

Tanker om vores materiel



Igenom mange år har DJK fået samlet en mængde materiel af varierende art. Mangfoldigheden har været (og er vel fortsat) ret stor. Det er ganske fint, da ingen kan forventes at have samme interesseretning. En del materiel er i drift på veteranbanerne, men tilbage står en række uheldige tilfælde. Så er det, at spørgsmålet melder sig: Hvad skal vi med dem? Skal materiellet udstilles på en art museum? Efter min mening vil et jernbanemuseum blive målt op imod det i Odense. Måske vil nogle få feinschmeckere besøge et sådant museum. Det er bare ikke godt nok. Underlaget skal være større. Hvis ambitionerne ikke kan bære et sådant projekt, jamen så lad være, men brug kræfterne på noget andet.

Min holdning til materiel er, at det skal bruges i drift, da det (stort set) er den eneste måde, vi kan tjene penge til at betale for istandsættelsen af henstående materiel. Det er jo ikke ligefrem blevet billigere at få sat materiel i drift i de senere år. Der er regler for trykluftstyr, bogier m.m. Alt i alt rimeligt med nogle retningslinjer, som er indført af sikkerhedsmæssige hensyn. Nogle af arbejderne med f.eks. trykluftstyr kan kun foregå ude i byen, og der accepteres 2 kasser ikke som betaling.

Vi må erkende, at det ikke vil være muligt at sætte alt materiel i bare nogenlunde kosmetisk stand, endside bruge det i drift. Det er glædeligt, at der skal opføres en vognhal til at rumme noget af materiellet, men jeg er af den opfattelse, at de værste tilfælde ganske enkelt bør skrottes, således at de ikke optager plads for mere egnede kandidater. Vel at mærke kandidater, som det vil være muligt at få i drift senere.

Og hvad mener jeg så med „værste tilfælde“? Jeg har 2 særlige kæpheste i den retning.

Den ene er en tender til en N-maskine. Jeg kan ganske enkelt ikke fatte, hvad nogen ser i den. Det er en kasse på 2 bogier, der er totalt værdiløs uden de ca. 100 tons lokomotiv, den skal rumme forsyninger til. Er det meningen, at DJK skal ud og købe en BR50 i Tyskland eller Polen, for at have noget at bruge tenderen til, eller skal den udstilles på et museum? I så fald vil den blive et festligt indslag. Uheldigvis vil der ikke blive grinet ad tenderen, men af den forening, der udstiller den! Hvis nogen i DJK mener, at den tender er „sød“, jamen så placér den på jeres museumsbane eller i vedkommendes baghave. Alternativt, skrot den eller sælg bogierne til Tyskland som reserverede.

Min anden kæpheste er en gammel Hs. Jeg så lokomotivet første gang i slutningen

af 80'erne i Høng, og da var den ikke pæn. Nu mange år senere, ser den ikke bedre ud. Den tekniske tilstand er næppe blevet bedre, da lokomotivet har stået ude i alle årene. En istandsættelse vil være meget bekostelig, og brugsværdien for lokomotivet er ikke særlig stor, grænsende til det ikke-eksisterende.

Længe stod lokomotivet til at skulle placeres i vognhallen, indtil fornylig da der var forhandlinger om at sælge lokomotivet til Struer Jernbane Klub. Dette salg blev ikke til noget, men viser sagens helt absurde karakter; nemlig at der ikke er nogen plan for Hs'eren. Den bliver gemt for at blive gemt, men til hvad brug? Der har været rigeligt med tid for de baner eller personer, som måtte have interesse heri, til at gøre noget seriøst ved lokomotivet. Jeg må konstatere, at der ingen interesse er for Hs 399, hvilket kombineret med den dårlige stand gør, at jeg finder en skrotning helt i orden.

Nu vil der givetvis sidde nogle og tænke, hvordan jeg dog kan foreslå materiel skrottet og så endda et damplokomotiv! Det er ganske ligetil. DSB har startet et oprydningsprojekt, hvor alt „grimt“ materiel skal væk fra skinnerne. Personligt kan jeg ikke forstå DSB's problem i den retning, da Banestyrelsen ejer skinnerne, men det får være. Derfor er der et vist pres „udefra“ på DJK for at ophugge materiel. Dermed ikke sagt, at DJK skal agere halehæng for oprydningsprojektet og kritikløst ophugge hvad som helst. Der skal være rimelighed i tingene.

Dette oprydningsprojekt har ramt DJK på et meget ømt punkt. Nu tvinges foreningen til at skulle tage stilling til et ubehageligt spørgsmål, nemlig „Hvad skal væk?“, hvilket jo altid er et svært spørgsmål for en samlere. Og det er heller ikke let at træffe beslutningerne under tidspres. Jeg må beklageligvis sige, at hovedbestyrelsen har udvist manglende rettidig omhu ved ikke at have klare retningslinjer for anskaffelse af materiel og dets brug. Med en sådan plan ville nogle af DSB's kritikpunkter kunne undgås eller i hvert fald imødegås. Indrøm det: DJK blev taget med bukserne nede, og nu gælder det om at redde, hvad reddes kan, inden der kommer et lodret diktat fra DSB.

Herfra skal der lyde en meget kraftig opfordring til at få lavet en materielplan. Det kunne foregå ved at de enkelte baner (der jo er dem, der udfører det fysiske arbejde, og som bedst ved, hvilken kapacitet der er til rådighed, samt ved hvilket materiel, der bør sættes på) melder klart ud, hvilke enheder banerne er interesseret i. Hvis ingen har interesse i et stykke materiel, så ryger det til skrot.

For at det ikke skal ende med at blive til samlermani endnu en gang, må der være

en vis sanktionsmulighed, for det skal jo ikke være „gratis“ at overtræde reglerne.

Medlem 95036, Peter Christensen

DJKs formand, Lars Henning Jensen, svarer:

DJK er jo en helt igennem demokratisk forening, og det er helt grundlæggende, at vi kan diskutere fordomsfrit medlemmerne imellem, og medlemmer/hovedbestyrelsen imellem. Og derfor er det rart, at der er medlemmer, der giver udtryk for deres tanker og ideer, så vi får mulighed for at vide, hvad medlemmerne egentlig mener om det, vi går og laver i hovedbestyrelsen. Debatten har imidlertid været lidt „tam“ de seneste år, hvilket bl.a. har kunnet observeres af de (alt for få) medlemmer, som har deltaget i vore generalforsamlinger.

Det er således absolut positivt, når Peter Christensen på tryk lader sine synspunkter komme til udtryk – her i form af et læserbrev i Jernbanen.

Det er væsentligt at fastslå, at det af foreningens vedtægter § 1 fremgår, at „Foreningen arbejder for bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlig interesse, primært med henblik på anvendelse i de i § 8 nævnte baneforeninger“. Heraf følger, at det altså ikke kun er for baneforeningernes skyld, at vi i DJK bevarer jernbanemateriel, og at det således ligger indenfor foreningens formål også at bevare materiel, som angiveligt ikke har en chance for at kunne komme i drift, men som ud fra en bred jernbanehistorisk betragtning findes bevaringsværdigt. Bevarelsen af såvel Hs 399 som N-maskine-tenderen sker således ud fra bevidste valg, og tiden må så vise, hvornår og hvordan de og andre enheder, som er anskaffet med tilsvarende baggrund, kan anvendes og præsenteres for eftertiden. Banerne vil altid primært anlægge driftsmæssige betragtninger ved materielbevarelse, og ved alene at basere materielbevarelsen herpå, vil samlingen slet ikke blive repræsentativ, og vi vil dermed ikke leve op til vores historiske forpligtelser.

DJK har helt tilbage til midten af 60'erne løbende forholdt sig kritisk til den ofte med „rund hånd“ anskaffede materielpark, og et meget stort antal køretøjer er i tidens løb ophugget – nogle vil bestemt mene for mange (og de forkerte) ... Så projekt „Oprydning“ var opfundet og praktiseret af DJK længe før, DSB fik ideen, og i DJK vil vi også fremover være fuldt bevidst om vore forpligtelser og ansvar – både som forvalter af jernbanehistorien og som ansvarlig „partner“ på de danske skinner.

*Lars Henning Jensen
Formand*