



Så meget strampoleret skønhed på stribe ser man ikke hver dag! Fem Deutsche Reichsbahn kæmper på stribe: 50 0072-4, 50 3600-9, 52 3548-6, 52 8168-8 og 52 8195-1. Foto den 20. maj.

T/R til Nördlingen i Bayern...

I 2015 aftalte min svoger og jeg at tage på en lang togtur til Tyskland og opleve „Märklin Days“ i Göppingen nær Stuttgart. Senere fulgte lignende ture til DB's Museum i Koblenz og Halle, en tur til Järnvägs-museet i Gävle, og i efteråret 2022 et besøg i Wuppertal for at se „svævebanen“.

Rejseformatet er altid det samme. Hvor langt kan vi nå, når vi tager afsted fredag morgen fra Københavns Hovedbanegård med det første tog til Hamburg, og skal være hjemme igen søndag aften? Efter tre år med coronabegrænsninger kan man igen rejse med tog i Tyskland uden mundbind. Lad os så komme afsted!

Tekst og fotos Thomas Hauerslev

Under mottoet „2nd Railway Festival Nördlingen“ havde Bayerisches Eisenbahnmuseum inviteret til flere dages „dampfest“ med MEGET store damplokomotiver. Det lød lovende, så det måtte vi prøve.

Den 19., 20. og 21. maj gik turen derfor til Nördlingen, der ligger i Bayern. Turen gik via Hamburg med DSB's bedagede IC3-tog og dernæst en moderne ICE4 til Donauwörth via Berlin og Nürnberg. Det sidste stykke foregik med et spritnyt elektrisk Siemens 3-vognstog med regionalbanen til Nördlingen.

En lang tur på næsten 15 timer, fra kl. 6 om morgenen til kl. 20:40. Alle tog kørte til tiden hele vejen. Sådan skal det være! Hjemturen om søndagen kørte

næsten lige så godt, indtil vi strandede på Flensburg hovedbanegård sammen med 2-300 andre passagerer uden realistisk mulighed for at komme videre. En bemærkning herom i slutningen af historien.

Bayerisches Eisenbahnmuseum

„Der Verein Bayerisches Eisenbahnmuseum e. V.“ – eller blot BEM – i Nördlingen er et levende museum med en remise med 15 porte, en 20 m drejeskive, værkstedsremise med to spor og arbejdsgrav, vandkran, kulkran og meget mere. Museet startede i 1985, og har opbygget en imponerende samling af lokomotiver og vogne. På deres hjemmeside kan man se samlingen. Der er museumsbutik med DVD, iskager, postkort, magasiner, skilte, kasketter, motivkopper, puslespil m.v. Åbningstiden er 9-17, og på deres side kan man se hvilke dage, der er åbent for besøg. Adgang for gående foregår via en gangbro fra stationen.

Lokomotiver og vogne er oprangeret i remisen og udendørs på stationens lange spor. Desuden er der en stor samling maskiner og vogne oprangeret på et areal ved stationen, der tidligere har tjent som vognladningsstation med læsserampe og det hele. De fleste enheder i „mint condition“, bl.a. røde skinnibusser, flere grønne 151, V100, E63, E113, E94 mfl. Mange (de fleste antageligvis) er omlitret fra DB til „BB“ = BayernBahn GmbH.

Et stort antal museumsgenstande er oprangeret på to-tre spor østpå i retning væk fra museet. Mange af genstandene er rustne, og ser ikke umiddelbart ud til nogensinde at komme til at køre igen. Skrot er et pænt ord, men ikke desto mindre fascinerede at se på. Der er ikke adgang til det hele, og meget er dækket af blade og græs.

Museumskørsel og Lokomotivparade

Vores første aften i Nördlingen foregik på „Blaue Glocke“, et lokalt familiedrevet Gasthaus, med en schnitzel og et lokalt brygget glas øl. Næste morgen blev vi vækket af kirkeklokkerne kl. 5:30. Vi havde udsigt til en god dag med temperaturer mellem 16 og 22 grader, let skyet og ingen regn. Morgenmad på hotellet kl. 7, og derefter praktisk påklædning, og rigeligt med solbeskyttelse f30 og kasket. Vi var klar! Allerede foran hotellet lugtede der af damp og kul. Hvis det ikke var, fordi museet lå på den anden side af banen, ville vi allerede have været helt ternet i hovedet af at glo igennem hegnet.

Adgangsbillet købte vi ved den gl. læsserampe, hvor to museumsfrivillige havde det noget utaknemmelige job at sælge billetter under åben himmel dagen lang. 15 € pr. næse, og vi fik vores festivalpas på armen.

Museet har deres egen ca. 40 km lange strækning at køre på imellem Nördlingen og Gunzenhausen, og i dag var det en flot grønmalet bayersk S 3/6 3673 med nummeret 18 478, der kørte turen. På krogen var det grønne 4-akslede personvogne, med røde plyssæder, beige paneler, gummivulst og røde døre. Vi valgte dagens første tur kl. 10:20. Billetter á 30 € pr. næse købte vi på perronen af to til lejligheden uniformsklædte togførere og togbetjent. En times kørsel i det smukkeste tænkelige landskab med grønne og gule marker med græs og raps på hver side af skinnerne. Langs ruten stod adskillige entusiaster og fotograferede. Undervejs kom personalet og bad om at se „FAHRKARTEN“!



Driftsdepotet byder velkommen med salg af skilte og modeltog bag typerne 38 og 44.



Familier med børn, unge og gamle var med toget. Vinduerne kunne rulles ned, og ned langs togstammen hang entusiasternes ud af vinduerne med kameraerne. Vind, damp, kulstøv og vand blæste i ansigtet. Efter en time var vi fremme i Gunzenhausen, og maskinen løb om til den anden ende af toget for at køre tilbage. Skuet blev fulgt på perronen. Vi var retur kl. 12:50, og så var det tid til selve museumsfesten. PERFEKTO!

På remiseområdet blev vi mødt af en sky af røg og damp fra de mange opfyrede damplokomotiver – grænsende til det kvælende. Jeg vil anslå, at der har været imellem 10 og 15 lokomotiver under damp

Kongelig 4-cylindret majestætisk dampkraft, her i form af S 3/6 nr. 3673 fra Statsbanerne i Bayern.





I autentisk påklædning byder personalet Dem hjertelig velkommen til store oplevelser.

Dagens menu. En oral nydelse eller blot to udbrændte pølser med en skefuld kartoffelsjap? Men øllet smagte!

denne dag. Inklusiv dem, der var på besøg fra München og Fürth/Nürnberg. Heraf var der mange store togmaskiner som f.eks. typerne 01, 41, 44, 50, og 52. Type 50 kørte i Danmark i nogle år som Litra N. En imponerende maskine, hvor størrelse og udtryk er ærefrygtindgydende. Det er sjældent, at man kan se så mange store maskiner på den samme dag, fik jeg at vide af en anden gæst. Desuden havde museet også en del „døde“ maskiner af disse typer, der blev vist frem på skiven. Det karakteristiske er sorte maskiner med røde hjul, „undervogn“ og gangtøj. Det ser bare FEDT ud!

Gangtøjet på det 5-koblede godstogslokomotiv 50 778 – meget lig litra N i Danmark.

Efter vores museums kørsel var det tid til frokost. I remisen var der indrettet orange borde og bænke til gæsterne. Vi købte billetter til dagens kulinariske højdepunkt (troede vi); kartoffelsalat og Bockwurst samt

en fadøl. Maden var beskeden i kvalitet – grænsende til det ringe – men man er ikke så kræsen sådan en dag. Den kolde øl var naturligvis god. Røg fra grillen blæste ind i remisen, og det var ikke så smart – især ikke for de frivillige, der skulle stå i røgen hele dagen. Det var ironisk at se „No Smoking“ skilte på træ søjlerne. Udendørs opdagede vi en pop-up „Biergarten“ i det fri, hvor vi senere holdt en pause. Begge steder kunne man kun betale kontant. Det er sgu for bøvlet, at man ikke kan bruge kreditkort til sådan et arrangement.

Ved drejeskiven var der aktivitet dagen lang. Rigtig mange maskiner blev hevet frem og roteret, imens de mange gæster tog billeder. Der var igen mange familier med små børn, og mange gæster med gråt hår. Der var ikke mange unge mennesker at se, bortset fra dem, der betjente maskinerne. Ved kul- og vandkranen var der også aktivitet, hvor publikum kunne følge med. Noget af personalet bar autentiske jernbaneuniformer, der understregede festlighederne. Museet holdt også rundvisninger udført af en sagkyndig medarbejder – naturligvis iført officiel jernbanekasket.

Efter en dag, hvor man har trådt rundt i ujævnt terræn, skærver og skinner, bliver man træt i benene. Man kunne ønske sig en bænk eller to ved skiven, men i stedet satte vi os på nogle gamle betonfundamenter og blot indsnusede atmosfæren og det flotte sceneri. Puffer ved puffer stod de store maskiner i en let bue ved siden af hinanden i eftermiddagsso-len. Ved lukketid tyndede det ud blandt gæsterne, men mange blev lidt endnu for at nyde de store maskiner, der var linet op ud for hver remiseport.

Efter aftenmaden på en af byens førende (og travle) restauranter vendte vi tilbage til et sidste kik. På det tidspunkt var den grønne bayerske S 3/6 vendt tilbage til drejeskiven og på vej på plads blandt en 38'er og en 52'er og alle de andre togmaskiner. Det var tid til det store paradebillede. Roen var faldet over museet, og den sidste maskine var kørt i hus.

„Vi vil så gerne have, at du bliver lidt længere“

Billetten købte jeg på bahn.de ultimo februar, men ganske kort tid efter blev oprangeringen lavet om. IC-vognene, DSB har lejet, ville alligevel ikke blive godkendt til kørsel inden vores tur. Jeg bookede nye pladser i IC3-toget i stedet. Kort tid



efter var der igen ændringer på Østfyn med en såkaldt „togbus“ imellem Odense og Nyborg på vores hjemtur. OK, det er i hvert fald til at leve med.

Turen hjem gik planmæssigt. DB kørte til tiden. Præcision som „da mor var dreng!“ Alt kørte planmæssigt, lige indtil afgang fra Hamburg med to IC3-sæt i spor 6 kl. 16:54. Angiveligt pga. defekte toiletter blev alle passagerer gennet ud igen. DB anbefalede, at vi søgte over i et 4-vogns NAH.SH dobbeltdækkersæt der kørte til Flensburg fra spor 11 kl. 17:43. Omtrent 2-300 passagerer skulle finde pladser blandt de andre lokale rejsende, og det betød, at dette regionaltog var PROPPET. Kunderne sad overalt, på trapper, gulvet og i bagagesektioner.

Undervejs var der ikke noget information om, hvordan DSB havde forestillet sig videretransport fra Flensburg, bortset fra hvad man kunne læse på bahn.de – et enkelt IC-tog til Fredericia en time efter vores ankomst! Jeg ringede til DSB's kundeservice umiddelbart efter afgang og underrettede butikken om, at om to timer ville der stå et betydeligt antal passagerer i Flensburg og mangle videre transport nordpå. Hvis ikke DB allerede havde kontakten DSB, var dette chancen for at være proaktive og sikre kunderne, hvad de har betalt for.

For at gøre en lang historie kort, så skete der intet. 2-300 passagerer med rygsække, kufferter og barnevogne strandede i Flensburg. Den ene bus, der dukkede op kl. ca. 21, erstattede kun IC-afgangen kl. 20:48 til Fredericia, der i mellemtiden var blevet aflyst. Bussen havde således ikke plads til alle de strandede passagerer. Passagererne måtte selv finde ud af at arrangere transport. DSB = „Dårlig Service Beklager“, var der nogle, der jokede på perronen.

I vores tilfælde kom vi med førnævnte bus til Tinglev, hvor vi kl. 22:10 stod på ICL fra Sønderborg til Odense. Togbus til Nyborg og hjem med IC 70432 kl. 01:32. Vi landede på Hovedbanegården kl. 02:55 – fem timer senere end oprindeligt planlagt. 10 timers jernbanetransport fra Hamburg og hjem er ikke rigtigt „Warp-speed“, men med tre tog og to togbusser lykkedes det. Man får da noget for pengene. Det er næsten ligesom Fakta reklamerne „Vi vil så gerne have, at du bliver lidt



Trekoblet high-end ingeniørarbejde fra 1927 med drivhjul „så høje som Rundetårn“.



længere“. I øvrigt kørte de to defekte IC3-sæt tomme fra Hamburg til Padborg kunne vi læse på bahn.de!

Den bizarre oplevelse med DB/DSB tog heldigvis ikke begejstringen fra os. Sammenlagt var det en god oplevelse at overvære „2nd Railway Festival Nördlingen“, og at være til „dampfest“ med de gigantiske maskiner. Bayerisches Eisenbahnmuseum var et spændende sted, med museumstog lige uden for døren og en stor udstilling af historiske lokomotiver og vogne. Nördlingen og museet kan anbefales, hvis man er på de kanter. 🚂

Strømlinede elektriske lokomotiver af typerne 103 (1971) og 113 (E10) (1962).

Paradebillede med 18 dampmaskiner i Nördlingen lige før solnedgang.

