



Dagen igennem blev lokomotiverne fra DDR præsenteret på den 23 meter lange drejeskive foran remisen. Her får BR 118 sig en svingom. Nederst er det den sovjetisk byggede BR 132 „Ludmilla“ der køres i stilling. Typen kunne ses på Tønderbanen for nogle år siden. Alle fotos er taget den 25.-26. august 2018.

Sommerfest hos DB's Museum i Halle (Saale)

**Tekst og fotos:
Thomas Hauerslev**

Hvis man gerne vil kikke på udenlandske museumstog i store mængder, er der rig lejlighed til det i både Sverige og Tyskland. Siden efteråret 2015 har min svoger og jeg en gang om året taget en lang togtur for at se på lokomotiver. Rejsen med jernbanen frem og tilbage er en væsentlig del af turen. Vi tager afsted fra København H fredag morgen og kommer hjem søndag aften. Hvor langt kan vi komme, og hvad skal vi se på? En weekend går hurtigt med togrejse fredag og søndag. Lørdagen kikkedes der på tog og jernbaner fra kl 10 om formiddagen til lukketid kl 18. En "high-impact" weekend, hvor oliepletter, rust, dieselos og kulstøv sætter sig dybt i tøjet.



I 2015 gik turen til Göppingen og den 32. modeltogsudstilling og for at se Märklins fabrikker. I 2016 gik turen til "50er Fest" på jernbanemuseet i Gävle i Sverige, og i 2017 kørte vi til DB's Museum i Koblenz for at opleve, hvordan en DB Museum sommerfest med ellokomotiver foregår. I år kørte vi til Halle (Saale) hvor DB Museum også har en afdeling med lokomotiver. I 2018 var temaet diesellokomotiver fra DR (Deutsche Reichsbahn) i det tidligere DDR. Det syntes vi lød spændende, og for os helt ukendt territorium.

Afsted fra Hovedbanegården med EC 38 kl 07:35 ad Fugleflugtslinjen til Hamburg, og derfra via Berlin til Halle (Saale), med ankomst 16:50. Vi havde ikke rigtig

heldet med os den dag, og undervejs var der masser af drama. EC 38 blev forsinket 15 minutter fra Hovedbanen, angiveligt fordi det oprindelige togsæt ikke kunne køre. DSB reddede selvfølgelig dagen, og i al hast blev to andre IC3 sæt sendt afsted fra Kastrupdepotet, og så kunne rejsen for de mange hundrede passagerer på perronen endelig tage sin begyndelse. Ind med os i vogn 81, og finde pladserne 21 og 22. Ind med kufferter i alle farver og størrelser. Dog ikke for os selv. Vi er på minimalrejse, eller "travel light for de fordringsløse", og rejser næsten uden bagage. Vi medbringer stort set kun det tøj vi går i, en tandbørste og det absolut nødvendige tøj i rygsækken.

Fulde af forventning kører vi afsted på 1. klasse mod Roskilde og derefter sydpå. Den barnlige begejstring og glæde ved at køre i tog sammen kommer til udtryk allerede efter 30 sekunders kørsel. Da vi passerer Dybbølsbro, udbryder min kupékammerat Bo og jeg samstemmende "Er vi der snart?". Nu kører det, og resten af turen foregår i samme høje humør! På med passagerer i Næstved og Vordingborg, hen over Storstrømsbroen og omsider er vi på færgen i Rødbyhavn. Frisk luft på dækket i 45 minutter, og så i land i Tyskland. I Puttgarden kunne toget ikke kommunikere med det tyske Indusi system. Hvad så? Bare vores tog ikke bliver aflyst! Efter 15 minutter fortsatte toget heldigvis mod målet - den store metropol Hamburg med den mægtige banegårdshal og 14 jernbanespor. Togskift til ICE 709, og togviserskiltene viste os vej. Da tiden var inde var der ikke noget tog. Hvad nu – sidste øjeblikks sporændring? Højtalerudkald er så utydelige, at man skal høre godt efter, for at forstå hvad der bliver sagt. „Sagde de noget om vores tog?“ Der kom et regionaltog ind på spor 5 for at sætte passagerer af. „Det var jo vores spor?!“. Men OK. Et øjeblik efter kom vores tog ind på spor 6 i stedet for. Ind i vogn 11, finde pladserne 85 og 86, og frem med de nyindkøbte sandwich og en tysk dåseøl. Endelig var vi på vej til Halle (Saale).

Lørdag morgen gik vi fra hotellet hen til DB Museum. En kort tur på en halv time. En nedlagt ringremise lige ved S-banestationen Halle Steintorbrücke. Adgang til museet foregår for enden af S-togsperronen, og kan



I Halle, er alle lokomotiver og vogne frit tilgængelige, og kan beundres ned i mindste detalje.

Her kan man fordybe sig i de tyske jernbanens historie, ledsaget af forklarende tekster og forskellige udstillinger.



Parade med DR's dieselklassikere af Sovjetisk og Østtysk oprindelse. Prægtige maskiner, der kunne trække de tungeste læs.



Lokomotiver skal være røde, og det gælder især maskiner fra de kommunistiske lande. Fabriks- og maskinplader beundres af store og små.



nemt overses fra vejbroen over stationen. Lugten af damplokomotiv og dieselos fra maskinerne afslørede imidlertid hurtigt, at "this is it". Solen skinnede fra en næsten blå himmel. Det var omkring 15-20 grader varmt, og vi havde udsigt til en tør dag, kun afbrudt af en enkelt regnbyge ifølge forudsigelserne på dmi.dk. Det holdt stik - vejret var fint hele dagen med vekslende skyer og frisk vind. Entrebilletten var overvældende lav. Kun 2,5 EUR pr næse. Et lille telt klemte inde imellem S-banen på den ene side, og ringremisens murværk på den anden side fungerede som billetkontor til herlighederne. Vi ankom til åbningstid kl 10, og indenfor var aktiviteterne i fuld gang. Der var allerede mange gæster i alle aldre og af begge køn, både børn og voksne. Forventningerne var helt i top.

Et jernbanemonument ved indgangen i form af et stort rødt drivhjulssæt fra et damplokomotiv bød alle gæsterne velkommen. DB's Museum ligger klemte inde imellem S-banen og en hovedvej, så der er ikke overvældende meget plads at røre sig på. Hovedaktiviteterne forgik udendørs omkring drejeskiven og de mange spor omkring den. Alle porte var åbne og lokomotiverne var kørt halvt ud af remisen, parkeret i en smuk bue side om side. En gigantisk stor dampmaskine af typen 03 var på vej ud på skiven i samme øjeblik som vi kom ind. Damp spruttede ud fra ventilerne, og ud af skorstenen væltede den velkendte røglugt. Fantastisk at se så stor en maskine fyret op. 03'eren sorte overbygning og de tre store rødmaledede hjul var et imponerende syn.

Remisen i Halle har 17 porte med sporforbindelse til drejeskiven. Porten til spor 1, 2, 3 og 17 er blændet af, så der er kun plads til at parkere små lokomotiver som f.eks en Köf imellem skiven og porten. Alle sporene ender i en 23 meter lang 350 ton drejeskive fremstillet i 1929 og rekonstrueret i 1987. Den elektriske drejeskive betjenes fra en lille hytte med trægulv i den ene ende af skiven. Dagen igennem kørte skiven rundt hele tiden med det ene lokomotiv efter det andet. Langs sporene ved de 17 porte, var der etableret et elegant fortov, så gæsterne kunne komme rundt uden at falde over skærver og skinnerne. Sikkerhed blandt skinner og lokomotiver blev i øvrigt håndteret meget professionelt af personalet i orange sikkerhedsveste. Enhver rangering til/fra drejeskive og ind/ud af pladsen blev guidet, så ingen af gæsten kom i vejen.

Jeg havde ledt forgæves efter et program for dagen. Adskillige forsøg på at henvende mig til museet på deres e-mailadresse havde været forgæves. Alle sporene var fyldt ud med lokomotiver fra DR. Bortset fra 2-3 spor med damplokomotiver, var det store og små diesellokomotiver. Selv om vi ikke havde dagens program, var det ikke svært at regne ud, at alle lokomotiverne skulle vises frem på skiven i løbet af dagen. Snurres rundt, så vi alle sammen kunne beundre farver, form og teknik fra alle tænkelige vinkler. Den skarpe formiddagssol badede de gamle maskiner i et fint sollys, og der blev taget billeder hele skiven rundt. Nogle af maskinerne kunne køre ved egen kraft og andre skulle hjælpes ind og ud, af museets lille grønne toakslede akkumulatorrangermaskine ASF 4 (Akku-Schleppfahrzeug). Drejskiveshowet blev ledsaget af kommentarer fra en ekspert, men som sædvanligt var PA anlægget til disse arrangementer underdimensioneret, så man kunne stort set ikke høre hvad der blev sagt. Det er også vigtigere at høre lokomotiverne.

Inde i remisen kikkede vi på den permanente udstilling af jernbaneeffekter rundt i remisen. Der var alt

man kunne tænke sig inklusiv mange plancher, der beskrev jernbanerne omkring Halle, nogle mindre modelbaner, og selvfølgelig nogle stationskilte. Der var dele til lokomotiver som f.eks. en rød saksepantograf i gulvhøjde, så man kunne røre ved den. Der var sikringsanlæg, og signaler, som blev demonstreret af en medarbejder. "B1 von Vitzenburg nach Gleis 1" stod der på skiltet. Remisen havde et sort træloft og dunkel belysning der gav en rigtig god stemning. Dæmpet lys, der fik en stor flot bourgognerød UIC personvogn med MITROPA logo i gule bogstaver på siden, til at se rigtig godt ud i spor 13. En "rigtig" togvogn og et pust fra 1960'erne, som man desværre ikke ser i Danmark længere. På to af remisens ca 4 meter høje vinduer var der malet relieffer inspireret af DDR lokomotiver. Vi kunne gå frit rundt blandt spor og maskiner. Nogle sporgrave var afspærret så man ikke kunne falde ned. Publikumstoletter lå også inde i remisen.

På spor 14-16 inde i remisen var der arrangeret salg af nyt og brugt modelbanelegetøj i forskellige mærker. Man kunne også forsyne sig med de obligatoriske kaffekopper, slips og t-shirts med lokomotivmotiver, og et overdådigt udvalg af kalendere, nøgleringe, sikkerhedsveste og kopier af et lokomotivmetalskilt med nummeret "03 1010" for 10 EUR. Det mest eksotiske var forskellige flasker med "Hallenser Dampfloköl" (Krautenlikör), en slags kirsebærlikør på 25%. Det er jo næsten ikke til at stå for. Uden for remisen var der yderligere salgsboder hvor man bl.a. kunne købe slipsenåle med et IC3 tog, og en eksotisk jernbane CD med "Sylvia, die Bergbahnkönigin". Man kan mærke, at pulsen stiger når man opdager disse uundværlige herligheder. Vi købte ikke nogen væsentlige souvenirs i remisen, da disse ting ofte ender som støvsamlere i en reol. Det har vi rigeligt af i forvejen.

Ude bag remiseområdet var der parkeret flere lokomotiver, både elektriske og dampmaskiner. Angiveligt fra museets egen samling. Nogle var der adgang til. Blandt de elektriske maskiner stod den klassiske AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft) E18 31 i en grøn variation med et flot rødt understel. E18 har en buet front med tre vinduer. Maskinen minder lidt om den klassiske 103'er fra 1965. Vi blev inviteret indenfor for at se maskinrummet. Store kobberledninger, trådnæt, isolatorer, nittede lofter og røde håndtag. Kompressorer, køling, afbrydere og olietryksbeholdere. Interiøret i maskinrummet var malet sort og rødt, og det var svært at se hvad der var strømførende. Måske lugter der af elektricitet og gnister som ved radiobilerne på Bakken når maskinen kører? Det er påfaldende hvor åbent det hele er, når man tænker på et moderne Vectron lokomotiv, hvor det hele er lukket pænt inde i grå 19" skabe. Førerummet var præget af datidens teknik. Store manometre, amperemetre, voltmetre og sortmalede AEG kørekontrollere i jern. En glad og imødekommende E18 rundviser fortalte begejstret om turen til Odense i 2010 med søstermaskinen E18 047.

Langs sporet ud af remisen ligger DB Regio Werkstatt Halle (S). De havde åbnet porten og parkeret et spritnyt S-togssæt fra Bombardier Transportation af typen 1442. Dagen igennem blev det flittigt inspiceret og brugt til at hvile benene og spise frokosten. Et fint moderne tog, som mange gæster benyttede sig af muligheden for at kikke på. De heldige børn fik en ballon af DB S-bahn. Langs DB Regio Werkstatt Halle (S) kørte der demonstrationsture med både diesel- og damplokomotiver. Det var populært, og der var kø dagen lang. Voksne og børn fik her muligheden for at opholde sig i førerummet og køre frem og tilbage med de store togmaskiner.



Forplejningen denne dag i Halle var lidt under middell. I Koblenz og Göppingen oplevede vi flere forskellige professionelle vogne/anhængere og telte med grillet kød og karrypølser og rigeligt frisk øl. I Halle var det lidt mere primitivt med det kulinariske. Kager, pølser, koteletter, brød, og flad øl. Ikke mindst den flade øl fra en enkelt ølfestuge til privatbrug var en skuffelse – og så lige i Tyskland! Den halvflade fornemmelse blev lidt opvejet af miljøet. Borde og bænke var stillet op imellem en gigantisk E95 02 i baggrunden og de mere moderne røde elektriske lokomotiver af typerne 142, 143 og 243 på den anden side.

Museet fortæller om DRs historie og jernbanen omkring Halle. En af hovedattraktionerne er elektrolokomotivet E18 31 fra 1935. Dieter Meisner (Deutsche Bahn AG), Thomas Hauerslev og den prægtige leddelte E95 02.





DB Museum har tre afdelinger. Hovedafdelingen i Nürnberg, og to underafdelinger placeret i Halle (Saale) og i Koblenz ved Rhinen.

DB Museum i Halle har siden 2003 huset køretøjer fra Deutsche Reichsbahn i DDR. Her en af klassikerne - V100 eller BR 110/112 - som også har været set herhjemme i en blå udgave ved adskillige

Det er sjovt og interessant at se lokomotiver som man ikke ser normalt. De store maskiner, hvor nogle af dem er fremstillet i USSR er imponerende. Både i størrelse men også i udtryk. De ser brutale ud når de står linet op ved siden af hinanden. Den Østtyske 219 minder også lidt om DSB's MZ i udtryk. Det er herligt at værdsætte farver og design af disse lokomotiver. Ikke mindst den store frontlygte på de Russiske maskiner er fede. Bordeaux farver med cremegule bånd og grå undervogn er også usædvanligt at se – men det ser godt ud. Der er en kunstnerisk værdi i at se disse maskiner. Det er nærmest helt skulpturelt. Det er fedt at komme tæt på maskinerne, røre ved dem, og fornemme hvordan 100 tons jern har trukket gods og mennesker igennem Tyskland i mange år og bidraget til udviklingen i samfundet.

Området er overskueligt, og vi bølgede frem og tilbage imellem remiseområdet og det åbne areal bag museet flere gange. Der skete hele tiden noget nyt, der kunne fotograferes i fugleperspektiv, frøperspektiv eller atypiske vinkler. Det tiltaler mig at lege med perspektiverne og tage billeder af detaljerne på maskinerne. De medbragte objektiver fra 10 til 300mm blev flittigt brugt. Kameraet står ikke stille i løbet af en togweekend som denne. 2018 var ingen udtagelse, og vi fik taget mere end 2.000 billeder i løbet af denne lørdag. Farver, puffer, fjedre, håndbøjler, lakering, hjul, mennesker



og bremseklodser. Alt sammen fotogent så længe man orker at være kreativ.

Vi så ikke andre gæster fra Danmark, og jeg lagde heller ikke mærke til om der var gæster fra andre lande. DB Museum har vist et stort lokalt og loyalt publikum til deres events. Museet i Halle er bestemt et godt sted for en god familieudflygt. Der var mange børn og deres forældre, der kikkede nysgerrigt på de store lokomotiver. Jeg kender ikke meget til DR maskinerne og deres historie, men det gør heller ikke så meget. Det er stemningen, remise- og museumsoplevelsen, og den fælles udflygt med min svoger, der er den drivende kraft og det attraktive ved sådan en weekend.

I modsætning til Danmark, er der tilsyneladende rigeligt af nedlagte ringremiser med tilhørende drejeskiver tilbage i Tyskland. Mange af dem er omdannet til lokale jernbanemuseer med betydelige samlinger af driftsklare lokomotiver. I forhold til danske forhold, er det imponerende at se mangfoldigheden og hvor mange STORE togmaskiner de kan stille op med til disse arrangementer vi har besøgt, og som der rent faktisk kan køre. Selv relativt små tyske byer har et jernbanemuseum. I den sammenhæng kan man jo undre sig over, at København - Danmarks hovedstad - ikke har et ordentligt trafik/jernbanemuseum for f.eks S-tog, lyntog og godstog, og måske biler og flyvemaskiner og skibe. Det er stedet hvor der bor flest mennesker, og hvor DSB's tog beforder flest mennesker hver dag. Med den rette ide og politiske vilje, kunne et nyt trafikmuseum af internationale dimensioner måske relativt nemt indrettes på den gamle Lersøen station, eller i det gamle Centralværksted på Otto Bussesvej, eller måske et sted ved kajkanten i Københavns havn?

En Tysk museumssommerfestdag som denne, er som at opleve et levende Märklinkatalog. Mange af de store maskiner som jeg ofte har set i modeltogskatalogerne bliver her præsenteret i levende live i fuld størrelse. Der er også meget stor variation af maskiner, både damp og diesel som gør det spændende at se, og høre. Lyd fra bremses, ventiler og cylindere på en smuk augustdag er meget tilfredsstillende. Rumlende dieselmotorer og lugten af dieselos og kulfyrede lokomotiver, med masser af kulrøg fra gigantiske damplokomotiver dagen lang, gør et besøg af denne slags til en stor sansoplevelse. Hvis man trænger til at se og høre på store rå lokomotiver for fuld skrue(kobling) en hel dag, og uden alt for meget museumspænning og sniksnak, så er dette en måde at gøre det på. Det er nemt at komme i snak med de andre gæster og personalet. Selv med mit begrænsede tyske ordforråd, der i praksis er begrænset til at læse køreplaner, sige "Tak", købe øl og spørge om vej, er det muligt at begå sig uden problemer.

Det er inspirerende at se hvordan et arrangement som dette afvikles med (formoder jeg) frivillig arbejdskraft. Folk er søde og venlige og vil gerne vise deres lokomotiver frem. Tiden gik hurtigt for os den dag. Otte timer fløj afsted, og vi var trætte på en tilfredsstillende måde efter en lang dag. Mæt af oplevelser returnerede vi til Vanløse dagen efter med SD kortet fuld af billeder til sortering. Hvor skal vi hen i 2019? Skal vi se en Krokodille i Erstfeld, opleve Bahnpark Augsburg, Weimarer Eisenbahnfest eller noget helt andet? Det vil tiden vise, og vi har kun ét spørgsmål: "Er vi der snart?" ♦♦