

DJK

- og jagten på d

Egentlig begyndte det i vinteren 1999 med en løs gennembladning af nogle numre af bladet „SDDV-Nyt“ fra omkring 1990. Det fremgik, at nu afdøde Svend Jørgensen - medstifter af DJK og foreningens første formand - som et af sine sidste projekter havde iværksat en eftersøgning af rester fra Danmarks metersporede privatbaner.

De metersporede privatbaner her tillands kan deles i to grupper: Dels de metersporede privatbaner i det „gamle“ kongerige og dels de tre amtsbanesystemer, der kom til Danmark ved genforeningen i 1920. Mens de „kongerigske“ metersporsbaner (Kolding-Egtved, Horsens-Tørring/Bryrup, den oprindelige Skagensbane og de bornholmske baner) egentlig var normale danske privatbaner i miniformat, var de sønderjyske amtsbaner mere primitive med bl. a. en ofte stærkt forenklet stationstjeneste i form af banegårdsrestauranter med billetsalg.

Med bevaring af materiel fra metersporsbanerne har det jo desværre ligget noget tungt. I 1968, da den sidste bornholmske strækning forsvandt, blev der beklageligvis ikke taget initiativ til at bevare et passende udpluk af rullende materiel. Der overlevede kun to små postvogne, hvoraf den ene befinder sig i DJKs varetægt i Blovstrød. Et projekt, der gennem de seneste år har forsøgt at genskabe en bornholmsk jernbane, har dog haft held med at finde et begrænset antal vognkasser rundt om på Solskinsøen. Mens man dybt må beklage skæbnen for det bornholmske materiel, er sagen lidt anderledes hvad angår de sønderjyske amtsbaner: De blev nedlagt så tidligt, at ingen tænkte på bevare materiel fra dem.

Men hvordan gik det så med Svend Jørgensens projekt fra omkring 1990? Det lykkedes for os at opspore et par folk, der havde været med dengang for omkring 10 år siden. Faktisk havde man rundt om i Sønderjylland fundet et antal vognkasser, der stammede fra amtsbanerne. De var overlevet i form af som-

merhuse. Et par var tilsyneladende endda blevet bjerget som led i et beskæftigelsesprojekt, men derpå opgivet, fordi de havde været i for ringe stand, og så var projektet løbet lidt efter lidt løbet ud i sandet. Men et par tips til, hvor der nok endnu kunne findes sommerhuse med amtsbanefortid, kunne man da godt give.

Hvis tingene havde været i dårlig stand omkring 1990, ville det nok ikke se bedre ud



Et kig gennem gavlvinduet ind i Alsbanevogn: Interiøret fremstår som en pudsig blanding af sommerhus og jernbanevogn

i foråret 1999. Alligevel blev et par ekspeditioner til det sønderjyske sat i værk, for skulle der overhovedet bevares noget som helst fra amtsbanerne, måtte det efterhånden være absolut sidste udkald.

Som det desværre kunne forventes, gav ekspeditionerne i 1999 som resultat, at der

ved mange af de steder, hvor der var „rapporteret“ amtsbanevogne, var meget lidt at komme efter. Vognene var stærkt forfaldne, ombyggede til ukendelighed eller også var så meget træ udskiftet, at der stort set intet originalt var ladet tilbage. Men så pludselig var der bid!

Ved et besøg på Løjt Land i april 1999 viste det sig, at der på en noget tilgroet sommerhusgrund helt nede ved vandet nær Loddenhøj Camping stadig befandt sig hele tre amtsbanevognkasser. Og det endda i tilstand, der lovede godt. Gennem alle årene havde man sørget for jævnlige forsyning vognene med nyt tagpap, så der var ikke kommet fugt ind i vognene. Yderbeklædningen så noget medtaget ud. Indvendigt havde et væld af detaljer fra tiden som jernbanevogne overlevet, især bænke, lamper og bagagehylde. Selvfølgelig ville det være en overdriivelse at sige, at vognkasserne var i god stand, men i betragtning af, at de måtte have stået på stedet i omkring 70 år, kunne de dog kaldes særdeles velbevarede.

Panikken begyndte dog at melde sig, da et skilt i vejkanten forkyndte: „TIL SALG“. Hjælp! Tænk, hvis de netop „opdagede“ vogne skulle gå til, fordi en eller anden begyndte at bygge et nyt sommerhus ugen efter! Hvad nu? Ret tæt på lokaliteten befandt sig en bondegård, hvor man måske kunne spørge efter den lokale ugeavis og kigge lidt i ejendomsannoncer for at hitte ud af noget mere.

På gården var man meget hjælpsomme. „Nåh, er I interesserede i de gamle jernbanevogne, jamen sådan en har vi da også“, sagde konen i døren. Hvad? Om vi måtte se den? Det måtte vi godt. Den var „bygget ind“ i et skur, således at man først havde beklædt den udefra og derpå efterhånden pillet selve vognen ned indefra. Tagrytteren kunne dog tydeligt ses indefra. Der var dog så lidt jernbanevogn tilbage i konstruktionen, at det slet ikke var værd at overveje en bevaring. Blot

De sidste amtsbanevogne

Tekst: Thomas Nørgaard Olesen - Foto: Dansk Jernbane-Klub

var det ret pudsigt at støde ind i en fjerde vogn så tæt på de tre andre.

Efterhånden lykkedes det dog at finde frem til ejerne af grunden. Man ville meget gerne overlade de tre vogne til DJK. Blot var der et lille problem. Grunden lå så tæt på stranden, at den var omfattet af forskellige strandbeskyttelsesregler. Eventuelt nybyggeri ville kun blive godkendt, hvis det svarede til en bebyggelse, der var på grunden i forvejen. Hvis man fjernede vognene, ville retten til byggeri således gå tabt, og grunden miste sin værdi.

Sagen blev vendt i DJKs hovedbestyrelse. At vognene skulle reddes, var helt klart. Løse kontakter til forskellige myndigheder gjorde det klart, at der ikke kunne stilles noget op med den bureaukratiske knude, som strandbeskyttelsesreglerne udgjorde. Så der var ikke rigtigt andet at stille op end at vente på, at en køber dukkede op og fik godkendt et byggeprojekt.

Så pludselig, sidst i juni 2001, kom der en opringning til Vogn-Ex fra ejerne. Grunden var solgt og et byggeprojekt indsendt til godkendelse hos myndighederne. Lige så snart det var blevet godkendt, formentlig omkring 1. august, skulle vognene væk hurtigst muligt, så byggeriet af det nye sommerhus kunne gå i gang.

Der var derfor ikke meget tid at løbe på. Opgaven med at „opfinde“ og udføre en passende borttransport af vognene blev overladt til hovedbestyrelsens medlem Søren Bay. Sørens evne til at samle ting sammen og i denne forbindelse sætte en masse mennesker i arbejde på de mest kreative måder er næmest legendarisk - men det var lige, hvad der krævedes i dette tilfælde.

At vognene var skrøbelige stod helt klart. Yderbeklædningen var som nævnt meget medtaget, vognkassernes bund så heller ikke for godt ud. To af vognene havde stået på fundamenter, mens den sidste nærmest stod på jorden. På den anden side kunne man,



„Langt ude i skoven stod en lille vogn ...“: Billederne herover og herunder viser to af Loddenhøjvognene, som de så ud ved „genopdagelsen“ i april 1999. Vognen øverst befandt sig på et fundament, mens vognen nederst syntes at stå direkte i skovbunden. I betragtning af, at vognkasserne blev placeret her helt tilbage i 1933, måtte deres stand og originalitet siges at være i den bedre ende





Jakob Schulze i færd med at adskille et af de anskaffede veksellad

selv om man lagde kræfter i, ikke rokke kasserne det mindste, så et eller andet sted i konstruktionen måtte der være meget styrke tilbage. En metode til at kunne flytte rundt på vognene på en relativt simpel måde var nødvendig. Løsningen blev at indkøbe tre veksellad, der skulle ryddes for opstående. Vognkasserne kunne så placeres oven på vekselladene og ville herefter være ret fleksible at flytte rundt med.

Et lokalt kranfirma kom med ud til stedet for at tage bestik af situationen. En kran skulle først løfte de tre veksellad ind på grunden, dernæst løfte de tre vogne op på vekselladene (den mest kritiske del af operationen) og så hejse veksellad med vognkasser ud på

en nærliggende vej, hvorfra bortkørsel skulle ske. Kranfirmaet mente nok at kunne klare opgaven, og „den store dag“ blev sat til fredag 17. august 2001.

I ugen op til selve dagen begyndte forberedelserne at tage fart. De tre indkøbte veksellad, der tilfældigvis befandt sig i Italien, blev kørt med tog til Taulov og med lastbil videre til en plads nærmere vognkassernes placering. Et mindre arbejds hold under Sørensen energiske ledelse tog fat på at rydde buske og gevækster på den noget tilgroede grund, så kranen kunne komme til. Ligeledes skulle vekselladene adskilles, og i de to vogne, der så dårligst ud i bunden, blev der indbygget forstærkninger, der kunne få taget til at bære

med når kranen tog fat. At alle tre vognes tagkonstruktioner var meget intakte, var nemlig helt tydeligt.

Fredag den 17. august om morgenen ved 9-tiden dukkede så kranen fra Skaks Specialtransport op ved Loddenhøj. Efter at kranen var rigget til, blev det første veksellad placeret ved siden af en vognkasse, og så var alt klar til at løfte selve vognkassen. Det var vognkassen, der ikke stod på fundament og derfor nok var mest rådden i bunden, der skulle flyttes først. Spændingen var derfor stor: Ville vognen holde efter 70 år som sommerhus, ville løftetraverserne pløje sig vej gennem vognsiden, eller ville vognen simpelthen falde fra hinanden, når kranen tog fat? Alle holdt vejret, da kranføreren fik besked på forsigtigt at løfte til - og stor var lettelsen, da vognkassen få øjeblikke senere svævede lige så fint. Og det uden at knage eller give sig det mindste. Den var åbenbart meget stærkere end forventet.

Når den første kunne holde, kunne de to sidste nok også - og jo, det lykkedes at bjærge alle tre vogne ganske helskindede. Ved 16-tiden kunne kranfirmaet rigge af, og kun to gasbetonfundamenter i amtsbanevogn-dimensioner kunne afsløre, hvad der havde stået på stedet få timer før.

De tre vogne stammer fra Amtsbanerne paa Als (ABA), selvom placeringen kun ca. 4 km fra Løjt, hvor der var station på Aabenraa Amts Jernbaner, kunne tyde på noget andet. De er blevet opstillet ved Loddenhøj i 1933, samme år som Alsbanerne blev nedlagt. En af vognene er af Alsbanernes „ori-

Den mest kritiske del af operationen: En vognkasse er netop løftet fra fundamentet til venstre og er nu på vej mod det omdannede veksellad i højre side af billedet







Tog fra Amtsbanerne paa Als omkring 1930. Lokomotivet er et af de store Vulcan-lokomotiver, der blev leveret i 1927. Disse tre lokomotiver blev ved Alsbanernes nedlæggelse solgt til videre anvendelse i Pommern. Vognen er en af de oprindelige tredieklasesvogne. En af disse vogne er nu i DJK's varetægt. I princippet kan det faktisk lade sig gøre at genskabe et tog som det på billedet; men det vil først og fremmest kræve, at en kreds af medlemmer ønsker at arbejde seriøst med et sådant projekt

ginale“ type med fladt tag og enkeltvinduer, leveret i 1898-99 fra vognfabrikken i Görlitz. Der er tale om en af de rene 3. klasse vogne C 21-27 eller C 32-34. Denne vogntype er en standardvogn fra firmaet Lenz og Co., der drev lokalbaner overalt i Tyskland og også bestyrede driften af Alsbanerne frem til 1921. De to andre vogne er lidt yngre, og ligeledes rene tredieklasesvogne. De er af en afvigende type med hvælvet tag og tvillingvinduer og stammer fra serien C 28-31 fra 1910. Halvdelen af vognene fra denne leverance eksisterer således i dag! Et nærmere studium af vognene selv og gransken i gamle arkiver vil muligvis kunne identificere vognene nærmere. Det skal dog bemærkes, at alt materiel fra Alsbanerne bortset fra tre lokomotiver og en skinnecykel ved likvidationen blev solgt til Petersen & Albeck, så amtsbanernes egne arkiver kan ikke hjælpe.

Nu er DJK således den lykkelige ejer af tre vogne fra amtsbanerne. Og hvad så? Vognkasserne vil blive placeret i vognhallen

i Marslev, hvor de vil stå trygt, godt og først og fremmest tørt. Trods smalsporede er amtsbanevogne betydeligt større end Blovstrødbanens fritrumsprofil, så en umiddelbar anvendelse i DJK-regi ligger ikke lige for. Det vil i høj grad være hovedbestyrelsens håb, at der på et tidspunkt er en kreds af medlemmer, der har lyst til at iværksætte et arbejdsprojekt omkring de tre vognkasser. I Polen eksisterer den dag i dag et lokomotiv fra de alsiske amtsbaner, så der findes faktisk en helt enestående mulighed for at rekonstruere et helt Alstog! Det vil dog kræve mange penge og arbejdstimer - og først og fremmest som nævnt nogle medlemmer, der vil engagere sig i sagen. Da amtsbanevognene er helt enestående og den ringe mængde „genmateriale“ ikke levner plads til fejltagelser, vil det dog være et krav, at projekter omkring amtsbanevognene skal have et højt seriøsitetsniveau. Men hvis du mener, at der her lige er noget for dig, så send et par ord til hovedbestyrelsen (sekretariatets adresse) herom - eller ring

til 33 33 86 97 en mandag aften. Verden er jo fuld af muligheder ...

DJK har desuden fået tilbudt en Q-vognkasse, der stammer fra Horsens-Bryrup banens smalsporstid, fra IBK. Et tilbud, DJK nok vil sige ja til. Herudover er der ikke aktuelle planer om anskaffelse af yderligere metersporsvognkasser. Skulle der et sted i Sønderjylland dukke en vogn op, som er i lige så god stand som de tre fra Loddenhøj og måske af en anden type, vil en erhvervelse dog blive overvejet seriøst. På Haderslev- og Åbenråamtsbanerne var mange vogne anderledes end på Als, ofte med fladt tag og tagrytter, og i visse tilfælde med kun to meget store vinduespartier. En eller to sådanne vogne vil være et rigtig godt supplement til de Alsvogne, DJK nu har. Tips modtages gerne!

Der skal her bringes en tak til vognenes gamle og nye ejere for deres velvilje over for at bevare de tre vogne og huske at sige til, da det blev alvor. Også en tak til Skaks Specialtransporter for godt samarbejde og fleksibilitet. Og sidst men ikke mindst en tak til Søren Bay, uden hvis ildhu og idérigdom projektet ikke havde kunnet gennemføres.



Tredieklasesvogn af den oprindelige type på vej gennem Sønderjylland. Sammenlign evt. med vognen på billedet øverst på siden

At „redningsaktionen“ ikke har været helt billig, vil DJK ikke lægge skjul på. Så hvis du har lyst til at give en skilling til projektet, vil vi være meget taknemlige. Det kan lade sig gøre på giro 639-6879, DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V. Mærk girokort: „Smalspor“. Bidrag kommer ind under skattefradragreglerne (se fx Jernbanen eXtra 5A/2001, forside)

KORT OG GODT OM AMTSBANERNE PÅ ALS ...

Amtsbanerne på Als bestod af strækningerne Sønderborg-Vollerup-Nordborg og Vollerup-Skovby med sidestrækning Lille Mommark-Mommark Færge. Banerne var metersporede og blev åbnet i 1898 – for øvrigt som de første jernbaner til Sønderborg; den normalsporede „fastlandsbane“ til Tinglev/Padborg blev først åbnet i 1901.

I modsætning til amtsbanerne omkring Åbenrå og Haderslev besluttede man på Als at bortforpagte driften til Lenz & Co., der drev småbaner overalt i Tyskland. Det betød, at materiellet på Als adskilte sig noget fra det øvrige nordslesvigske småbanemateriel.

Ved overgangen til dansk styre i 1920 fremstod banerne som nedslidte oven på Første Verdenskrig. Der blev imidlertid i tyverne investeret store midler i modernisering af Alsbannerne, der oplevede stærkt stigende trafik på den sydlige strækning. Mens sporet til Mommark Færge egentlig var mest tænkt som en badebane, blev det fra 1922 led i en landsdelsforbindelse. Der kom færge mellem Fåborg og Mommark, og skulle man fra Sønderborg til København, kunne det godt betale sig at rejse over Mommark. Desuden

ville mange fynboer på udflugt til de „genvundne“ landsdele, og i flere år havde denne turisttrafik stor betydning. Færgen kunne medtage normalsporede jernbanevogne fra Fåborg, og Alsbannerne anskaffede derfor et antal transportører, så normalsporsvognene kunne befordres videre ad amtsbanerne.

Moderniseringen bestod både i en forbedring af sporet og ny trækraft. Der blev anskaffet tre nye damplokomotiver og tre motorvogne. De tre damplokomotiver ABA 40-42 var en betydelig forbedring i forhold til de ældre maskiner. ABA 40-42 var som de eneste Alsmaskiner udstyret med overheder, og selv om de formentlig blev anvendt til de tungeste tog, havde de et lavere kulforbrug end de mindre og ældre maskiner (ca. 8 kg/km mod de ældre lokomotivers ca. 10-12 kg/km). Med ABA 40-42 kunne hastigheden desuden sættes op fra 30 km/t til 45 km/t, og de nye maskiner blev da også hårdt udnyttet. De årlige kilometerpræstationer var omkring 60.000, hvilket dengang var højt for et privatbanelokomotiv.

Motortrækraften var derimod en mere begrænset succes. I 1925 anskaffedes to franske motorvogne, hvoraf den ene (M 1) fungerede meget dårligt, mens den anden (M 2) havde noget færre tekniske problemer. Bedre end de franske vogne var banens egen kon-

struktion M 3, der var bygget sammen af en gammel personvogn og svensk maskineri. M 3, der gik under navnet „Moppe“, kom op på at køre omkring 30.000 km årligt.

Selv om Alsbannerne omkring 1930 fremstod veldrevne og ofte kunne fremvise overskud, blev de nedlagt allerede i 1933. Årsagen synes at være, at DSBs initiativrige generaldirektør Knutzen ønskede en „fod indenfor“ på Als, og især ønskede han at forsøge at sætte sig på rutebildriften i en hel egn. Forhandlingerne mellem sønderjyderne og DSB blev ført uden at mange kendte til dem, og mandede ud i en aftale, hvorved Amtsbannerne på Als blev nedlagt. Til gengæld ville DSB ombygge strækningen Sønderborg-Mommark til normalspor og overtage driften heraf og desuden indsætte rutebiler på Als. Ved udgangen af februar 1933 lukkede ABA.

Det lykkedes at sælge de tre store lokomotiver til videre drift i Pommern via en tysk mellemhandler (der i øvrigt var jøde; da han i 1933 købte materiel fra Als, havde han kontor i Berlin - da han i 1937 købte materialer fra Haderslevbanerne, havde han kontor i Bruxelles!). Og på forunderlig vis eksisterer et af disse tre lokomotiver endnu – så der er faktisk mulighed for at rekonstruere et helt Alstog her ca. 70 år efter banernes ophør!

Så er det igen tid til at betale

KONTINGENT

Til betaling af kontingent 2002 er der i dette nummer af Jernbanen indlagt et girokort. Skulle det være faldet ud – eller bortkommet – kan et nyt rekvireres hos Sekretariatet.

Kontingentsatserne for år 2002 er:

Ordinære medlemmer kr. 300,- * Juniorer under 18 år pr. 1/1-2002 kr. 195,- * Seniorer mindst 65 år pr. 1/1-2002 kr. 290,- * Husstandsmedlemmer kr. 180,- * Fødeår skal opgives ved betaling af junior- eller seniorkontingent.

Det er meget vigtigt at notere navn, adresse og korrekt medlemsnummer ved betalingen!!! Medlemsnummeret fremgår af bagsiden af Jernbanen, hvor der er printet: 02237 - KHC - medlemsnummer - xxx. 02237 er altså **ikke** medlemsnummeret!

Betaling fra udlandet kan om ønsket ske i EUR, SEK eller NOK til særlige konti; se næstsidste side i Jernbanen for aktuelle beløb og kontonumre.

Det er også muligt at betale ved at indsende en check til Sekretariatet eller kontant ved henvendelse på Vogn-Ex en mandag aften. Hvis kvittering herfor ønskes skal der anmodes særskilt herom.

Hvis du benytter PC-bank til betalingen kan der opstå problemer med kode 82. Den betyder nemlig, at bagsiden af girokortet skal kopieres med til kontohaver. Men du kan godt snyde og angive kode 01 eller slet ingen kode i stedet. Blot du husker at få navn, adresse og medlemnummer (samt, for juniorer og seniorer, fødeår) til at følge med din betaling.

Vi håber, at du vil betale dit kontingent med glæde. Sidste rettidige indbetalingsdag er den 31. januar 2002.

Mange hilsener
Thomas N. Olesen, Sekretær

Dansk Jernbane-Klub - Sekretariatet - Kalvebod Brygge 40 - 1560 Kbh. V - tlf. 33 33 86 97

