

Nyhedsbrev

December 2019

Reklamekækket fra 1958
brugt til juleudsmykning i vindue.

Hjælp familien Juhl hjem til jul

Den 23. december 1962 var familien Juhl til julefrokost hos tante Julie i Jullerup på Nordfyn. Da de nåede til karrysalaten, begyndte det at sne voldsomt. Børnene hvinede af fryd – så blev det alligevel en hvid jul.

Familien Juhl stod tidligt op næste morgen. Det var jule-aftensdag, og de skulle køre hjem i deres lille røde folkevogn. De havde en længere rejse foran sig, da de skulle helt til København. Mormor og morfar ville komme allerede kl. 16, og julestegen skulle i ovnen i god tid.

Da de gik ud ad tante Julies hoveddør, fik de et chok. Alt var dækket af sne – også den lille røde folkevogn. Lillesøster Fie kunne faktisk slet ikke se hen over snemasserne.

De kiggede målløse på hinanden. Folkevognen kunne ikke køre dem hjem. Heldigvis boede tante Julie tæt på Jullerup Station – de kunne jo bare tage toget til København.

Tante Julie fandt køreplanen frem. Hun slog op på den rigtige side, men noget var helt galt. Afgangstiderne manglede! "Det må være drillenisserne, der har været på spil", sagde lillesøster Fie.

Find afgangstiderne i museets udstilling og hjælp familien Juhl med at komme hjem til jul. Aktiviteten kører til og med 30. december og er gratis for museets gæster.

Danmarks Jernbanemuseum



Nyt fra museumsdirektøren

Her ved slutningen af 2019 kan vi konstatere, at vi har haft et godt år. I forhold til sidste år er besøgstallet i fremgang, og det samme er antallet af passagerer i vore veteranog. Med bistand fra en række jernbaneklubber fik vi f.eks. i september stabled et flot og meget velbesøgt afskedstog for damplokomotivet S 736 på benene. Det har nu kørt sin sidste tur, men er samtidig sikret bevaring som museums- og udstillingsgenstand uden risiko for yderligere nedbrydning. Den 24. november kørte vi årets næstsidste tog Langå-Struer med relevant historieformidling undervejs og i Struer. Årets sidste tog er et juletræstog, vi kører for Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm og Nordsjællands Veteranog den 14.-15. december med afgang fra København.

For vore museumsbesøgende har vi hen over året indført to nye tiltag – i første omgang på prøve, men forhåbentlig med mulighed for at gøre det permanent. Om torsdagen er der nu gratis rundvisning, og på den første torsdag i måneden åbner vi klokken 9, mest af hensyn til de institutioner og dagplejere, som gerne vil lidt tidligt af sted for at få dagen til at hænge sammen. Dernæst har vi introduceret foredragsrækken JernbaneVIDEN med udsolgte aftener om den transiranske jernbane og de indretningsmæssige overvejelser bag IC3-toget fra 1989, her set 30 år efter.

Endelig indledte vi i slutningen af 2018 med, hvad der gerne skulle blive til en tradition, åbent hus-arrangementer til markering af runde dage for vore udstillingsgenstande. I november 2019 kunne vi så markere et trippel-jubilæum med 150-års jubilare fra udstillingen: B-lokomotivet, sneploven og det første rangerlokomotiv i Danmark.

Steen Ousager



Også som noget nyt har vi udvidet åbningstiden en smule. Vi holder forsøgsvis åbent den 24. december om formiddagen kl. 10-13.

2019 blev desuden året, hvor vi fik en ny og meget mere brugervenlig hjemmeside. Her er det blevet muligt at orientere om aktiviteter og nyheder på en langt mere aktiv og dynamisk måde end tidligere. Samtidig kan vi bedre udnytte de digitale muligheder for formidling, bl.a. ved udsendelse af det, vi har betegnet som BaneDOK. Den første handlede om jernbaneforbindelserne mellem Danmark og Østblokken med særligt henblik på konsekvenserne af Murens fald den 9. november 1989. Se mere på <https://www.jernbanemuseet.dk/viden/banedok>

Ser vi fremad mod 2020, er det året, hvor vi forhåbentlig kan indlede byggeri af en magasinhal i Marslev. Planen er at samle alle de lokomotiver og vogne, vi har stående rundt om på en del adresser i Danmark. Hermed kan vi dels sikre bedre opbevaringsvilkår for vore museumsgenstande og veteranog, dels bliver det med tiden muligt i langt højere grad at skifte udstillingsgenstande i museets udstilling og måske at kunne vise hele samlingen frem. Lige nu gælder det udarbejdelse af en lokalplan for området. Vi håber at have den på plads senest ved udgangen af 2020.

Glædelig jul og godt nytår!

Invitation til klubarrangement

Danmarks Jernbanemuseum inviterer alle klubmedlemmer til en spændende eftermiddag torsdag den 16. januar 2020 kl. 16.30-17.30.

Museumsdirektør Steen Ousager fortæller om årets program og nyheder på museet. Dernæst går vi lidt bag kulisserne: Museumsinspektør Frederik Birkholt Kolding fortæller om, hvordan vi sikrer museets samling af uniformer for eftertiden og helst evigheden. Museumsinspektør Gitte Lundager giver et indblik i registrering og tilgængeliggørelse af fotos til Jernbanekilder.dk. Vi slutter arrangementet med en ODIN-øl, en vand eller et glas vin. Arrangementet er henvendt til voksne. Tilmelding til arrangementet er nødvendig og skal ske senest den 9. januar på mail til gvd@jernbanemuseet.dk.



Den røde uniform fra DSB Togservice, indført i 1985, pakkes ned i en dragtæske, foret med syrefrit silkepapir.

Et sted i forandring



Arealet "Posthusgrunden", som nu fornys, udgør højre halvdel af ovenstående foto fra 1952. Fra venstre ses: 1. Københavns Hovedbanegård, 2. Centralpostbygningen, 3. Hovedbanegårdens vandtårn, 4. Ilgodsekspeditionen og 5. Postbanegården.

Københavns Hovedbanegård får i de kommende år en ny nabo, faktisk et helt nyt kvarter med erhverv, boliger og hoteller. Projektet kaldes foreløbig "Postgrunden" og afgrænses i øst af Bernstorffsgade, i syd af Rigsarkivets lange magasinbygning, der er Godsbanegårdens tidligere pakhus og administrationsbygning, i vest af Hovedbanegårdens sporterræn og mod nord af Heinrich Wencks flotte centralpostbygning fra 1912, som nu er omdannet til Hotel Villa Copenhagen (åbner april 2020).

På arealerne syd for Postgrunden er der gennem de seneste 20 år sket et omfattende nybyggeri og ombygning af bestående bygninger, først og fremmest Godsbanegårdens pakhus (Rigsarkivet), der i sin tid blev tegnet af arkitekt Ole Hagen.

For 100 år siden så her noget anderledes ud

Samtidig med ibrugtagningen af Københavns Hovedbanegård åbnedes i 1911 Københavns Godsbanegårds Ilgodsekspedition ved Bernstorffsgade og i 1912 den nye Centralpostbygning på hjørnet af Bernstorffsgade og Tietgensgade. De nye bygninger var tegnet af arkitekt Heinrich Wenck. Godsbanegårdens fragtgodsekspedition var opført allerede i 1901. Mellem Hovedbanegården og Ilgodsekspeditionen lå der et åbent område med en sporgruppe, som kaldtes for Postbanegården. Her blev der i 1930'erne opført en læssehal i funkisstil, så læsning og tømning af postvognene kunne ske i tørvejr. Desuden stod her Hovedbanegårdens store vandtårn til forsyning af damplokomotiverne.

Ilgodsekspeditionens bygninger blev nedrevet i midten af 1960'erne, og grunden blev senere bebygget med en moderne kontorbygning som en del af Københavns Postcenter, oprindeligt Københavns Postterminal.

Postterminalen var projekteret i foråret 1967 af Post & Telegrafvæsenet i samarbejde med arkitektfirmaet Holm & Grut. Det oprindelige byggeprojekt var planlagt til at stå færdigt i 1973, men i 1972 blev projektet udvidet betydeligt, og blev dermed forsinket. Postterminalen blev taget i brug i 1979 til sortering af postpakker, og i begyndelsen af 1980 til omkartering (sortering af brevpost). Der var sporforbindelse til Postterminalen gennem porte i bygningen.

I 2014 satte PostNord Danmark Københavns Postcenter og Centralpostbygningen til salg. Bygningerne, som indgår i det, der kaldes for Postgrunden, blev solgt i marts 2015 til Danica Pension, og med udgangen af juli 2018 var størstedelen af Københavns Postcenter revet ned.

Med det kommende byggeri på grunden er der kun navnet Postgrunden tilbage til at minde om områdets oprindelige funktion.



Ilgodsekspeditionen ved Bernstorffsgade, 1911. Til venstre gavlen af pakhuset for indgående gods.

De amerikanske Baldwin-byggede

Den 31. marts 1917 kl. 16, mens stormagterne i Europa og i Mellemøsten udkæmpede 1. verdenskrig, foregik der en i udlandet næsten ubemærket handel, hvor en hel øgruppe i Caribien - Dansk Vestindien - skiftede nationalitet fra at være danskejet til at blive amerikansk, United States Virgin Islands.

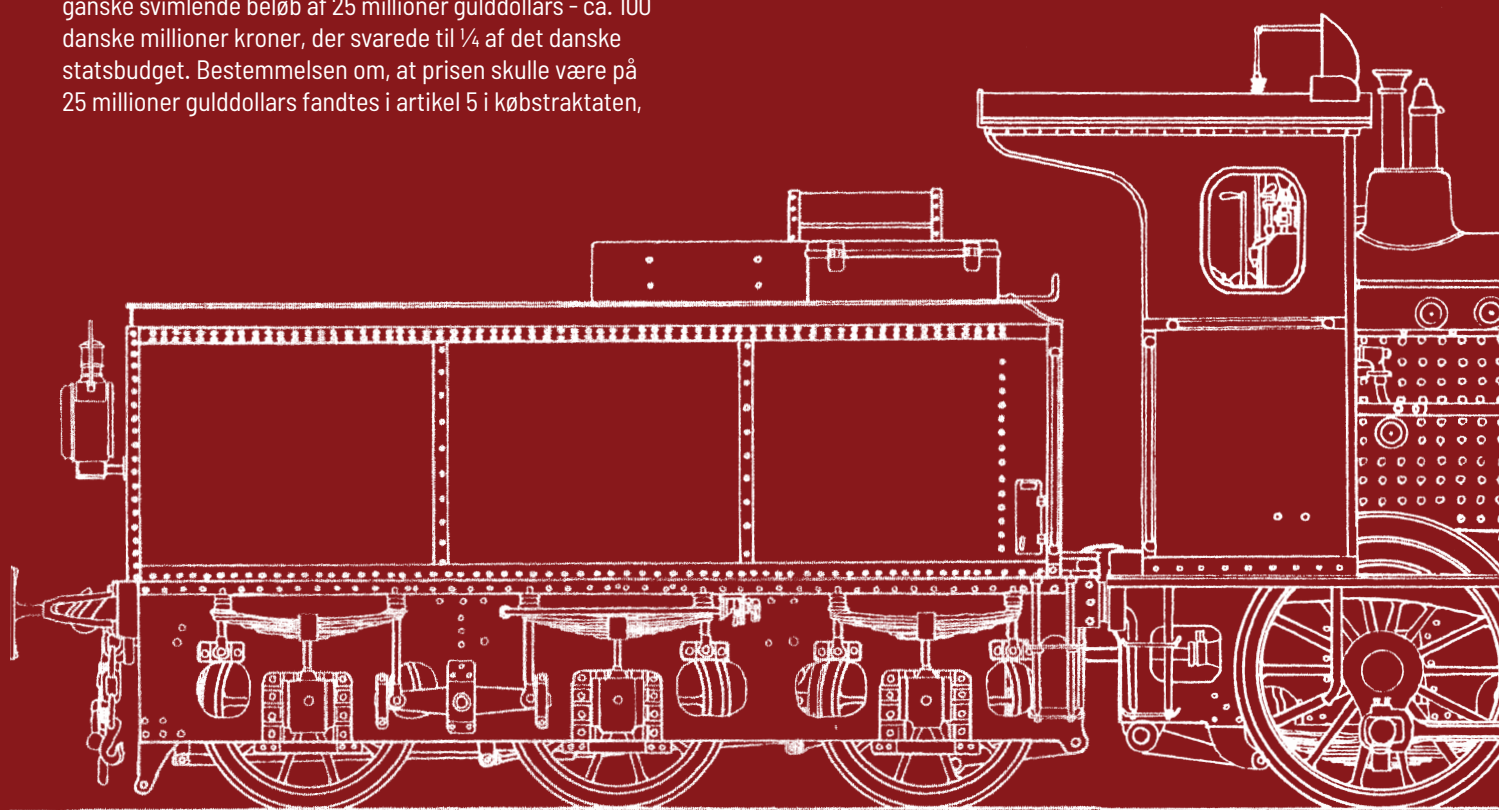
Allerede i midten af 1600-tallet begyndte danske skibe at sejle på Vestindien for handel, og gradvist koloniseredes øerne med først Sankt Thomas fra 1672, i 1718 nabøen Sankt Jan, og endelig købtes Sankt Croix af franskmændene i 1733. Disse øer blev til Dansk Vestindien. Indledningsvis besejledes øerne i den såkaldte "trekantstrute". Fra Danmark til Afrika for at hente slaver, herfra til de Vestindiske øer med slaverne, der blev anvendt i sukkerrørsproduktionen og endelig tilbage til Danmark med sukker og andre kolonialvarer. I 1848 blev slaveriet på øerne ophævet. Øerne blev efterhånden en stor økonomisk belastning for Danmark, og de første tanker om at afstå øerne til USA begyndte. Første gang var i 1902, men salget faldt til jorden pga. manglende flertal i Landstinget.

Efter at Panama-kanalen blev åbnet i 1913, blev bl.a. havnen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas meget vigtig for den amerikanske handel. Så da 1. verdenskrig startede, frygtede amerikanerne tysk indflydelse eller overtagelse af øerne, hvilket ville være en alvorlig trussel mod Amerikas sikkerhed i så at sige deres egen "baghave". Efter hemmelige forhandlinger imellem den danske og amerikanske regering blev aftalen underskrevet den 4. august 1916. Prisen var på det ganske svimlende beløb af 25 millioner gulddollars - ca. 100 danske millioner kroner, der svarede til 1/4 af det danske statsbudget. Bestemmelsen om, at prisen skulle være på 25 millioner gulddollars fandtes i artikel 5 i købstraktaten,

og der var ingen modkøbsklausul eller andre aftaler om f.eks. køb af amerikanske lokomotiver som modydelse. Nok lige så vigtigt, anerkendte USA i en tillægsaftale Danmarks overhøjhed over Grønland!

Selvom Statsbanerne i 1901 lige havde fået afsluttet en sidste levering af godsmaskinen litra G, måtte statsbanerne konstatere, at et større godsløkomotiv var absolut nødvendigt for at kunne forøge den krævede gennemsnitlige kørehastighed og ikke mindst togvægt. De sidst leverede lokomotiver litra G, byggede faktisk groft sagt på en konstruktion fra Robert Stephenson's fabrik i England i 1868, men selvfølgelig forbedret såvel teknisk som trækkræftmæssigt. Derfor iværksattes et ambitiøst anskaffelsesprojekt på nogle større, kraftigere og hurtigere godsmaskiner fra 1902 og frem. Ved dette kunne man fuldstændigt udfase det ældre materiel i godstrafikken, bygget før og under de to statsbaner i hhv. Jylland-Fyn og på Sjælland, der jo først i 1892 reelt blev samlet til en stor organisation med fælles anskaffelse af vogn- og lokomotivmateriel. Det blev til godsløkomotivet litra D, der alt i alt blev fremstillet i 100 eksemplarer frem til 1922, en yderst solid maskine.

Litra D blev før 1. verdenskrig leveret i serier fra flere leverandører, hovedsageligt de tyske firmaer Henschel, Hartmann og Schwartzkopff og endelig en serie fra Tubize i Belgien og en fra Nydquist i Sverige. D-maskinerne kørte



lokomotiver til Statsbanerne

først i Jylland og på Fyn. Sjælland fik først D-maskiner fra maj 1915. Der blev eksperimenteret med de forskellige serier af D-maskinerne for at finde den mest optimale udgave, og især anvendelsen af overheder var genstand for afprøvelser.

Starten på den 1. verdenskrig i 1914 satte en stopper for videre leverancer af D-maskiner fra udlandet, og de Danske Statsbaner undersøgte så sent som i 1918, om bl.a. Tøjhuset i København kunne levere. Krigen sluttede den 11. november 1918, men de europæiske lokomotivfabrikker var slet ikke klare og omstillede til fredsproduktion. Men pengene til yderligere godstogslokomotiver havde allerede været med på finansloven for 1916/17 og blev yderligere forøget på den efterfølgende.

"The Baldwin Locomotive Works" i Philadelphia – der tidligere havde bygget lokomotiver til det sydfynske jernbaneselskab – kunne derimod godt levere, og fabrikken fik tilsendt hovedtegninger, mens byggetegninger skulle fremstilles af fabrikken selv. Ordren er anført under året 1919. Lokomotiverne var lidt anderledes teknisk og fik større cylinderdiameter (1 inch = forøget fra 430 mm til 460 mm), og som det var almindeligt i USA, blev bolthovederne ikke planslebne. Man kunne altså se alle de udvendige bolte på siden af lokomotivets tender, hvorfor "en Baldwin-maskine" kunne kendes alene på udseendet. Fabriksnavnet var normalt indstøbt på

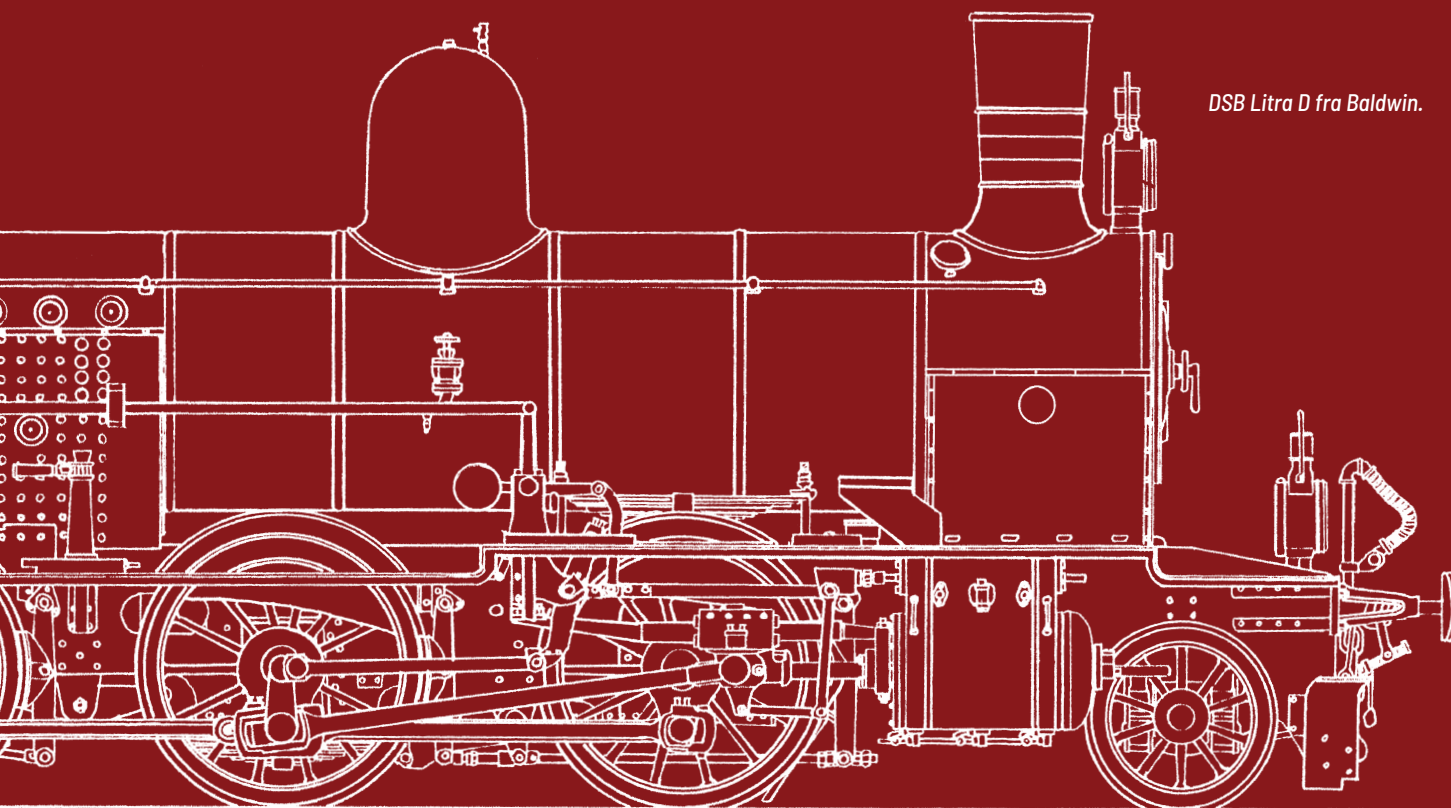
hjulskassen over drivhjulet, men Baldwin-maskinerne fik en rund støbejernsplade monteret på kedelunderstøttelsens pladebeklædning.

I oktober 1919 kunne det første lokomotiv prøvekøres, og den 26. november forlod så sidste lokomotiv af i alt 16 fabrikken. Lokomotiverne blev sendt fra USA i adskilt stand og samlet på Centralværkstedet i København og indsat i drift i perioden den 9. april 1920 frem til 9. juli 1920.

Måske var det salget af de Vestindiske øer, som det er blevet hævdet, og måske mere sandsynligt den efterfølgende indgåelse af en handelstraktat med USA, der bidrog til, at Statsbanerne fik øjnene op for, at USA muligvis kunne levere nogle af de ønskede D-maskiner.

Men en foreløbig konklusion, indtil andet er dokumenteret, er nok snarere, at lokomotiverne blev bygget i USA hos Baldwin, fordi firmaet kunne levere, mens Europa endnu kæmpede med eftervirkningerne af 1. verdenskrig. Det var både første og sidste gang, Statsbanerne bestilte damplokomotiver fra USA.

DSB modtog de sidste af de i alt 100 D-maskiner i 1922, leveret af A/S Frichs i Århus. Baldwin-lokomotivet DSB litra D II nr. 871 er bevaret ved Danmarks Jernbanemuseum. Lokomotivet står pt. på magasin.



DSB Litra D fra Baldwin.



Gallauniformen har tilhørt N.C.D. Johnsen, som var trafikchef ved DSB 1948-1967. Små detaljer som vingehjul på kraven og på knapperne viser, at han var ansat ved Statsbanerne. Ellers var grunduniformen i princippet den samme, hvad enten man var ansat ved statsbanerne, postvæsenet eller en anden offentlig myndighed.



Gallauniformer

Søren Pind vakte opmærksomhed, da han anskaffede sig en ministeruniform, som han bar blandt andet ved overdragelsen af Uddannelses- og Forskningsministeriet i 2018. Uniformen, som anslås at koste 40.000 kr., var engang obligatorisk påklædning for danske ministre ved statsråd og andre formelle lejligheder, men gik ud af brug i årene op til 1. verdenskrig.

Uniformen var dog ikke kun forbeholdt ministre. Øvre embedsmænd ved ministerier og statsvirksomheder var også normeret med gallauniform til særlige lejligheder. Det gjaldt også statsbanerne, hvor generaldirektøren sammen med en række af de ledende embedsmænd havde pligt til at anskaffe den. Dertil havde udvalgte grupper lov til at anskaffe uniformen på frivillig basis, blandt andet skibsførere og visse stationsforstandere.

Pyntekårde til gallauniform, dekoreret med det store danske rigsvåben på fæstet. Kården har tilhørt DSB's første generaldirektør 1885-1889, Niels Henrik Holst.



Gallauniformen bestod af en dobbeltradede frakke af mørkeblåt uldklæde med guldknapper. Dertil bukser og en trekantet hat i samme farve samt en pyntekårde i et såkaldt "indvendigt gehæng". Det vil sige, at kården stak op igennem et hul i uniformens frakke. Udsmykningen afhang af bærerens rang. Mest overdådige var direktørernes gallauniformer, som var udsmykket med guldbroderet egeløv på krave og manchetter og guldbånd på buksebenene.

Gallauniformen var ikke gratis. Den skulle betales helt eller delvist ud af ens egen løn. Det var en dyr fornøjelse, også selvom de ansatte, der var normeret med uniformen, hørte til statsbanernes bedst betalte. Det førte til en del "genbrug", hvor hele eller dele af uniformen blev solgt, byttet eller gik i arv.

I begyndelsen af 1970'erne indførte DSB et nyt, brunt uniformsprogram, hvori gallauniformering ikke nævnes med et eneste ord. På det tidspunkt havde gallauniformen været på vej ud af brug i nogen tid, blandt andet fordi reglerne var blevet ændret, så det kun var generaldirektøren, der havde pligt til at anskaffe uniformen og derfor også var den eneste, der kunne opnå tilskud til at købe den. Måske har det også spillet ind, at tidsånden gik i en mere uformel og antiautoritær retning, hvor gallauniformen passede dårligt ind.

Den særlige trekantede hat for civile embedsmænd - populært kaldet en "sovsekande". Dette eksemplar har tilhørt Axel Floor, der var maskininspektør ved DSB 1910-1927. Han fik hatten af sin forgænger, C.F. Osterwaldt.



Vinterferie med leg i lange baner

I vinterferien den 8.-16. februar kan der traditionen tro leges med jernbaner i lange baner på Danmarks Jernbanemuseum.

Vi finder de store kasser med toglegetøj frem, og rydder et område på museet. Det er bare at gå i gang med at bygge baner! Mange børn elsker at lege med Brio, Thomas Tog, Chuggington eller andet toglegetøj. Og legetøjet tager på mange punkter afsæt i virkeligheden. Banerne har en vis kurve, der skal overholdes, lokomotiverne har vogne, der skal trækkes, og der kan ofte tilknyttes remiser og signaler. Legetøjet kan med andre ord være med til at give børnene en forståelse for, hvordan jernbanen fungerer.

Børnene kan også løse opgaven "Giv os en jernbane" og hjælpe skagboerne med at få en jernbane i det herrens år 1887. Vejen til Skagen var på det nærmeste ufarbar, og det var vanskeligt at komme til og fra byen.

Veterantog for fuld damp

Alle dage kan vores gæster stige ombord i de gamle vogne og mærke historiens vingesus. Der fløjtes til afgang fra Dronning Louises Station, og damplokomotivet K 563 fra 1899 kører for fuld damp på museets egen strækning. Der er afgang med veterantoget hver halve time kl. 10.30-12 og igen kl. 13-15.30.



Besøg museet fra morgenstunden

I hverdagene har Danmarks Jernbanemuseum ofte besøg af dagplejere og børnehaver. Flere af pædagogerne har efterlyst, at museet åbner kl. 9 i stedet for kl. 10 som normalt. På den måde kan besøget bedre passes ind i børnenes middagslur og institutionens dagsprogram. Danmarks Jernbanemuseum vil gerne imødekomme gæsternes behov. Museet holder derfor åbnet fra kl. 9 den første torsdag i måneden. Både dagplejere og institutioner, men også alle andre gæster er velkomne fra morgenstunden. **Der er åbent 9. januar, 6. februar og 5. marts. Herefter evalueres ordningen.**

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

Danmarks Jernbanemuseum

Bidragydere: Steen Ousager, Gitte Lundager, Steffen Dresler, Frederik Birkholt Kolding, Anna Back Larsen og Gitte Høegh van Deurs • Henvendelser til redaktionen på info@jernbanemuseet.dk • Fotos og illustrationer: Flemming Wedell, Steffen Dresler og Danmarks Jernbanemuseum • Følg os på Facebook og Instagram, hvor vi jævnligt informerer om kommende aktiviteter og fortæller spændende historier fra museet og værkstederne