

Nyhedsbrev

April 2019

Vores fotograf Flemming Wedell har taget dette foto af Hs 415 fra Byens Bro i vinterferien, hvor 4.300 gæster var på tur med damplokomotivet.

Jernbanehistoriske ikoner i børnehøjde

Påskeferien står for døren

Alle dage i påskeferien den 13.-22. april fortæller vi - i børnehøjde og i forskellige oplæg - om Danmarks første lokomotiv, ODIN, det ikoniske røde Lyntog og Storebæltsfærgerne. Alle var de med til at fremme den danske infrastruktur og havde stor betydning for samfundet. Vores formidlere fortæller om teknologiens fremskridt, og hvilken betydning ODIN, lyntoget og Storebæltsfærgerne havde for rejsen og rejsetiden. Oplæggene henvender sig til børn i alderen 6-12 år, men alle er velkomne til at høre med. Tidspunkter vil fremgå af jernbanemuseet.dk.

Påsken byder forhåbentlig på dejligt vejr, når sæsonen for det udendørs minitog anlæg åbner. Der fløjtes afgang fra Københavns Hovedbanegård, og minitoget bringer passagerne på en tur gennem Danmark via den gamle Lillebælts-

bro og Storebæltsfærgerne Dronning Ingrid. Minitoget er modelleret efter rigtige lokomotiver, som det karakteristiske MY-lokomotiv. Turen varer ca. 7 min. og er for både børn og voksne.

Museets modelbane åbner også i påskeferien. Her møder vores gæster to forskellige havebanemiljøer: tysk by-idyl fra ca. 1960 og det amerikanske vilde vesten fra ca. år 1900.

Det er ikke kun minitoget og de små modelbane-tog, der kører. I helligdagene den 18.-22. april fyrrer vi op i kedlen og kører veterantog på museets egen strækning. Der er afgang fra Dronning Louises Station hver halve time kl. 10.30-12 og igen kl. 13-15.30. Hver tur tager ca. 10 min. Trækraften leveres af damplokomotivet Hs 415 fra 1901, så stig ombord, og mærk historiens vingesus.

Danmarks Jernbanemuseum



Nyt fra museumsdirektøren



Steen Ousager

Foråret er over os, og lige om lidt er det tid til endnu et Thomas Tog-arrangement. Her i skrivende stund er billetsalget allerede godt i gang. Vi bliver på museet af og til spurgt om, hvorfor vi gør det. Det koster faktisk en del, og det kræver en kæmpe indsats fra hele personalet og de mange frivillige. Men svaret er enkelt: Det er en fantastisk lejlighed til at vise 10.000 – og nogle år langt flere – danskere, nordmænd, svenskere og tyskere, børn og forældre, bedsteforældre og mange andre, hvad museet er og kan tilbyde.

I dagene, hvor arrangementet står på, er det selvfølgelig først og fremmest den gode oplevelse, typisk med flere generationer i samspil og på udflugt, der er i centrum. Det er noget, virkeligt mange børn ser frem til. Fra kommentarerne på sociale medier kan vi se, hvor meget det også betyder for familierne. Nogle kommer endda to eller flere gange under arrangementet og overnatter måske i byen. Ingen tvivl om, at både det ene og det andet i sig selv giver værdi. Men samtidig er det jo også muligt at udforske bidder af den danske kulturhistorie – måske for senere at vende tilbage med henblik på at fordybe sig i museets samlinger og udstillinger. Måske for at komme ud at køre, som man gjorde det i 1847 med ODIN, måske for at genopleve 1960'erne og 1970'erne, interrail, turen til og fra arbejde eller noget andet. Måske for at fordybe sig i samlingen af kilder i museets Videncenter.

For hvorfor skal man gå på museum? Ja, det bestemmer den enkelte jo med sig selv, men på Danmarks Jernbanemuseum kan man faktisk på ét sted og i et sammenhæng-

ende forløb opleve danmarkshistorien fra den allertidligste industrialisering til vores tid og i enkelte blik endda også den fremtid, der er lige om hjørnet. De, der vil fokusere på teknologien, kan hoppe fra damp til diesel til mere energivenlig el. Tænk du over klima og energiforbrug eller måder at være sammen på i det offentlige rum, er der også stof til eftertanke. Har du meninger om tidens trafikpolitik, kan du måske finde ekstra argumenter. Vil man have viden om et emne og en driftsform, der i mange årtier og gennem flere århundreder har været en grundsten i den danske samfundsopbygning, kan den umiddelbart tilegnes her. Oplevelse, viden og refleksion kan godt hænge sammen.

Stof til eftertanke gav det også, da museet i vinter måtte dublere journalist Morten Hansteds foredrag om den transjerske jernbane, hvis byggeri blev styret af danske firmaer i den sene del af mellemkrigstiden. Vi vil helt klart i den kommende tid gøre mere ud af denne form for kombination af oplevelse og viden.

Men lige nu er det altså påskeferien og Thomas Tog, der står for døren. Kort efter kommer sommerferien. Her er det planen at intensivere kørslen med veteranog på museets havnebane. Se nærmere på vores hjemmeside – den er for resten helt ny – og også med nye fordele for jer medlemmer af Museumsklubben.

Ny hjemmeside



I museets butik og på webshoppen sælges krus med motiver fra museets samling: ODIN, H 40, MY 1101 og traktor 57. Alle leveres i flot gaveæske. Pris: 99 kr. pr. stk.

I skrivende stund er vi ved at lægge sidste hånd på museets nye hjemmeside, som forhåbentlig går i luften lige før påskeferien. Adressen er fortsat www.jernbanemuseet.dk, men indhold, funktionalitet og design har fået et løft. Det er nu muligt at booke omvisninger, børnefødselsdage og undervisningsforløb direkte via siden. Flere har haft problemer med at afslutte salg i webshoppen i den gamle version. Den nye udgave er mere brugervenlig, ligesom det nu er muligt at betale med flere betalingskort og også MobilePay. Fremover vil alle klubmedlemmer med gyldig mailadresse også få tilsendt besked om fornyelse, hvilket ikke tidligere har været muligt. Vi håber, I vil tage godt imod siden. Oplever I uhensigtsmæssigheder, eller har I forslag til forbedringer, hører vi det gerne. Send en mail til info@jernbanemuseet.dk.

Hejseværket fra Aarhus Hovedbanegård

Aarhus Hovedbanegårds imponerende forhal. Bygningen er tegnet af statsbanernes overarkitekt K.T. Seest. Den åbnede for trafik i 1929.

Danmarks Jernbanemuseum har indsamlet genstande fra danske jernbaner i over hundrede år, og indsamlingen fortsætter den dag i dag. En af de seneste hjemtagelser er et hejseværk fra Aarhus Hovedbanegård.

Hejseværket er et af to identiske, som har båret de 231 kilo tunge lysekroner, der oplyser banegårdens imponerende forhal. Spillene er installeret ved banegårdens opførelse i 1927 og har indtil for nyligt siddet gemt for publikums øjne – på loftet over forhallen. Spillene er i tidens løb blevet brugt til at hejse lysekronerne op og ned i forbindelse med rengøring og vedligehold. Selv om de har modstået tidens tand pænt, så er de hånddrevne hejseværk ikke længere tidssvarende, og man har derfor erstattet dem med moderne, elektriske spil.

Museet fik tilbudt hejseværkerne i efteråret 2018. I sådanne tilfælde sender museet en medarbejder ud for at se nærmere på sagen. Der er mange ting at tage stilling til. Først og fremmest skal det besluttes, om genstanden overhovedet har en historisk værdi, der retfærdiggør, at den optages i museets samling.

Som en del af forberedelserne blev hejseværket affotograferet og opmålt, hvilket er vigtigt at gøre, fordi man i praksis

fjerner genstanden fra den sammenhæng, hvor den hører til. Det gælder især i et tilfælde som dette, hvor genstanden består af forskellige dele – spil, trisser, vægtlod – der var skruet fast i gulv og loftsbjælker og nærmest udgjorde en del af selve stationsbygningen. Indsamlingen ødelægger så at sige noget, som ikke bare kan genskabes, og derfor er det vigtigt at dokumentere, før man piller det ned!

Hvorfor er det vigtigt, at dette hejseværk bevares for eftertiden? Jernbanemuseets samling rummer mange lokomotiver og vogne, men har til gengæld ikke meget, der dokumenterer jernbanens omfattende infrastruktur. Museet kan ikke hjemtage en hel station, men vi kan indsamle nogle af de funktioner, som gør, at den fungerer. Her er hejseværket interessant, fordi det er en teknisk løsning på et problem, som er skabt af Aarhus Hovedbanegårds arkitektur. Den store, majestætiske forhal – med højt til loftet – er noget af det første, der møder den rejsende, som kommer til byen. Det er en portal mellem by og jernbane – men det stilistiske valg har praktiske konsekvenser. På Københavns Hovedbanegård, som er seksten år ældre, er der ikke et loft, og lysekronerne hang oprindeligt direkte fra tagkonstruktionen. Resultatet var, at portørerne måtte balancere på toppen af en høj stige for at vedligeholde lysekronerne – i Aarhus sænkede man dem blot ned ved hjælp af et håndsving.



Hejseværket, som det så ud, da det var installeret på loftet over forhallen på Aarhus Hovedbanegård. En tung kontravægt sikrer, at stålwiren holdes stram.

I hallen i Københavns Hovedbanegård hang lysekronerne direkte fra tagkonstruktionen. Her måtte portørerne op og balancere på en stige for at vedligeholde dem (billedet er fra 1953). På Aarhus Hovedbanegård fra 1927, hvor forhallen har et loft, valgte man at udstyre hver lysekrone med sit eget hejseværk.

Privatbaner



Ældre privatbanevogne i forgrunden foran det næsten færdigbyggede remiseanlæg i Odense, 1954. I baggrunden ses overnatningsbygning, som i dag huser museets administration og arkiv. Bemærk også vandtårnet og bebyggelsen til højre i billedet. Alt er væk i dag. Se flere detaljer på billedet i jernbanekilder.dk, søg: "Odense".

Som tidligere etatsmuseum har Danmarks Jernbanemuseum fra begyndelsen naturligt haft fokus på statsbanerne. Men statsbanerne var ikke alene om togdrift i Danmark. Ser vi på jernbanenettets udstrækning, da det var størst, stod de såkaldte privatbaneselskaber for omtrent halvdelen af strækningens længde. Det var typisk de mange side- og lokalbaner, der endnu for 60 år siden fandtes over hele landet. Juridisk set var der tale om private selskaber, men reelt var de offentligt ejet, kommunale aktieselskaber, selv om der også kunne være private aktieindskud, endda af betragtelig størrelse.

Oplandsbanerne omkring Hjørring, Aalborg, Aarhus, Horsens, Silkeborg, Odense, Svendborg, Faaborg, Nykøbing Falster og jo også Hillerød hørte til denne kategori. Heldigvis er Danmarks Jernbanemuseum også i besiddelse af en del lokomotiver og især vogne fra disse såkaldte privatbaner, hvis storhedstid var fra omkring år 1900 og frem til omkring 1950. I løbet af 1950'erne og 1960'erne tog nedlæggelser fart og afsluttedes groft sagt mellem 1966 og 1969. Netop i disse dage for 50 år siden, den 31. marts 1969, rullede de sidste tog på Aalborgbanerne til Fjerritslev (og videre til Thisted), til Hvalpsund og Hadsund (og videre til Randers). På en interaktiv skærm i ODIN-udstillingen kan man selv følge udviklingen år for år.

Dermed var det slut med den klassiske og samtidig typiske danske privatbane, og det er man nok heller ikke i tvivl om, når man ser nærmere på toggang og materiel på disse baner. Selv om der efter besættelsen på mange baner blev indsat nybyggede skinnebusser efter en svensk model fra 1930'ernes begyndelse, var de ved at være slidt op i 1960'erne – helt som

forventet og planlagt. Helhedsindtrykket var da også, at de havde overlevet sig selv. Driftsformen med teknologier og materialevalg var som taget ud af fortiden. Kørte man med dem, kunne det mange steder være svært at forestille sig, at Armstrong netop i 1969 skulle tage sig en spadseretur på månen.

Men selv om det var baner med en mindre trafik end i hvert fald på statsbanernes hovedstrækninger, havde de haft deres store betydning. For skolegang og uddannelse spillede lokal- og oplandsbanerne fra begyndelsen en central rolle. Tilbage i 1900-tallets begyndelse ville den stigende tilgang af elever fra landområderne til byernes realskoler og gymnasier have været en umulighed. Markeds- og torvetog og "indkøbstogene" midt på dagen styrkede næringslivet i de kvarterer i byerne, der lå tæt på stationen, og så var disse lokalbaner også med til at udvide fritidsmulighederne for nok især bybefolkningen. Det var også en tid, hvor forsyning med varer og "gods" var afhængig af jernbanen. Frem til 1. verdenskrig var disse baner uomgængelige i den landbrugsomlægning og -udvikling, der havde været i gang siden 1880'erne, samtidig med andelsbevægelsens store succes. Det nye landbrug skulle have råvarer i form af gødning, kraftfoder til dyrene og kul til mekaniseringen, og det skulle have afsat sit flæsk og sine svin til de slagterier, der skød op i byerne.

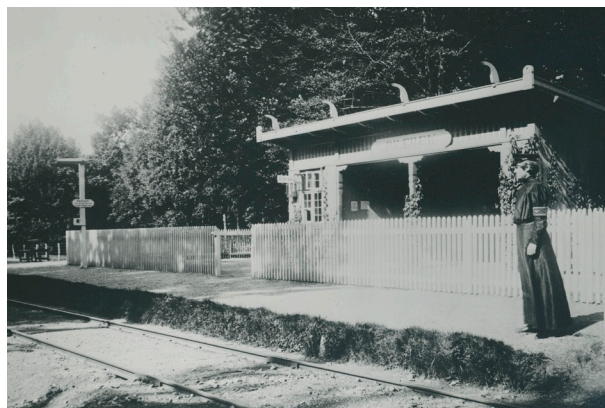
Den store krig og især de første år efter førte til stor godstrafik på jernbanerne, der en periode stod styrket i forhold til skibstrafikken. Kulforsyningen var længe om at komme i gang, og det betød bl.a., at banerne måtte tage sig af distribution af indenlandsk brændsel, lokale kornprodukter, gødning m.m.

Men herefter gik det hurtigt ned ad bakke. Økonomien var i de fleste privatbaneselskaber ikke særlig god, og nu blev de desuden mødt af konkurrence. Det betød faldende trafik og dermed dalende indtægter. Men for at klare sig måtte der også investeres i nye og hyppigere trafikformer, hvad der jo så gav øgede udgifter. I midten af 1930'erne var situationen så alvorlig, at det blev nødvendigt mere generelt at overveje disse baners fremtid. Konklusionen blev, at mange af banerne nu havde fremtiden bag sig. Kun den næste verdenskrig kort tid efter reddede de fleste af banerne fra lukning. Forsyningsvanskelighederne under krigen og besættelsen førte derfor til den samme udvikling, der også havde kendetegnet situationen fra 1914 og frem til ca. 1920-21.

Med krigsoplevelserne og den store trafik under 2. verdenskrig og med forsyningsvanskeligheder og rationering i hvert fald fem år efter krigen var der ikke andet at gøre end at sikre privatbanerne for en periode endnu. Det skete med store statstilskud til underskudsdekning og såkaldt modernisering. Den rakte dog ikke til alle ønsker, og mange baner landet over blev derfor drevet videre med historisk materiel fra århundredets begyndelse. På en fynsk privatbane kunne man således ved lukningen i 1966 køre med de samme vogne, som var blevet leveret ved banens åbning i 1911. Det var ikke helt enestående.

Med udgangen af 1960'erne var det dermed slut i store dele af landet, selv om nogle af banerne også havde været ved at oparbejde en egentlig bolig-arbejdsstedstrafik og fortsat spillede en rolle for skoletrafikken. Men mange var blevet overflødige som følge af biler, busser, lastbiler, flytning fra land til by og andre strukturelle ændringer i bosætning, erhvervsliv og ikke mindst i landbruget. Omkring de største byer kunne de eller dele af dem muligvis have haft en fremtid. Men det var hverken tidsånden eller pengene til.

Især på Sjælland overlevede og overlever dog fortsat en række baner omkring Hillerød, Køge og Holbæk, især som følge af tilknytningen til hovedstadsområdet. Ved Aarhus er



Ekspeditrice – med armbind med vingehjul og uniformshue – foran Julebæk billetsalgssted umiddelbart efter Helsingør-Hornbækbanens åbning i 1906.

den gamle Odderbane blevet til letbane, og i Vendsyssel klarer både banerne til Hirtshals og Skagen sig øjensynlig godt. Af helt traditionelle oplandsbaner med en fortid som private er der ud over de nævnte kun tre tilbage: Varde-Nr. Nebel, Vemb-Lemvig-Thyborøn og Slagelse-Høng-Tølløse. Endelig holder også Lolland stadig fast i sin bane. Den var i mange år dog mere betragtet som en regionalbane, og det var vel nærmest en tilfældighed, der gjorde, at den ikke som enkelte andre blev overtaget af staten efter besættelsen. Ejerforholdene har de seneste årtier da også været under stadig ændring. Den gamle privatbaneorganisationsform er for længst blevet til historie.

Ude i landskabet er der mange spor af denne historie. Det er der også på Danmarks Jernbanemuseum. Her kan du i Videntcenteret studere køreplaner, årsberetninger og arkivalier fra disse baner, og på jernbanekilder.dk kan du finde et utal af fotos, kort og tegninger. I udstillingen er der endnu kun få eksempler på privatbanemateriel, men i samlingen indgår enheder fra en lang række af disse baner. Det gælder både damplokomotiver, motorlokomotiver og -vogne, person- og godsvogne og enkelte eksempler fra nyere tid.



Triangel-motorvogn M 1 og M P1 i Odense, 1923, leveret til Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane, AHTJ.



Flere gange i løbet af dagen skal Thomas Tog have vand og "lakridser".

Vi glæder os til at give jer en god oplevelse. Som klubmedlem har du gratis adgang til arrangementet, og du kan tage én voksen eller to børn (5-17 år) gratis med. Børn under 5 år har gratis adgang.

Thomas Tog kommer i bededagsferien

I bededagsferien den 16.-19. maj kommer Thomas Tog atter til Danmarks Jernbanemuseum. Som klubmedlem kan du komme ind fra kl. 8.30 ved at benytte den særlige indgang foran museets store glasfacade. Der er igen i år et fuldt aktivitetsprogram. Der er kørsler med Thomas Tog flere gange i løbet af dagen, der er et stort legeområde, mulighed for en Thomas-tatovering og oplæsning af Thomas-historier. Der er også indrettet et kreativt værksted, hvor børnene kan lave en figur med Thomas Tog, James eller Kontrolchefen. The Food Stall er klar i caféerne og ved Dr. Louises Station med mad og drikke. Alle Thomas Tog-fans vil elske butikken ved spor 1-2. Her er fyldt med alskens Thomas Tog-varer: fra lokomotiver og vogne til puslespil, legetøj og t-shirt.

Nyt maleri i museets samling

Vi køber normalt ikke guldaldermalerier med motiver som dette danske herregårdslandskab – med et overdimensioneret bakkelandskab omkring godset Løistrup. Med F.C. Kiærshous maleri *Parti ved Langaa* fra 1863 har vi gjort en undtagelse. Hvis man ser nøje på billedet, kan man i nederste højre hjørne skimte noget helt usædvanligt på guldaldermalerier, nemlig noget jernbanerelateret. Her ses således den første bro over Gudenåen ved Langaa, opført i 1862 i forbindelse med anlæggelsen af jernbanen Århus-Randers. I øvrigt den første jernbane i Jylland.

Broen er en såkaldt kassebro, der er opført af det engelske firma Canada Works fra Birkenhead, som også leverede lokomotiverne, de såkaldte Canadamaskiner, til banen. Broen er opført med bærende langsgående jerndrager samt tværdrager for hver 1,2 meter og pånittede jernplader. Konstruktionen forstærkes af to tværgående jernbuer omkring broens tredjedels-punkter, og solide brohoveder i tilhuggede granitsten understøtter broen nord og syd for Gudenåen. Broen vejer 165 tons, spænder over 50 meter og er 3,25 meter høj.

I 1864 blev broen forsøgt bortsprængt af preussiske tropper men blev genopbygget på to år. Kassebroen blev erstattet af to nye gitterbroer i 1908 i forbindelse med anlægget af dobbeltspor, og i 1948 blev banen igen omlagt for at kunne øge hastigheden, og en ny bro, nu i beton, blev opført. Kassebroen er nu fredet men har været uden spor siden banelinjen i 1980'erne blev omdannet til natur- og cykelsti.



Frederik Christian Kiærshou, 1805-1890. *Parti ved Langaa, jernbanestation mod herregården Løistrup, olie på lærred. Betegnet på bagsiden 'Malet af F. C. Kiærshou 1863.' 35 x 52 (48x66) cm. Proveniens: Boet efter Comtesse M. Scheel Vallø, Winkel & Magnussen, kunstauktioner 148/24. ABR. 144/31, 1952.*

På billedet ses også et af datidens væsentligste transportmidler, nemlig de lavbundede sejlåde, som kunne transportere personer og varer mellem byer, langs kyster og ind i landet på de større åer og vandløb. Før jernbanen dækkede det meste af landet, var disse fartøjer og hestevogne eneste transportmulighed.

Fars dag- arrangement med MY- lokomotiverne



I løbet af 2017 og 2018 har to af Danmarks Jernbanemuseums GM-lokomotiver, MY 1101 og MY 1135, gennemgået en større renovering og istandsættelse. Lokomotiverne er nu køreklare, og de ikoniske maskiner i det klassiske rundsnudede 1950'ers-design danner derfor rammen for museets fars dag-arrangement onsdag den 5. juni.

I år kan vi tilbyde en helt særlig museumsoplevelse, da det bliver muligt for interesserede at stige på et veterantog i Århus, besøge museet i Odense og blive bragt hjem igen. Vi indsætter nemlig de to nyrenoverede MY-lokomotiver i forspand for et særtog fra den jyske hovedstad til Danmarks Jernbanemuseum.

På museet vil vi fortælle om GM-lokomotiverne – det amerikanske designforlæg og den svenske virksomhed NOHAB's produktion på licens. Der blev i perioden 1954-1978 leveret i alt 165 GM-lokomotiver til DSB af typen MY, den lidt mindre og lignende MX samt den kraftigere type MZ. Museet har flere eksemplarer i samlingen, og vi ser på nogle af dem: de to arbejdende lokomotiver, MY 1101, som var den første af sin slags, og MY 1135 – foruden den udstillede MY 1112, der er åben, så man kan se den store dieselmotor.

Kom og vær med – også hvis du ikke skal med toget fra Århus.
Togtider: Fra Århus ca. kl. 9.00 og retur i Århus ca. kl. 17.00.
Billetter købes via Billet.dk.

Kørsler med veterantog i 2019*

Dato	Kørsel	Materiel
18.-22. april	Kørsler på museets havnebane	Damplokomotiv: Hs 415
16.-19. maj	Thomas Tog: Kørsler på museets havnebane	Thomas Tog og Hs 415
5. juni	Århus-Odense, Odense-Århus	Diesellokomotiver: MY 1135 og MY 1101
29. juni-10. august	Kørsler på museets havnebane tirsdage og lørdage	Damplokomotiver: Odin og HS 415
17.-18. august	Silkeborg-Ry	Damplokomotiv: K 563
18. august	Odense-Fruens Bøge	Motorvogn: MO 1846
24.-25. august	Silkeborg-Ry	Damplokomotiv: K 563
14. september	København-Helsingør	Afsked for damplokomotivet S 736 med fuld vognstamme
12.-20. oktober	Weekender: Odense-Fredericia Hverdage: Odense-Tommerup	Motorvogn: MO 1846 Damplokomotiv: K 563
17. november	Randers-Struer	Damplokomotiv: K 563

* Kørslerne lægges i løbet af året ud på museets hjemmeside/Facebook. Her vil afgangstider og priser også angives. Ret til ændringer forbeholdes.

Dannebrogsgade 24 • 5000 Odense C • www.jernbanemuseet.dk

Danmarks Jernbanemuseum

Bidragydere: Steen Ousager, Gitte Lundager, René Schrøder Christensen, Nanna Anette Møller Larsen, Frederik Birkholt Kolding og Gitte Høegh van Deurs • Henvendelser til redaktionen på info@jernbanemuseet.dk • Fotos: Flemming Wedell, Axel Schütt og Danmarks Jernbanemuseum • Følg os på Facebook, hvor vi jævnligt informerer om kommende aktiviteter og fortæller spændende historier fra museet og værkstederne