

Boganmeldelser



Fra Vestbanen til ARRIVA - en lokalbane gennem 100 år

Af Ole-Chr. M. Plum
235 sider, stift omslag, rigt illustreret
Dansk Jernbane-Klub
ISBN 87-87050-46-3
Kr. 349,- (forhandles af Jernbanebøger)

Man fristes næsten til at sige, at alt er ved det gamle. En dansk privatbane har 100 års jubilæum og Ole-Chr. M. Plum er parat med en bog, som han gennem de senere år har været det ved f.eks. Odsherred Jernbanens, Nærumbanens, Lemvigbanens, Høng-Tølløse Jernbanes og nu Vestbanens jubilæum.

Da jeg for nogen tid siden hørte, at Plum skulle skrive bogen om Vestbanen, så tænkte jeg, at det ville han komme nemt om ved. Han var – som nogen erindrer – sammen med Birger Wilcke forfatter til bogen ved banens 75 års jubilæum. Plum har også gennem mange år lagt pen til privatbaneafsnittet i Jernbanens Ajour-sektion. Den nemme løsning ville så være at opdatere den 25 år gamle bog med det materiale, der har været trykt i Jernbanen. Den løsning har Ole-Chr. M. Plum heldigvis ikke valgt. Det, der foreligger, er en helt ny bog og selv om jeg netop har læst begge bøger, så kan jeg ikke finde ret meget genbrug fra den gamle bog. Jeg kan også med glæde konstatere at der vises store mængder billeder fra den tidlige periode, som ikke indgik i den første bog. Jeg må sige, at jeg er fuld af beundring over resultatet og særligt når man erindrer at der er tale om et „fritids-job“.

Jeg har især bemærket mig, at Plum har forsket en del i Vestbanens historie under 2. Verdenskrig, som er meget spændende, fordi det er en af de områder, hvor banens historie markant adskiller sig fra andre privatbaners. Der er overordentligt meget interessant jernbanehistorie i den periode. Her tænker jeg naturligvis især på tysker-

nes bane fra Oksbøl til Oksby og anlæggelsen af Nymindegab-banen men også på de store mængder byggematerialer, våben og arbejdskraft som banen transporterede til brug for tyskernes anlæg af Atlanterhavsvolden.

De senere års historie er også skildret med et godt perspektiv, idet forfatteren på glimrende vis anskueliggør den politiske virkelighed Vestbanen lever i og hvordan banens skiftende ledelser på fremragende vis har forstået at indrette banen til denne virkelighed. Der er givetvis mange meninger om udliciteringen af Vestbanens drift og her synes jeg personligt, at Plum – som historiker – går over stregen ved at give sin personlige mening til kende bogen. Jeg synes historikeren skal fremlægge fakta og så lade læseren selv gøre sine konklusioner. Nuvel historikeren har også ret til at give sin mening til kende, men dér ville lederpladsen i Jernbanen være et meget bedre valg.

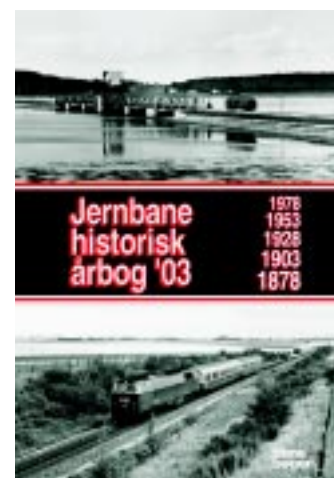
Bogen om Vestbanen repræsenterer det man kan kalde en tredje generations Jernbanemonografi. Første generation var hæfterne, som bl.a. Birger Wilcke og Peer Thomassen udgav i DJK regi, hvor teksten var relativ kortfattet, men hvor der var mange præcise detaljer om banernes materiel, sporplaner og driftsstatistikker. Anden generation er bøgerne, som blev udgivet for 20-25 år siden, hvor den første bog om Vestbanen er en glimrende repræsentant. Her havde tekstdelen fået større vægt, mens de tekniske detaljer trådte lidt i baggrunden. Tredje generation er – ud over en væsentlig bedre teknik – især kendetegnet ved at også sætte Jernbanerne i et samfundsmæssigt perspektiv, hvilket er utrolig prisværdigt. Jeg synes nu – for fuldstændighedens skyld – at man godt kunne indarbejde lidt mere detaljeret statistik, som ganske udmærket kan kommenteres med udgangspunkt i grafer og lign., og lidt flere tekniske detaljer om det rullende materiel. Det er en lidt for nem løsning at henvise til speciallitteraturen. Når det er sagt, så har jeg respekt for forfatterens fokusering.

Når man skal vurdere jernbanelitteratur, så gør den rå tekst det ikke alene – layout og især behandling af billedmaterialet er utrolig vigtig i den sammenhæng. Henrik Sørensen har stået for layout, sats og repro, og det er han sluppet rigtig godt fra. Det er der to gode grunde til. For det første er billedmaterialet håndteret professionelt, hvilket man nemt kan overbevise sig om ved at sammenligne de billeder, der findes både i bogen fra 1978 og den nye bog, hvor billederne fremstår skarpe og tydelige. Et glimrende eksempel herpå er billedet på side 49 fra banens grusgrav. Her kan man tydeligt se det hovedspor, som omtales ved det samme billede på side 100 i den gamle

bog. For det andet bliver den naturlige læsning ikke afbrudt af grafiske finurligheder, fordi man – som det er set i andre sammenhænge – lige skal gengive en avisartikel i hele sin ordlyd. Flere steder i bogen findes opslag med billedkollager eller -serier, som i sig selv fortæller en historie.

Min konklusion giver næsten sig selv – køb den bog, du vil ikke fortryde det.

Ole Lenarth Nielsen



Jernbanehistorisk årbog '03

af Morten Flindt Larsen, John Poulsen m.fl.
64 sider, karton omslag, rigt. S/H ill.
Udgivet af banebøger
ISBN 87 88632 94-6
Kr. 170,- (forhandles af Jernbanebøger)

Jernbanehistorisk årbog '03 er nu for 15. gang kommet på gaden og som tidligere skriver forfatterne om store begivenheder og milepæle i dansk jernbanehistorie. Morten Flindt Larsen skriver om det første moderne sikkerhedssystem, der blev taget i brug i 1878. For teknisk interesserede er der masser af interessante oplysninger og bl.a. et kapitel helliget „blokpasning for begynder“ med relevante tegninger m.v.

Samme forfatter er nu kommet til 1903 og skriver om jernbane via Langebro til Islands Brygge. Kulturhistorisk er det tankevækkende at læse om den omfattende industri på Bryggen og som i dag er historie, da det hele stort set er nedlagt og erstattet af boliger.

Og den flittige Morten Flindt Larsen er nu kommet til 1928, hvor DSB's smertensbarn Horns Herreds banen åbner. Det var tænkt som et stort og dristigt projekt. Men allerede ved arbejdets start i begyndelsen af 1920'erne var begejstringen kølnet og bl.a. på grund af den tiltagende konkurrence fra de flere og flere busruter. Og det var da heller ikke uden bitter ironi, at DSB's bane-

chef Flensborg ved indvielsen håbede, at „egnens beboere ville stå samlet om banen og vise den sympati. Jeg ville ønske, man ville tage lige så godt imod den, som var det en rutebil“.

Men det ville egnens beboere desværre ikke, så allerede efter få år faldt passager-tallet ganske betragteligt. Derudover var stationen i Frederikssund anbragt uden for byen og for at gøre problemerne endnu større, var der en lang række problemer med de indsatte motortog. De var ikke tilstrækkelig driftssikre. Og resultatet blev da også, at DSB nedlagde banen totalt i 1936, efter kun 8 års drift.

Jens Bruun-Pedersen tager sig af 1953, hvor EUROP-vognforbundet dannes. Og endelig afslutter Niels E. Jensen og John Poulsen med året 1978, hvor Danmarks eneste TEE-forbindelse „Merkur“ inddrages efter kun 4 års drift. Dette var for dyrt at betale dette prestigetog, der kun havde 1. klasse.

Bogen er god, men prisen er for høj efter mit bedste skøn. Der er ingen farvebilleder og masser af f.eks. tyske jernbanebøger fås til samme pris med farvebilleder og betydeligt større sidetal.

Ole Henningsen



Et sommerportræt af Mariager - Handest Veteranjernbane

VHS - hi-fi 45 minutter
 Produceret af Grimstrup Film
 Kr. 180,- (forhandles af Jernbanebøger)

Så har Grimstrup Film atter udgivet en video om danske jernbaner, denne gang om én af DJK's veteranbaner: Mariager-Handest Veteranjernbane (MHVJ). Anledning er den oprindelige bane MFVJ's 75 års dag, som blev markeret af MHVJ i sommeren 2002. Og det er der absolut kommet en hyggelig videoudsendelse ud af.

Videoen tager seeren med rund på MFVJ, og følger tog fremført af banens firkantede Frichs-diesellokomotiv OHJ 40 og damplokomotivet VLTJ 7, samt Limfjordsbanens SVJ SM 7 på gæstetoptræden. Det giver et godt indtryk af de mange historiske veteran-tog banen kan diske op med, og i øvrigt et fint stemningsbillede af en aktiv veteran-

bane. For at afveksle scenerne med kørende tog, er video krydret med små beretninger fra MFVJ-tiden og dagligdagsscener bag kulisserne i veteranbanen. Bl.a. kan man se hvordan lokomotiverne startes op og klar-gøres før det flere timer senere er parat til at modtage gæsterne.

Det eneste man kunne savne i videoen, er nogle mere direkte interview med banens folk, bl.a. fremtidsplaner og de problemer man slås med til daglig. Det vil gøre den mindre tam, og seeren vil føle sig mere nærværende end blot at være en tilskuer gennem kameralinsen.

Men dette må dog ikke afholde i at anskaffe sig videoen, for den er som sagt absolut seværdig. Og har man ikke været på MHVJ indenfor de seneste år, er den god som en appetitvækker inden man selv drister sig til at tage banen i åsyn. For det er den værd!

Tommy O. Jensen

Frederiksberg banegård og jernbanearkitekturen 1844-1864 Frederiksberg gennem tiderne XXV

Af Helge Erlandsen og Ida Haugsted
 160 s, karton omslag, rigt. ill.
 Udgivet af Historisk-topografisk selskab for Frederiksberg
 250,- kr

I 1998 omgjorde Miljøministeriet sin egen styrelses godkendelse af en ophævelse af fredningen af Frederiksberg gamle station og tilladelse til en nedrivning af stationens bygninger. En speget sag, der i sig selv udgjorde en interessant administrativ intrige.

Den primære anledning var Ørestads-selskabets projekt til anlæg af en metrostation, og dennes anlæg og den forestående åbning af metroens anden etape er anledningen til at Historisk-topografisk selskab for Frederiksberg har udgivet et bind i serien Frederiksberg gennem tiderne, der omhandler jernbanens arkitekturhistorie fra stationen på Solbjergvej over S-stationen på Falkoner Allé til situationen i dag.

Historikeren Helge Erlandsen og arkitekturhistorikeren Ida Haugsted har skrevet inspirerende om de mange aspekter i jernbanearkitekturen i og om København og ladet bogen omfatte også den tidlige danske jernbanebyggekunst som helhed med anlæggene i Holsten, 1844; Slesvig, 1854; til Nordbanen 1863-1864 inkl. Frederiksberg.

Disse pionér års jernbanearkitekter har hidtil stået i et tåget skær, men her kommer mere kød på. Vi præsenteres for en biografi over Roskilde stations arkitekt Johan Frederik Meyer, ligesom Nordbanens og altså Frederiksberg stations arkitekt Vilhelm Wolf fyldigt portrætteres. Vi lærer, at Meyer rejste til Amerika og Wolf blev inspektør for de kongelige slotte, og får derved en forklaring på, at der ikke kendes flere bygninger af hans hånd efter anlægget af Nordbanen.

Bogene er fint illustreret med både nutidige fotografier og mange arkivalske gengivelser af især farvelagte arkitekttegninger.

Thomas Kappel

Videor om jernbane og bytrafik i Danmark, Norge og Sverige

NYHEDER APRIL 2003



75 min i hifi/stereo
 Pris kr. 215,00



68 min VHS
 Pris kr. 240,-

På grund af kraftig stigning i udgifter til porto og emballage finder der en generel prisstigning sted pr. 1. maj 2003 på ca. 10% - men

TILBUD 1

Køb en af ovenstående nye videoer til fuld pris + en eller flere af vore øvrige videoer i kataloget til gammel pris og få derudover 20% rabat på gamle videoer.

TILBUD 2

Køb en eller flere videoer (- de to ovennævnte) fra kataloget og få 15% i rabat.

Begge tilbud er gældende indtil 1. maj 2003 eller så længe lager haves.

Til hver bestilling tillægges forsendelsesgebyr kr. 20,00 uanset antal film.

Filmene kan købes i abonnement, hvorved portoen spares.

Der findes mange flere titler i vort katalog der kan rekvireres fra:

VideoFinkan
 Havrevænget 19
 4760 Vordingborg
 Telefon 5534 6164 eller e-post:
videofinkan@mail.dk



Abschied von der Schiene 1991 – 1995

Af Fiegenbaum og Klee
200 sider med 258 ill. heraf 32 i farve
Forlaget Transpress, Stuttgart
Euro 32. –
ISBN 3-613-71057-9

Abschied von der Schiene 1996 – 1998

Af Fiegenbaum og Klee
144 sider med 162 ill. heraf 28 i farve
Forlaget Transpress, Stuttgart
Euro 26. –
ISBN 3-613-71091-9

Abschied von der Schiene 1998 – 1999

Af Fiegenbaum og Klee
192 sider med 277 ill. heraf 110 i farve
Forlaget Transpress, Stuttgart
Euro 32. –
ISBN 3-613-71144-3

De to flittige forfattere Wolfgang Fiegenbaum og Wolfgang Klee foresætter rækken af kronologiske beskrivelser af nedlagte personstrækninger i perioden 1991 frem til slutningen af 1999. Og det er ikke opmuntrende læsning for jernbaneelskere, tværtimod.

For nok blev der høstet lystigt blandt de mange vesttyske jernbaneforbindelser, men det var kun optakten til veritabelt blodbad på kilometer af personstrækninger, da de to Tysklænder blev slået sammen officielt i efteråret 1990. Det bevirkede også et tæt samarbejde mellem de to jernbanselskaber DB og DR, der senere smeltede sammen til Deutsche Bahn.

Nu kunne der rigtige skæres drastisk i øst og vest og bærer bind 3 tydelig præg af. Hvor jernbanen stort set blev bibeholdt i det nu opløste DDR uanset om det var lønsomt eller ej, blev der nu foretaget om-

fattende nedlæggelse på kryds og tværs af den forhenværende grænse. Men værst gik det ud over det tidligere DR 's nedslidte jernbanenet. Det beskrives indgående i bind 3 for perioden 1991 – 1995.

Men det er kun en stakket frist, for det bliver værre i bind 4. Det omfatter perioden 1996 – 1998 og hvor der ikke nedlægges mindre end 37 strækninger ! Og denne gang er det stort set kun de østtyske baner, der må stå for denne mere end kraftige åreladning. Og hver gang er det kombinationen af svigtende banerejsende med en stormende privatbilisme i det fhv. Østtyskland og en gennem årene konsekvent mangel på vedligeholdelse af banerne fra DR 's side. Der var kort og godt ikke kræfter og råd til at vedligeholde skinnerne. Det gamle DR rådede over godt 14.000 kilometer jernbane og det groft taget halvdelen af DB 's jernbanenet. Men ved genforeningen i 1990 blev det anslået, at alene oprustningen af DR 's net svarende til DB 's standard ville koste 100 milliarder DM. eller små 380 milliarder kr. Og det drejer sig kun om jernbanerne !

Bogens forfatter beskriver også nedlagte forbindelsesstrækninger foruden nyanlægninger i forbindelse med omfattende sanering af skinnenettet og så er der en samlet oversigt over nedlæggelser 1998 fordelt på de enkelte lande og med henvisning til KBS – numrene i køreplanen. Det hjælper på oversigten. Og det er som sagt stort set kun Mecklenburg – Vorpommeren, Brandenburg, der sammen med Sachsen er de største bidragsydere til de triste nedlæggelser foruden Berlin, Sachsen-Anhalt og Thüringen og så er Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz og Baden Württemberg sluppet nådigt – i denne omgang.

Forfatterne har gjort læsningen betydelig mere overskuelig, idet bind 3 og efterfølgende bind er forsynet med oversigtskort over Tysklands persontrafik og med kort fra 1990-1991. Spændende, men trist læsning.

Wolfgang Fiegenbaum og Wolfgang Klee slutter bind 4 med perioden 1996 – 1998. Og perioden 1998 til 1999 i bind 5 – tro det eller ej – i 1998 til 1999 af endnu flere nedlæggelser, nemlig ikke mindre end 52. Og atter slagtes persontrafikken i først og fremmest Mecklenburg – Vorpommeren, idet mere i Brandenburg og endnu mere i Sachsen – Anhalt, der kun overgås af Sachsen. Thüringen slipper heller ikke, hvorimod der kun sker ganske få nedlæggelser i det tidligere Vesttyskland. Forfatterne beskriver som i de øvrige bind forbindelsesstrækninger foruden nyanlæg foruden arbejds – og specialtrafik. Og så er der som i de øvrige bind 3 til 5 kortoversigt og i bind 5 er der ved hjælp af forskellige markeringer beskrevet nedlæggelserne i bind 1 til 4 foruden nedlæggelserne i bind 5.

Der er desværre sket noget kludder i forbindelse med markeringen, der ikke svarer til de aktuelle bind. Men det betyder ikke så meget for oversigten. Men som sagt er det trist og spændende læsning og hvor forfatterne og læserne kommer rundt alle afkroge og dele af Tyskland og hvor jernbanen spillede en meget væsentlig rolle i samfundsudviklingen.

Forlaget Transpress i Stuttgart er også en tysk – tysk historie. Det var oprindeligt DDR 's største specialforlag for jernbanelitteratur og med en meget omfattende produktion og mange medarbejdere

Forlaget var et statsforetagende og efter murens fald kom det ud i overskuelige økonomiske problemer og blev så købt op af det store forlagshus Paul Pietsch Verlage i Stuttgart. Og nu lever det glimrende og sund tilværelse med specialisering i jernbanelitteratur – og godt for det.

Som et ps. i al sorgen, kan vi glæde os over at de to forfattere også går den anden vej. De har skrevet en bog „Rückkehr zur Schiene“, der beskriver reaktiverede og ny personstrækninger 1980 – 2001. Den vender vi senere tilbage til.

Ole Henningsen

Bagsiden:

Sic transit...

Så holdt hun ikke længere! Den første MO – nr. 1951 („født MO 211“), leveret af Scandia/B&W i 1935, indledte en betydningsfuld epoke ved DSB, med indførelsen af robust dieseldrift. I alt 138 søskende nåede hun at få frem til 1958, hvor modellen endelig blev taget ud af produktionslinien hos Frichs. Gennem to generationer kørte hun landet tyndt indtil 1981, hvor hun blev skubbet til siden af friske MR-togsæt. Jernbanemuseet kunne ikke bruge hende, så hun blev istedet udrangeret og solgt til ophug i Bjerringbro.

En entusiast ville ikke se dette klenodie blive skærebændernes bytte, og købte hende fri for bevaring. I mange år stod hun ubeskyttet hen på Skælskørbanen, mens vejr, vind og hærværk langsomt men sikkert nedbrød hende. Men sidste år fik et oprydningssprojekt øje på hende og vurderede, at det ville være tvivlsomt om hun nogensinde vil kunne komme ud på skinnerne igen, endsige bare pyntes lidt op til at kunne fremvises for publikum.

Foråret 2003 blev damens sidste, væltet om på siden, berøvet sine hjul til nogle af hendes søskende i en bedre stand. Ventende på skrotsaksen fra Holbæk, der ville give hende endelig fred. Nu er hun væk, kun erindringen om et mislykket bevaringsforsøg står tilbage.

Netop denne sørgelige skæbne bekræfter, hvor vigtigt det var at få bygget foreningens vognhal i Marslev, således historien ikke gentager sig, når vi en dag gemmer et MR- eller Y-tog bort til fremtidens jernbaneinteresserede!

Tekst: Tommy O. Jensen Foto: Allan Støvring-Nielsen