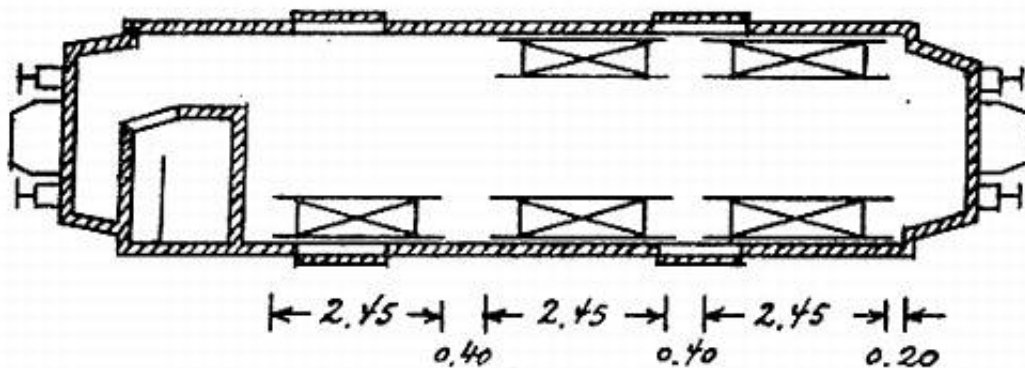


3-5 personvogne; her litra C_S .

1 rejsegodsvogn; her litra E_M .

Tegningerne er gengivet med tilladelse fra <http://www.jernbanen.dk> ©

Til illustrationerne af sygetogene skal det bemærkes, at samtlige vogne skulle være påmalet Genferkors på taget.



Bårnernes anbringelse i en E_M rejsegodsvogn; bårene er anbragt i 3 lag.

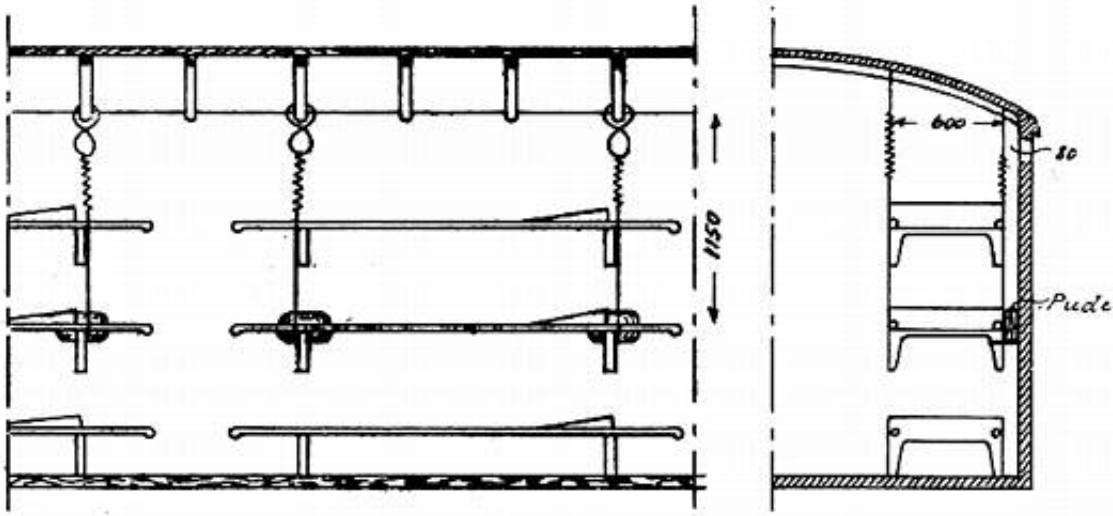
Fra Kilde 1.

Toget udstyres med følgende hjælpemateriel:

- 25 sæt ophængningsapparater
- 5 stiger
- 75 sygebårer
- 8 båreseler
- 15 flagermuslygter
- 10 ovne

Fordelt i de 5 E_M vogne

- 1 værktøjskasse
- 10 flagermuslygter til personvogne og rejsegodsvogn eller lignende.
- 1 dunk med petroleum



Bårernes anbringelse og henstilling i en E_M rejsegodsvogn.
Fra Kilde 1.

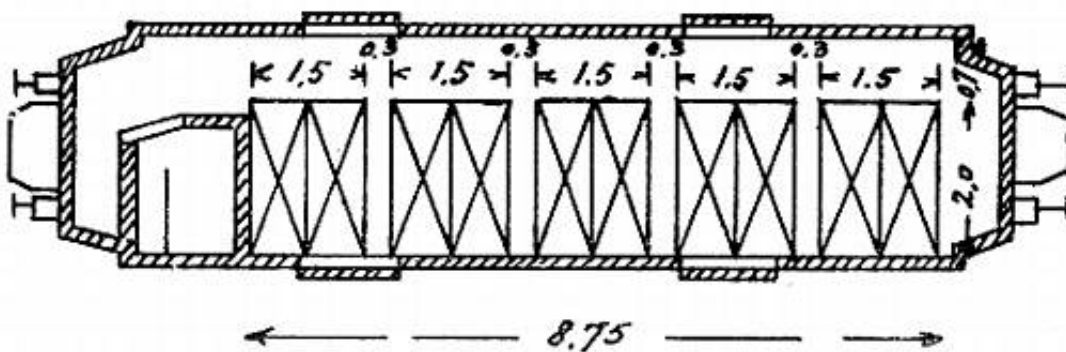
Sygetog, improviserede



Såredes anbringelse i en godsvogn.
Fra Kilde 1.

I ikke planlagt opstillede sygetog anbringes de liggende sårede på bårer eller madrasser (stråsække) og hovedpøller fyldt med halm/renset tang; alternativt bruges alene et godt lag halm, hø eller tang.

I reglen vil der i en lukket godsvogn være plads til 7-8 madrasser/stråsække.



Såredes anbringelse i en E_M rejsegodsvogn, uden sygetogsmateriel.
Fra Kilde 1.

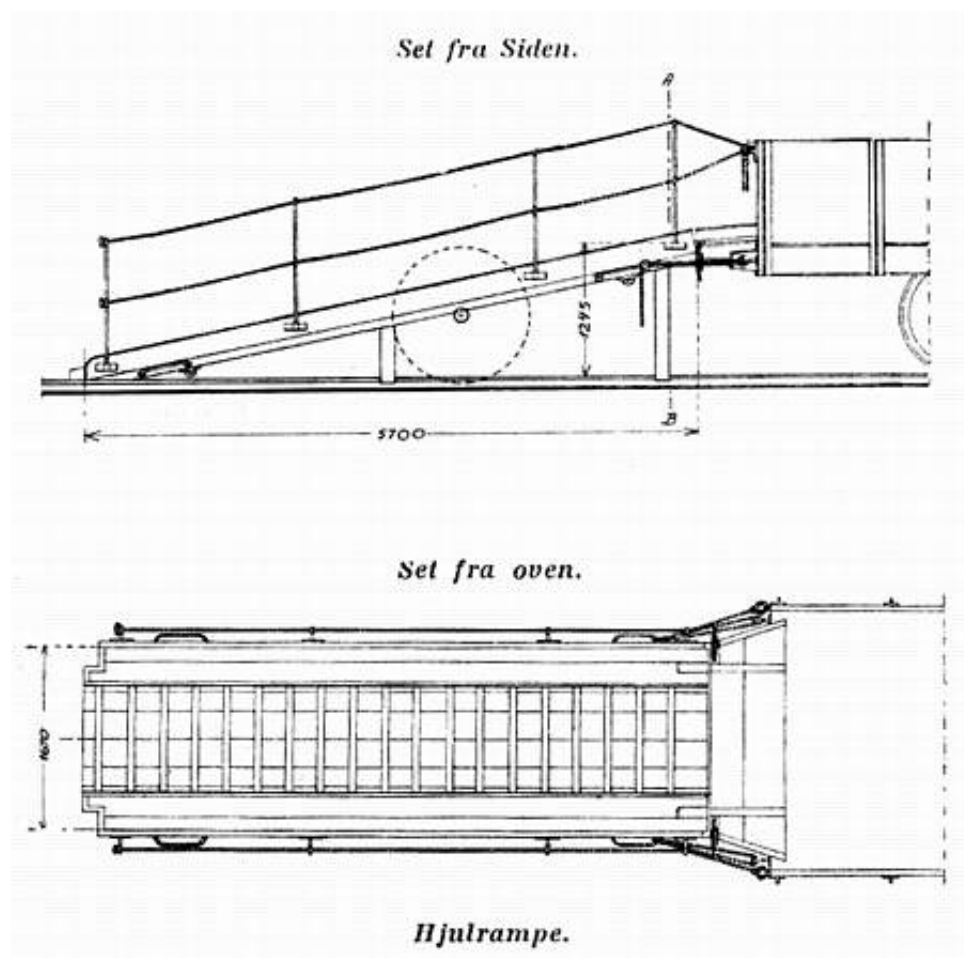
Særlige tog

Særlige tog opstilles og sammensættes efter behov, f.eks. ammunitionstog, forplejningstog og benzintog m.v.

Jernbanereglementet oplyser ikke yderligere om sammensætning m.v.; der angives retningslinjer for ammunitionstogs transport af ammunition og sprængmidler, som primært skal ske i lukkede godsvogne.

Undtagelsesvist kan håndvåbenammunition samt granatpatroner og granater transporteres i åbne godsvogne, dækket med presenninger. Kun under særligt påtrængende omstændigheder må personel transporteres på delvist læssede ammunitionstog. I troppetog, batteritog og tog til feltbrotræn transporteres ammunition og sprængmidler alene pakket i forstillinger eller ammunitionsvogne.

Militært jernbanehjælpemateriel



Hjulrampe. Fra Kilde 1.

Hjælpemateriellet til troppetog og batteritog omfatter bl.a.:

- Transportable ramper
- Forbindelsesbroer
- Endebomme
- Hestebomme.

Hjælpemateriellet blev opbevaret dels ved Ingeniørregimentet (Ryvangen) dels i visse garnisonsbyer.

Transportable ramper

Hjulrampen er beregnet til ind- og udladning af heste og køretøjer.

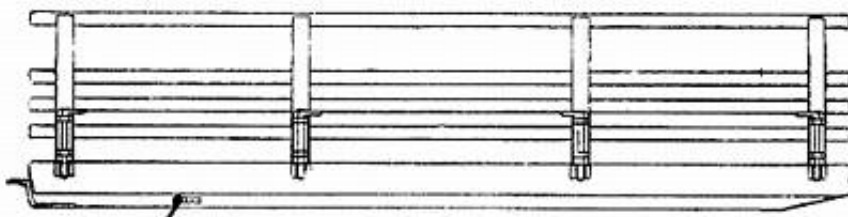
Rampen vejer 975 kg og kan opstilles af en arbejdsstyrke på 12 mand i løbet af 10-15 minutter.

Under transport føres rampemateriellet i togets bremsevogn.



Hjulrampe i funktion - Gardehusarregimentet indlader heste ved Ryvangen [4](#).
Det ene af de to transporthjul ses til højre i billedet.

Set fra Siden. Rækværket rejst.



Set fra oven. Det ene Rækværk nedlagt.



Let Rampe.

Let rampe. Fra Kilde 1.

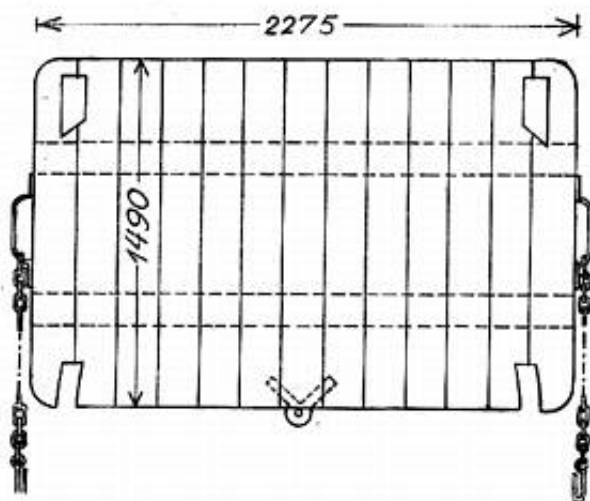
Den lette rampe er beregnet alene til ind- og udladning af heste.

Rampen bruges alene i forbindelse med troppetog, hvor heste transporteres i lukkede godsvogne; indladningen sker således fra siden.

Rampen vejer 350 kg og kan opstilles af en arbejdsstyrke på 12 mand.

Under transport føres rampemateriellet i togets bremsevogn.

Forbindelsesbroer



Forbindelsesbro til Batteritog.

Forbindelsesbro til batteritog. Fra Kilde 1.

Forbindelsesbroen består af en plankeflage, med to vedhængende kæder med kroge, samt en prodsbolt.

Broen forbinder to åbne godsvogne og anvendes under ind- og udladning, hvorved toget læsses på langs af kørselsretningen. I batteritog forbliver forbindelsesbroerne på plads over pufferne under kørslen, mens de i forbindelse med troppetog aftages før kørsel.

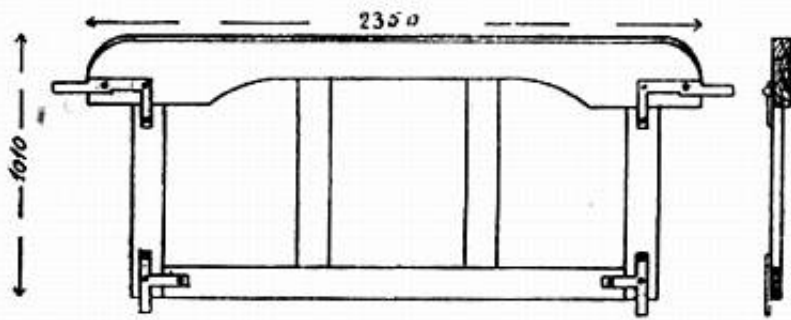


Fodfolkstræn indladet på jernbanevogn. Fra Kilde 5.

Forbindelsesbroen til troppetog har et tilsvarende udseende, blot uden udskæringer, kæder og prodsbolt.

En forbindelsesbro til batteritog vejer 120 kg.

Billedet viser hvorledes en trænvogn M.1909 bakeses på plads på en åben godsvogn.



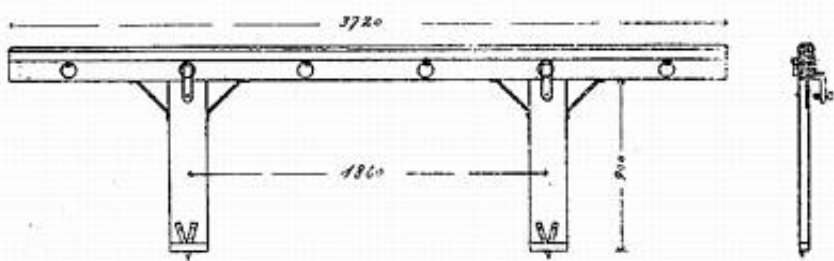
Endebom.

Endebom. Fra Kilde 1.

Endebomme

Endebommen anvendes i batteritog, i forbindelse med forbindelsesbroer, og erstatter således de aftagne endefjæle.

Kun forreste og bagerste endefjæl beholdes monteret.



Hestebom med Bindinge.

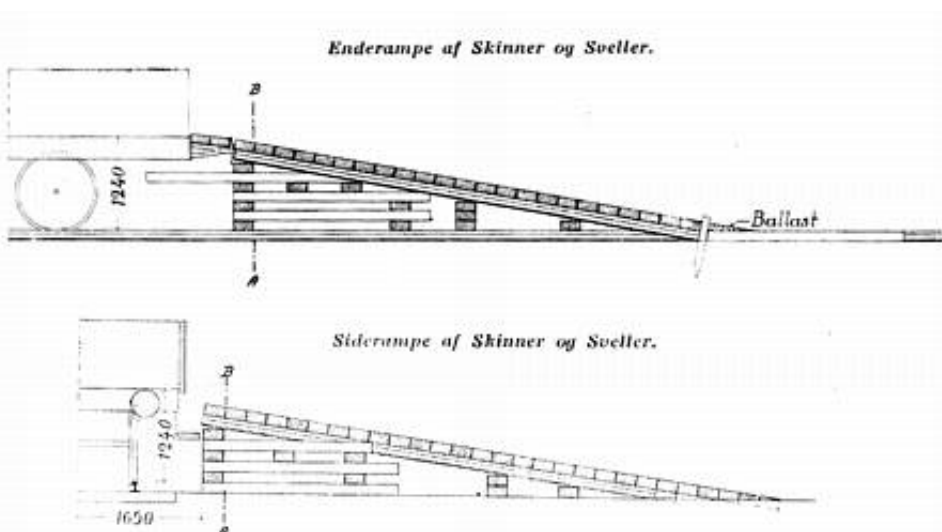
Hestebom. Fra Kilde 1.

Hestebomme

Da de åbne godsvogne - litra P_F og P_H - ikke er bestemt til hestetransport, er de således ikke forsynet med bindinge (til fastgørelse af hestene).

Når sådanne vogne derfor skal bruges til hestetransport, monteres 2 hestebomme i hver vogn.

Improviseret hjælpemateriel



Improviseret rampemateriel. Fra Kilde 1.

Tilsvarende kan forbindelsesbroer improviseres af jernbanesveller.

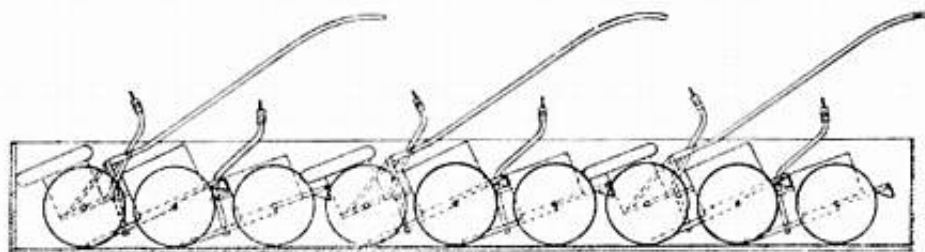
Er der ikke hjulramper og sideramper til rådighed, kan ramper improviseres af det reservemateriel, som medføres på toget (på bremsevognen).

Reservemateriellet omfatter bl.a. jernbaneskiner og skinnestykker samt jernbanesveller.

En improviseret enderampe kan bygges af 2 st. 7 m lange jernbaneskiner og 50 sveller; arbejdsstyrke 12 mand, arbejdstid ca. 30 min. Til en improviseret siderampe medgår 2 st. 7 m lange jernbaneskiner og 45 sveller; arbejdsstyrke 12 mand, arbejdstid ca. 30 min.

Eksempelvis sammensætning af lasten på en åben godsvogn (fra Kilde 2)

- 6 maskingeværkarretog
- 7 morterkarrer (granatkarrer)
- 1 kanondeling og 1 forstilling eller ammunitionsvogn
- 1 instrumentkarre og 2 trævogne
- 2 instrumentkarrer og 1 trævogn
- 4 instrumentkarrer
- 2 instrumentkarrer og 1 hjulvogn
- 1 sygetransportvogn og 1 trævogn eller ambulancevogn
- 2 af pionerkompagniernes redskabs- eller ammunitionsvogne
- 1 ponton- eller flydebrovogn
- 2 feltbrovogne (ikke pontonvogn)
- 1 feltbrovogn (ikke pontonvogn) og 1 rekognosceringskarre
- 1 felttelegrafvogn og 1 underløben centralvogn eller trævogn
- 1-2 forvogne og 2-1 bagvogne af telegrafkompagniernes prodsvogne eller 2 hele radiovogne

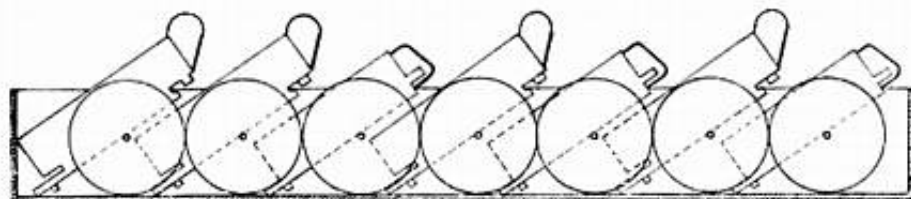


← Indladningsretning.

Anbringelse af maskingeværkarremateriel 5). Fra Kilde 1.

I godsvogn litra P_F kan rumme 6 maskingeværkarretog á 1 forstilling og 2 karrer. De 6 maskingeværkarretog stilles i 2 rækker ved siden af hinanden.

Til transport af et maskingeværkompagnis karrer kræves i alt 3¼ P_F vogn.



← Indladningsretning.

Anbringelse af mortar- og granatkarremateriel 6). Fra Kilde 1.

I godsvogn litra P_F kan rumme 7 morterkarrer (granatkarrer). Vognstængerne aftages efterhånden som

karrerne kommer på plads.

Til transport af et skytskompagnis morterkarrer kræves i alt 2¼ P_F vogn.



*Maskingevær opstillet til skydning mod luftmål.
Fra Kilde 6.*

Luftsikring

Efter nærmere bestemmelser af føreren for transporten beordres 2 maskingeværer eller rekylgeværer i luftværnsstativ opstillet som luftværn.

Betjeningsmandskabet - 10 mand og 1 befalingsmand - fungerer tillige som luftspejdere.

Maskingevæerne/rekylgevæerne anbringes i en åben godsvogn i diagonalt modsatte hjørner og så langt ind i disse som muligt. Af hensyn til skudfeltet i togets længderetning, skal de nærmeste vogne såvel fremad som bagud være åbne vogne med lave sider, læsset med materiel af ringe højde.

I troppetog/batteritog anbringes luftværnet som anført i de tidligere eksempler.

Skulle nogen ligge inde med det "rigtige" billede, så er jeg meget interesseret.

Befordring med militærtog

Den ældste befalingsmand har kommandoen over (er fører for) transporten, i alt undtagen de rent jernbanetekniske.

Til at håndtere den praktiske side af transporten formeres et førselskommando, som ledes af en førselsofficer. Et førselskommando kan eksempelvis bestå af 32 mand (ved et batteritog). Der bør indgå så mange befalingsmænd (førselsunderofficerer), at der er en til rådighed pr. indladested for heste og materiel.

—

Førselsofficerens opgaver er mangeartede og omfatter alt fra kommunikation med jernbanepersonalet (stationsforstander, togfører og lokomotivfører), førselskommandoets arbejde med togets klargøring samt

læsning og aflæsning. Planlægningen af luftsikringen af toget og kommunikationen mellem luftspejderne hører også til førselsofficerens opgaver, ligesom en eventuel luftværnsstyrke opstillet til sikring af ind- og/eller udladning kan underlægges ham.

Enhed:

Rekylgeværkompagni (uden heste og køretøjer): 15 min.

Rekylgeværkompagniets heste og køretøjer: 45 min.

Maskingeværkompagni: 1 time 30 min.

Skytskompagni: 1 time 30 min.

Bataljonsstab/regimentsstabs heste og køretøjer: 45 min.

Ryttereskadron: 2 timer

Cyklisteskadron: 45 min.

Rytterregiments stab: 1 time

75 mm hestetrukket batteri: 2 timer

75 mm hestetrukken afdelings stab: 1 time 30 min.

Pionerkompagni: 3 timer

Telegrafkompagni: 3 timer

Feltbroekvipage: 4 timer

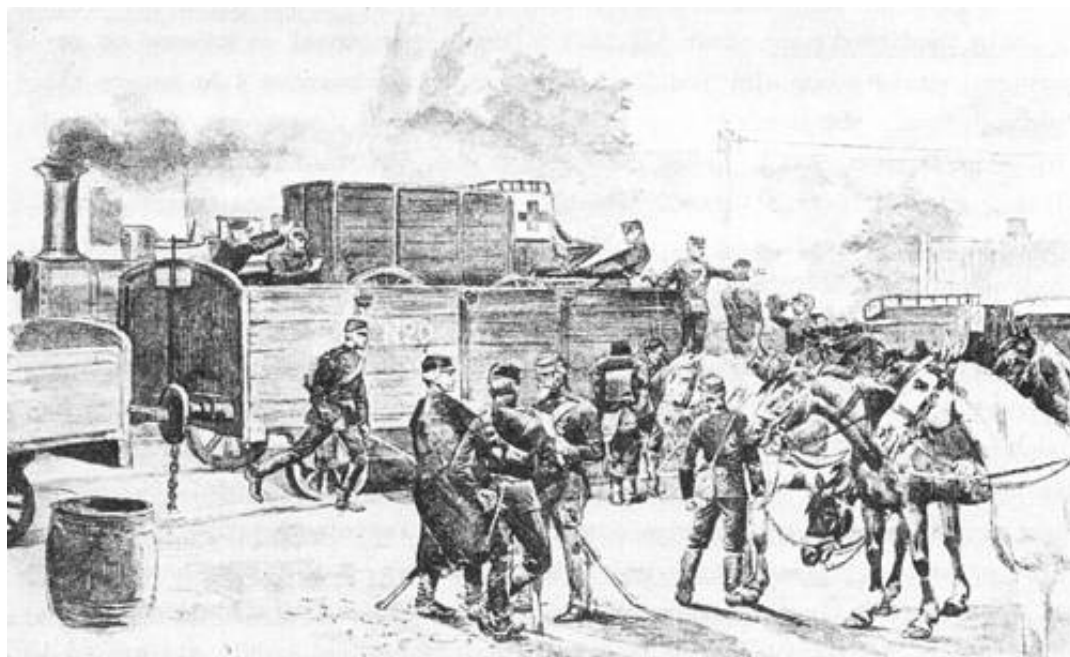
Tid til klargøring af tog samt ind- og udladning

Klargøring (*iklædning*) af et batteritog til troppetransport tager 2 timer for en arbejdsstyrke (*førselskommandoet*) på 32 mand, inddelt i 4 hold, mens afrigingen (*afklædning*) tager 1 time.

Indladetider fremgår af tabellen til højre.

Foregår indladningen på en landstation eller åben bane, forlænges tiderne med 50-100%.

Udladning kan, alt andet lige, gennemføres på ca. halvdelen af indladetiden.



Manøvrerne i Sydsjælland - Artilleriet udlader trænet, ca. 1890.

Tegning af K. Hansen-Reistrup fra *1. Trænbataljon 1880-1980*, jubilæumsskrift udgivet af bataljonen, Høvelte 1980.

Operationskørsler

Forsvarsbogen (Kilde 7) nævner følgende: "Efterhånden som hæren mobiliseres, samles afdelingerne til den del af landet, som i den givne situation er mest truet af en invasion. Samlingen (koncentrationen) foregår efter planer, udarbejdet i fredstid af Generalstaben, og foregår pr. jernbane, pr. motortransport eller ved march ad landevejene..."

Kilde 1 og 2 beskriver den efterfølgende praktik således: Troppetog føres fra deres afgangsstationer frem til en *reguleringsstation*. En reguleringsstation skal helst være en større station, der er således beliggende, at togene - uhindret af eventuelle ændringer i den taktiske situation - planmæssigt kan føres dertil. På reguleringsstationen skal der være plads til en samtidig udladning af samtlige tog - på den foranliggende banestrækning og/eller stationen. Ligeledes er det ønskeligt, at der på reguleringsstationen er mulighed for at genforsyne lokomotiverne med vand og eventuelt kul. Genforsyningen kan også ske på en egnet station i nærheden, så sent som muligt inden ankomsten til reguleringsstationen. For at nedbringe ventetiden kan reservemaskiner holdes i beredskab, således at de tomme tog kan sendes tilbage hurtigst muligt.

Antal tog pr. visse enheder (Kilde 2)

Fodfolksregiment: 4 tog

Rytterregiment: 3-4 tog

Hestetrukken artilleriafdeling: 3 tog

Pionerbataljon: 2 tog

Division: 35 tog

Jernbanetjenesten på reguleringsstationen ledes af en *togleder*, som samarbejder med en repræsentant - *reguleringsofficer* - for vedkommende højere myndighed (Armékommando, division eller lignende). Efter forhandling med toglederen fastsætter reguleringsofficeren udladesteder for hvert enkelt tog.

Toglederen informerer togførere og lokomotivførere på de ankomne tog om udladestedernes placering (opgives i forhold til den nærmeste kilometersten på banen samt eventuelle andre særlige forhold), mens reguleringsofficeren giver de tilsvarende oplysninger til føreren for transporten. Herefter føres togene til de befalede udladesteder.

For at et sted skal være egnet til udladning over siderampe kræves, at rampen uden for stort fald kan opstilles fra jernbanevognen til jorden på den anden side af banens grøft, samt at de udladende heste kan føres bort uden vanskelighed. Tilsvarende kræver udladning over enderampe, at der af sveller eller lignende kan bygges bro over banens grøft, eller at denne kan afgraves i fornødent omfang, samt at materiellet kan føres bort uden vanskelighed.

Ved udladestedet standser toget med forreste vogn ud for udladestedet, hvorefter togføreren melder klar til førselsofficeren. Føreren for styrken befaler derefter mandskabet til at stige ud og samle sig uden for banelinjen. De fornødne ramper bygges/opstilles og udladningen foregår hurtigst muligt.

Når udladningen er endt, inkludes eventuelle medbragte ramper m.v., så toget hurtigst muligt er klar til afgang. Reguleringsstationens togleder sørger for togenes bortkørsel.



3. Artilleriafdeling (Århus) har netop udladet på Oksbøl Station og rykker her gennem Oksbøl, 1934.

Fra Kilde 8.

Afslutning

Bestemmelserne, som de foreligger i jernbanereglementet, viser tydeligt, at de praktiske forhold var gennemtænkt til mindste detalje, hvorved tidligere tiders forvirring kunne undgås.

Jernbanetransport indgik i uddannelsen som øvelser i ind- og udladning samt, når forholdene tillod det, også egentlig kørsel.

Jernbanetransport blev bl.a. anvendt ved forskydning fra garnison til skydeterræn, se f.eks. Oksbøllejren -Tiden fra 1929-40, som findes på Oksbøllejrens hjemmeside.

Kilder

1. *Jernbanetransportreglement for Hæren*, Krigsministeriet, København 1936.
2. *Huskebog til brug i felten, ved øvelser og krigsspil* af H.H. Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, København 1936.
3. Hjemmesiden <http://www.jernbanen.dk>
4. *Gardehusarregimentet 1912-1937, med et resume af regimentets historie fra 1762-1912* ved oberst Alf Giersing, Det Hoffenbergske Etablissement, København 1937.
5. *Vor Hær i Krig og Fred, Bind II* af Arne Stevns, Nordiske Landes Bogforlag, 1943.
6. *Danmarks Hær, Bind I og II* under redaktion af kaptajn Hector Boeck, kaptajn S.E. Johnstad-Møller og kaptajnløjtnant C.V. Hjalp, Selskabet til udgivelse af kulturskrifter, København 1934-1935.
7. *Forsvarsbogen* af oberst T. Andersen, Gyldendal, København 1941.
8. *Feltartilleriet i Aarhus 1881-1969* af P.E. Niemann, Forlaget ZAC, København 1981, ISBN 87-7348-047-9.

Per Finsted

Noter:

1) Sammenlignes omfanget af Søtransportreglement for Hæren (44 sider) (omtalt i min artikel *Om søtransport af Hærens enheder*) og Jernbanetransportreglement for Hæren (96 sider) samt detaljeringsgraden i behandlingen af de enkelte emner, er der ingen tvivl om, at jernbanen var langt det

væsentligste af de to transportformer.

2) Specielt i beretninger fra den engelske hærs jernbanetransporter i Frankrig under Første Verdenskrig er den tilsvarende påskrift på franske godsvogne *Hommes 40; Cheveaux 8* velkendt. En anekdote fortæller at en meget effektiv indisk underofficer endda - om end med noget besvær og under store protester fra mandskabet - fik plads til begge dele, indtil en engelsk officer, der kunne tyde påskriften, kunne oplyse den rette sammenhæng.

3) 2 vinduer i hver vogn udtages, således at bårerne kan føres ind og ud gennem vinduesåbningen.

4) Billedet stammer fra Kilde 4, hvor det er vist i kapitlet, der dækker perioden 1912-1919. Om dette antyder den rette datering, vides ikke, men de to arbejdssoldater/ingeniørsoldater (med ryggen til), bærer tilsyneladende den grå kepi fra uniform M.1915, hvilket i givet fald giver den tidligste dateringsmulighed.

5) Se Om dansk fodfolk 1932-1941, Skytskompagniet, Del 2 for en omtale af 8 mm karremateriel M.1932.

6) Se Om dansk fodfolk 1932-1941, Skytskompagniet, Del 3 for en omtale af 81 mm karremateriel M.1931.