

# Nyhedsbrev

Oktober 2019



## Giv os en jernbane!

Efterårsferie på Danmarks Jernbanemuseum

**12.-20. oktober**

I 1887 gik borgerne i Skagen sammen i et stort ønske om at få en jernbane til byen. Vejen mellem Frederikshavn og Skagen var på det nærmeste ufarbar. En jernbane ville gøre, at langt flere kunne rejse til Skagen, og at der kunne fragtes langt mere gods til og fra byen.

Museets yngste gæster inviteres til at hjælpe skagboerne med at få deres jernbane. Børnene sendes ud på en jagt på de gode argumenter, der skal overbevise Folketinget om nødvendigheden af en jernbane.

Mange år senere - i nutiden - besøger to rygsækrejsende Danmarks Jernbanemuseum. De taler særdeles begejstret om jernbanen mellem Skagen og Frederikshavn. Men kan det virkelig passe, at de har rejst på Skagens-banen i to år? De to rygsækrejsende er hovedpersoner i efterårsferiens interaktive skuespil. De får én, synes de selv, genial forretningsidé, der trækker tråde tilbage til dengang alle egne af Danmark, inklusive Skagen, ønskede en jernbane.



- Hjælp skagboerne ved at løse opgaven "Giv os en jernbane!" fra den 12. oktober til sommeren 2020
- Det interaktive skuespil finder sted kl. 11.30, 13.00 og 14.30 den 12.-20. oktober
- Aktiviteterne er udarbejdet til de 5-10-årige, men alle er velkomne til at deltage
- Opgave og skuespil er gratis, når entréen er betalt

Danmarks Jernbanemuseum



# Nyt fra museumsdirektøren



Steen Ousager

Det blev en god museumssommer. De lidt kedelige besøgstal fra 2018 er nu byttet ud med meget gode, og vi er atter på omgangshøjde med det fine år 2017. I de tre sommer måneder juni, juli og august blev det således til 24.915 besøgende, 5.599 flere end i 2018.

Det ser også ud til, at vi i år får flere med i vores tog. Vi indledte sæsonen med de færdigrestaurerede MY-lokomotiver på turen Århus-Odense tur/retur. På havnebanen har der hen over sommeren været fuldt hus med ODIN og HS-lokomotivet, og det samme var tilfældet med turene til Fruens Bøge med motorvogn, MO 1846. Vores frivillige har gjort vognen køreklar efter mange timers indsats især med motorerne, der har drillet utroligt meget. Endelig har vi i september kørt en meget velbesøgt afskedstur med S 736 på Kystbanen. I efterårsferien er der fuld skrue på veteranogtrafikken til Tommerup og Fredericia.

I udstillingen er vi, når dette læses, godt på vej til at udskifte vores skiltetekster. Jeg modtager af og til synspunkter på dette emne, og der er mange holdninger til det, kan jeg røbe. Nu kommer de så i en ny version med vægt på få, men centrale facts om de enkelte udstillede genstande, lokomotiver og vogne samt en tekst om genstandens art, type og anvendelse, og hvad der var særligt for dem.

Apropos sommeren: Det har set ud til, at udrulningen af el-løbehjul i alle større danske byer ganske erobrede spalterne i medierne, nærmest på linje med klimadebatten. Men også spørgsmålet om kørsel med tog på de lange strækninger som erstatning for flyrejser har præget en række medier. Kort sagt er det teknologi og vores brug af teknologi, der i den grad har været med til at sætte sommerens dagsorden.

## Efterårsferiens kørsler

Som noget nyt kører Danmarks Jernbanemuseum i efterårsferien veteranog til både Fredericia og Tommerup, alle med afgang fra Odense Banegård. Begge weekender (12.-13. & 19.-20. oktober) går turen via den gamle Lillebæltsbro til Fredericia med motorvognen MO 1846 fra 1954. Fra mandag til fredag (14.-18. oktober) er der masser af nostalgi og hygge, når der køres til Tommerup og retur for fuld damp. Tag familien med på tur i de brune vogne og mærk historiens vingesus. Trækraften er alle dage det smukke damplokomotiv K 563 fra 1899. Hver dag i efterårsferien er der to afgang, en formiddag og en eftermiddag. Billetter skal købes inden afgang på Billet.dk.

Hvordan skal vi forholde os til det? Hvordan er sammenhængen mellem os og det ny, mellem fortid, nutid og fremtid, mellem teknik, kultur og det levede liv? Hvordan var det egentlig at være til, før mobiltelefonen og billige flyrejser gjorde tiden før til gamle dage?

Svaret ligger lige for. Gå på Danmarks Jernbanemuseum f.eks. i efterårsferien, hvor der er adskillige ekstratilbud og teaterforestilling. I udstillingen og i vores veteranog kan man se og røre ved de genstande – der som lokomotiver, sovevogne m.m. – var med til at binde Danmark sammen og bygge det op i tiden fra omkring 1850. Man kan drømme sig tilbage til 1847 eller til tiden, da Interrail revolutionerede vores rejsemønstre, og vi pludselig kunne tage til Paris eller Rom for meget få penge. Og sammenligne det med endnu tidligere tiders luksustog med sove- og restaurantvogne fra Danmark med forbindelse til hele Europa med måske et enkelt skift.

Kort sagt er vores påstand, at museet og dets genstande både kan fortælle den del af Danmarks historie, der handler om de store teknologiske nyskabelser, og om hvordan det danske samfund håndterede disse med de mange nybrud, der grundlæggende var med til at ændre samfundet i nyere tid. Det har vi også fokus på i den kommende sæsons arrangementer. De omfatter særlige efterårsferieaktiviteter, en kørsel Langå-Struer og et jubilæumsarrangement. Følg med på vores hjemmeside og på Facebook – og som noget nyt: nu også på Instagram.



### Veteranog til klubpris

Medlemmer af Museumsklubben betaler kun 12 kr. for turen, hvad enten det er til Fredericia eller Tommerup. Kortindehaver kan købe billet til 1 voksen eller 2 børn (5-17 år) til kun 12 kr. Se mere på [jernbanemuseet.dk](http://jernbanemuseet.dk)

# 100-års jubilæet i 1947

De danske Statsbaner blev oprettet i 1885, efter at staten i 1880 havde overtaget driften af det privatejede selskab Sjællandske Jernbaner. Staten havde i 1867 også overtaget Det Danske Jernbane-Driftsselskab, der var i økonomiske problemer, og videreførte det under navnet De jydsk-fyenske Jernbaner. Fra 1880 til 1885 blev de nu statslige selskaber drevet hver for sig, men i 1885 blev de sammenlagt under navnet De danske Statsbaner. På trods af at DSB først blev oprettet i 1885, har der været afholdt både 100-års jubilæum i 1947 og 150-års jubilæum i 1997. Det er dog ikke DSB's jubilæer, der blev fejret, men derimod de danske jernbaner. Danmarks første jernbane åbnede i 1847 på strækningen København-Roskilde. Jubilæet i 1947 blev fejret med manér, blandt andet med Aage Rasmussens plakater: DSB 100 år.

I museets samling findes flere flotte og unikke jubilæums-gaver, der er blevet givet til DSB af samarbejdspartnere i anledningen af 100-års jubilæet. Der er blandt andet en unika keramikskulptur af kunstneren Jais Nielsen. Et messing-skilt bærer teksten: "Til De Danske Statsbaner i Anledning af 100 Aars Jubilæet fra Firmaet Brdr. Jakobsen". Firmaet havde konfekturkioskerne på DSB's stationer i forpagtning.

En anden flot gave er et smukt dekoreret ur fra R. Collstrop A/S, som leverede jernbanesveller samt telegraf- og telefonmaster til DSB. Blandt gaverne findes også en stor vase fra Royal Copenhagen med en illustration af et dampskib fra Det Forenede Dampskibs-Selskab, DFDS. På messingskiltet står der "Fra Det Forenede Dampskibsselskab i anledning af de danske jernbaners 100 aars jubilæum". Disse unika-gaver har stået i Generaldirektørens mødelokale, også kaldet Cigar-kassen, i Sølvgade i København. I 1990'erne skulle mødelokalet renoveres, og jubilæumsgaverne blev overdraget til museet.



Dekoreret ur til DSB fra R. Collstrop A/S.



Vase fra Royal Copenhagen til DSB fra DFDS.



Unika keramikskulptur af Jais Nielsen til DSB fra Firmaet Brdr. Jakobsen.

# For 100 år siden

## Vigerslevulykken

---



Lørdag den 1. november 1919 var en travl dag på de danske jernbaner. Det skyldtes ikke mindst den halvårlige skiftedag, hvor landarbejdere og tjenestepiger havde mulighed for at skifte arbejdsplads. En af de familier, som rykkede telt-pælene op denne dag, var familien Pedersen fra Vestsjælland, der skulle flytte til Humlebæk. Klokkeren var henad 19, da toget fra Kalundborg rullede ind på Tølløse Station, og selvom der var godt fyldt, lykkedes det Maren og Anders Pedersen at finde plads til sig selv og deres seks børn i togets næstbageste kupé. Selvom det ene vindue var åbent, kunne den friske luft ikke hindre, at både børn og voksne faldt i søvn. Den ældste søn, 20-årige Søren Marinus, sad dog og læste i en bog, og ved en tilfældighed kikkede han op fra bogen, da toget nærmede sig Vigerslev nær København. Hans blik faldt på hans 6-årige lillebror Peter, der stod ved den ene kupédør og fumlede med låsen. I samme øjeblik fløj døren op, Peter blev revet med ud og faldt af toget. Netop i det øjeblik vågnede Maren Pedersen og hørte Søren Marinus udbrøde "Gud forbarme sig! Peter!". Anders Pedersen sank bevidstløs om af chokket. Omgående blev der trukket i nødbremsen, og Kalundborg-toget standsede få meter før signalet og den betjente blokpost i Vigerslev, hvor banen delte sig mod henholdsvis Godsbanegården og Hovedbanegården. Sammen med nogle af togets konduktører løb Søren Marinus og Maren tilbage langs linjen, hvor de efter nogen søgning fandt Peter uskadt.

Inde i blokposten sad overportør Hansen, der havde ansvaret for at stille signalerne. Også han havde en travl dag. For

foruden de forsinkede tog havde han fået melding om, at et såkaldt brandtog var på vej fra Godsbanegården til en storbrand i Køge. Det var vigtigt at få brandtoget videre, så redningskøretøjer og mandskab kunne nå hurtigt frem. Han løb derfor ud til Kalundborg-toget og fik at vide, at der var trukket i nødbremsen. Overportøren gav derfor besked om, at han ville tage signalet tilbage, så brandtoget kunne komme frem. Da han kom ind i blokposten, annullerede han derfor signalet og satte "grønt lys" for brandtoget. I samme øjeblik blev han opmærksom på, at han havde begået en fatal fejl. For samtidig med annulleringen af signalet for Kalundborg-toget, havde han automatisk givet blokposten i Brøndbyøster besked om, at strækningen frem til Vigerslev atter var fri. Overportøren forsøgte straks at ringe til kollegaen i Brøndbyøster, men forgæves. Et stort eksprestog fra Korsør var allerede sendt ud i aftenmørket på rejsen mod Vigerslev.

Enkelte af Kalundborg-togets passagerer var nysgerrige efter, hvad der var sket, og hang derfor ud ad vinduerne. Blandt togets rejsende var også bogholder Thorlacius fra Knabstrup Teglværk, der efter nødbremsningen havde taget ophold på bagperronen af den sidste vogn. Holger Thorlacius havde et kraftigt nedsat syn, men han syntes dog at kunne se hvidt lys nærme sig. Han fandt derfor sine briller frem. Jo, det var rigtigt. Et tog nærmede sig på samme spor. Han prøvede at gøre togfører Petersen, der stod i nærheden, opmærksom på lyset, men blev afvist af togføreren, der havde mere travlt med at holde øje med brandtoget, der var på vej i sporet ved siden af. Holger Thorlacius kunne dog se,

*Foran de havarerede bogie-kupévogne afventer en ambulance og bag den en bil. På banelinjen th. en kørekran med hjælpevogn.*

hvad der var ved at ske, og henvendt til to medrejsende sagde han: "Vil I redde livet, så spring af", hvorefter han åbnede vognlågen og hoppede ned fra toget. De tre mænd forsøgte samtidig at råbe til togets andre rejsende, at de skulle springe ud, men en anden mand – antagelig togføreren – beordrede de rejsende til at blive i vognene, for brandtoget var på vej. Få øjeblikke senere pløjede Korsør-togets store lokomotiv sig ind i de fem bageste vogne af Kalundborg-toget, som blev slået til pindebrænde, mens Korsør-togets lokomotiv væltede ned ad den høje bane-dæmning og rev flere vogne med sig. Ved Vigerslevulykken mistede 40 mennesker livet, mens 27 passagerer hårdt sårede blev bragt ind på de københavnske hospitaler.

Det var grufulde scener, som udspillede sig på ulykkesstedet og markerne, hvor Hvidovre Station i dag ligger. En af de personer, som har beskrevet de frygtelige minutter, er bogbinder Refsgaard, der sad i en af Kalundborg-togets vogne: "Pludselig lød et frygteligt brag, og alle blev vi kastet

om mellem hverandre inde i kupéen. "Hvad er der sket?" råbte folk, og alle kupévinduer blev smækket op. Lige bag den vogn jeg sad i, så jeg en heftig hvid damp slå op, og hvorledes jeg kom ud af toget, aner jeg ikke, men et frygteligt syn mødte os. Ned ad skråningen lå 4-5 sammenfiltrede vogne, hvorfra dampen væltede ud, og fra ruinerne hørte jeg en grufuld jamren og skrigen".

Ombord på brandtoget havde mandskabet også set ulykken, og de gik som nogle af de første straks i gang med redningsarbejdet. I udstillingen på Danmarks Jernbanemuseum kan man se den passagervogn – BJ 665 – som var med i brandtoget den skæbnesvangre aften ved Vigerslev, og hvorfra den første hjælp kom. Vigerslevulykken skrev sig ind i den danske jernbanehistorie som en af de mest fatale jernbaneulykker.

Og familien Pedersen... De slap alle mirakuløst med livet i behold, omend flere af dem blev indlagt på hospitalet. Efter at Anders Pedersen var blevet udskrevet i sommeren 1920, flyttede familien til den lille landsby Illerup nær Skanderborg. Overportør Hansen fra blokposten i Vigerslev blev idømt to måneders fængsel, men fortsatte efterfølgende sin karriere ved jernbanen.





# Tre jubilarer

*Jernbanemuseets udstilling af historiske damplokomotiver på Østerport station, 1959.*

Med den alder, jernbanen efterhånden har, er det ikke mærkeligt, at der løbende er jubilæer og årsmarkeringer at fejre. I disse år gælder det ikke mindst 150-årsdage. På Danmarks Jernbanemuseum vil vi gerne markere disse dage. Vi indledte i 2018 med damplokomotivet H 40, det ældste, bevarede lokomotiv i Danmark. Nu er tiden kommet til hele tre nye 150-års jubilarer, som vi nævnte i *Nyhedsbrev nr. 4* fra december 2018. Det gælder damplokomotivet B 45, rangerlokomotivet med det besynderlige øgenavn "Gamle Ole" og sneplov 8.

Sneplov 8 blev bygget som en af flere efter en model, som var konstrueret to år tidligere. Den skulle afløse de tidligere, knap så effektive plove, der blot var påmonteret en godsvogn. Det var en type, der blev brugt langt op i 1900-tallet, indtil man begyndte at bygge sneplove på basis af tenderne fra udrangerede lokomotiver.

"Gamle Ole" var en del af en serie, der skulle bruges til rangering på større banegårde og der afløse de heste, man ellers brugte – og i øvrigt blev ved med at bruge op i 1900-tallet på de mindre stationer. Rangerlokomotivet eller "Kaffe-møllen", som den også kaldtes, blev allerede udrangeret i

1884 men opnåede alligevel at blive bevaret for eftertiden. Den er et tydeligt udtryk for, at godstrafikken på jernbane meget hurtigt tog til og krævede særlige løsninger.

Den tredje jubilær er B 45. B-maskinen blev bestilt sammen med lokomotiverne af litra H og litra E. Det skete umiddelbart efter, at staten i 1867 havde overtaget driften af de jysk-fynske baner. Nu gjaldt det om at sikre trafikken den nødvendige trækraft, og det skete med de tre lokomotivtyper, der var beregnet til henholdsvis persontog, mindre blandede tog og godstog. B-maskinen var således til persontog og kunne også køre ret hurtigt. B 45 kørte frem til 1928. B-maskinerne kørte deres sidste ture på Skjern-Videbæk banen.

Som sidste år med H-maskinen markerer vi dette med et **arrangement torsdag den 28. november 2019 kl. 19-21**. Der er gratis adgang, og vi markerer de tre "fødselsdage" med et lille glas. Museumsdirektør Steen Ousager fortæller nærmere om de tre jubilarer. Herunder om, hvorvidt rangerlokomotivet var af litra O eller litra L eller måske endda litra O, nr. L2?

Vel mødt.



Sneplov 8 fra 1869 fejres med B 45 og "Gamle Ole" den 28. november kl. 19-21.



Førerhuset i damplokomotivet B 45 fra 1869.



Øverst: Her indleveres der rejsegods i afgangshallen på Københavns Hovedbanegård i 1955. Nedenfor: En kuffert bliver vejret og målt og en pris beregnes – og rejsegodsmærkesedlen påklisteres på korrekt ensartet og synlig vis på enden af en kuffert.

# Bagage - før og nu

De fleste af os har haft fornøjelsen af at være på rejse – men det kræver jo oftest, at der medbringes en vis mængde bagage. På togrejser kan man i dag kun medbringe det bagage, man selv kan slæbe til og fra toget, og det må ikke være til gene for andre passagerer inde i toget. Cykler og barnevogne kræver ofte særlig billet og er begrænset til bestemte afgange.

I 1955 var der anderledes service. Hvis man skulle med toget, kunne man aflevere sin bagage ved indleveringskranken og betale sig fra besværet. Bagagen kunne så afhentes på banegården på bestemmelsesstedet. Principielt som ved flyrejser. Ifølge DSB's driftsberetning blev der i 1955/56 ekspederet 1.200.098 stykker såkaldt rejsegods og 417.294 cykler.

Ordnningen med rejsegods ophørte i 1990. Inden da var Cavalet og Samsonite heldigvis kommet til undsætning, da de i 1970'erne tog patent på de rullekuffterter, der blev almindeligt rejseudstyr for alle i løbet af 1980'erne.

Se flere billeder i [Jernbanekilder.dk](http://Jernbanekilder.dk) - museets billed-database. De tre viste billeder er fundet under emnet 'Person- og rejsegodstransport'.

*Et par jernbanearbejdere fragter bagagen ud til toget, og en pakmester lægger rejsegodset ind i en post- og rejsegodsvogn, her i Korsør, 1962.*



# Nye skilte i udstillingen



Danmarks Jernbanemuseum fik nyt logo og nyt designprogram i 2018. Det rulles nu videre ud til vores skilte, som beskriver de store genstande i udstillingen i remisen – og udenfor. Det har samtidig givet anledning til at revidere og ensarte formen på vores tekster om de udstillede genstande. Vi udvider antallet af skilte, så også de lokomotiver og vogne, der findes på vores udenomsarealer, formidles, såvel som flere af museets jernbanehistoriske anlæg. Til gengæld reduceres mængden af tekst på de enkelte skilte. Ofte har vi lokomotiver og vogne – som vi anvender til kørsel – holdende på museets areal, og også dette materiel vil nu blive formidlet.

Det er en større projektgruppe, der har været i sving med at skrive nye tekster. Projektet forventes gennemført, så de nye skilte kan ses i udstillingen i løbet af vinteren.

Opfriskningen af genstandsteksterne betyder ikke, at den nuværende udstilling ændres nu, men vi arbejder på en større plan for den fremtidige udstilling på museet.



Dannebrogsgade 24 • 5000 Odense C • [www.jernbanemuseet.dk](http://www.jernbanemuseet.dk)

Danmarks Jernbanemuseum 

**Bidragydere:** Lars Bjarke Christensen, Steen Ousager, Gitte Lundager, René Schrøder Christensen, Nanna Anette Møller Larsen, Anna Back Larsen og Gitte Høegh van Deurs • Henvendelser til redaktionen på [info@jernbanemuseet.dk](mailto:info@jernbanemuseet.dk)  
Fotos: Flemming Wedell, Ole Dinesen og Danmarks Jernbanemuseum • Følg os på Facebook og Instagram, hvor vi jævnligt informerer om kommende aktiviteter og fortæller spændende historier fra museet og værkstederne