



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

4-5

20. ÅRGANG

SEPTEMBER 1980

KR. 12,50



Nyt fra UK-Modeller

Jeg ville have brugt annoncen her til at skrive om vores nyheder til den kommende sæson, men der er ikke plads til det, hvis det skal gøres ordentligt.

Derfor vil jeg nøjes med at anbefale vores nye katalog, som udkommer i september, med flere sider, og i en plastic mappe. Prisen er 10 kr., hos forhandlerne eller direkte fra os.

Vi har også vores eget blad, **UK-Modelinformation**, som beskriver nye produkter, samt bringer artikler af interesse til modelbyggere. Det sendes for 5 kr., eller kan afhentes i hobbyforretningerne. Nr. 4 udgives også i september.

Med venlig hilsen

UK-Modeller ApS

Postbox 32, 2620 Albertslund

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

SKINNESLIBNING



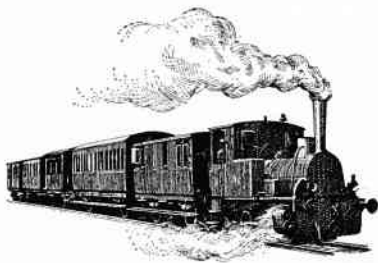
SPENO slibetog TRR 985

Sophus Berendsen A-S
Ingeniørafdelingen,
repræsenterer Speno
International SA i Norden



SOPHUS BERENDSEN A-S
INGENIØRAFDELINGEN

TOLDBODGADE 33 . 1253 KØBENHAVN K . TLF. (01) 14 85 00 . STORE TORV 10 . 8000 ÅRHUS C . TLF. (06) 12 04 22



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

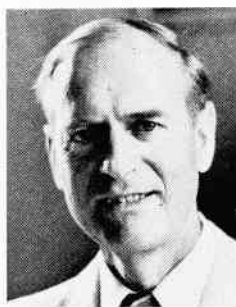
Den nye superfærge »Dronning Ingrid« kom til Storebælt den 29. juni men blev først officielt overtaget af DSB den 21. juli. Den indsattes i regelmæssig sejlads (som godsfærge) den 11. august, blev officielt præsenteret den 20. august og indgik endelig i ordinær sejlplan den 28. august.

Foto: DSB (Reklamesektionen).

20. årgang

September 1980

Nr. 4-5



Povl Hjelt

Den 1. september kunne generaldirektør Povl Hjelt fejre dobbeltjubilæum, den dag havde han været 40 år i DSB – og han havde samtidig været generaldirektør i 10 år.

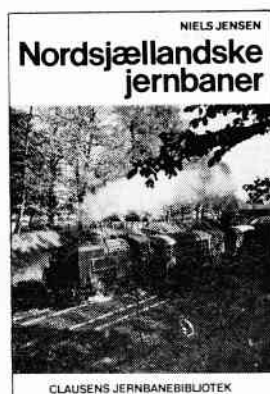
Jernbaneentusiaster elsker data, når det gælder rullende materiel og faste anlæg, men hvad ved vi om den mand, der også har haft tid til at vise vor forening interesse i de ti år, han har stået for styret af Danmarks store vognmandsforretning:

Povl Hjelt er født den 29. juli 1921 i Asdal ved Hjørring, han blev student i 1940 og ansat hos DSB samme år. Samtidig med at han gennemgik den traditionelle trafikassistentuddannelse gennemførtes et jurastudie med afsluttende embedseksamen i 1950. Povl Hjelt var i et par år deltids-beskæftiget som fuldmægtig hos Kammeradvokaten, han blev kontorchef hos DSB i 1963 og afdelingschef i den daværende Handelsafdeling i 1968 – for som nævnt at afløse P. E. N. Skov som øverste chef i 1970.

Povl Hjelt glædede foreningen ved at deltage i vor 10 års fødselsdagsfest i januar 1971 – og DJKs medlemmer vejrede straks morgenluft for banerne efter mødet med dette venlige og meget udadvendte menneske. Vi blev ikke skuffede – i hastig rækkefølge fulgte i årene: Designprogram, DSB system transport, områdedrift, styrevognstog, første generation IC-færger, Intercity-systemet (K-74), regionaltrafik på Sjælland, Plan 1990 (og de løbende fem-års planer), MR-tog og timedrift i Jylland og på Fyn – og så er der alligevel glemt en masse (men det kan slås op i gamle numre af »Jernbanen«).

Vi i DJK vil ønske Povl Hjelt til lykke med dagen og udtrykke vort ønske om, at virksomheden DSB (som han selv ynder at kalde den) vil nyde godt af hans inspirerende ledelse i mange år endnu (og redaktørerne ved dette tidsskrift kan lidt egoistisk tilføje – at i de år, vil vi aldrig komme til at lide af stofmangel).

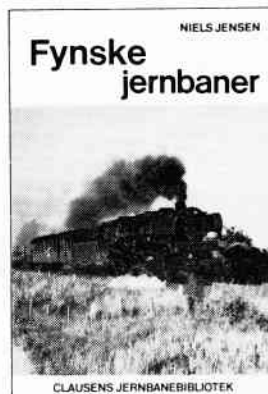
Ole-Chr. M. Plum og Erik B. Jonsen.



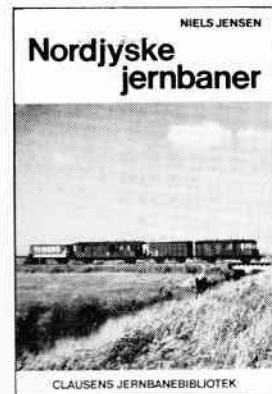
Nordsjællandske jernbaner
80 s. Kr. 29,90



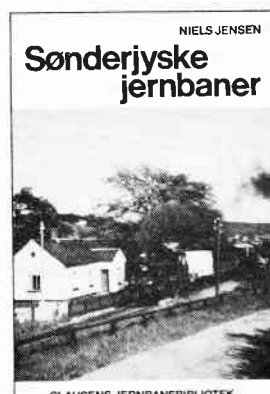
Vestsjællandske jernbaner
103 s. Kr. 47,15



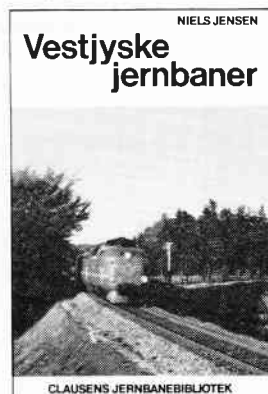
Fynske jernbaner
112 s. Kr. 36,60



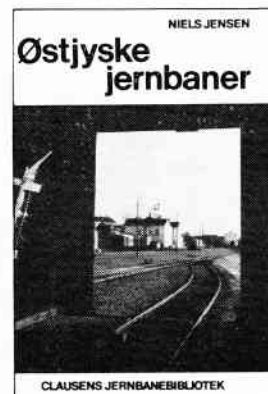
Nordjyske jernbaner
120 s. Kr. 40,85



Sønderjyske jernbaner
80 s. Kr. 29,90



Vestjyske jernbaner
112 s. Kr. 40,85



Østjyske jernbaner
156 s. Kr. 59,45



Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm
112 s. Kr. 40,30



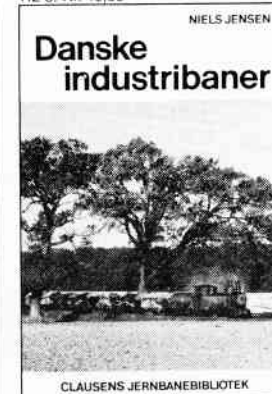
Danske jernbanefærger
96 s. Kr. 44,10



Midtjyske jernbaner
116 s. Kr. 59,35



Sydøstjællandske jernbaner
96 s. Kr. 57,10



Danske industribaner
88 s. Kr. 53,25

KUPON

Send mig pr. postopkrævning:

- ☐ Nordsjællandske jernbaner
- ☐ Vestsjællandske jernbaner
- ☐ Fynske jernbaner
- ☐ Nordjyske jernbaner
- ☐ Sønderjyske jernbaner

- ☐ Vestjyske jernbaner
- ☐ Østjyske jernbaner
- ☐ Jernbaner på Lolland-Falster og bornholm
- ☐ Danske jernbanefærger
- ☐ Midtjyske jernbaner
- ☐ Sydøstjællandske jernbaner
- ☐ Danske industribaner

Navn _____

Adresse _____

Postnr./by _____

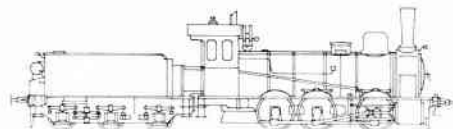
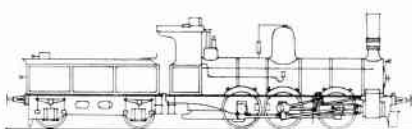
Gennem boghandler _____

Kuponen kan sendes til:

Clausen Bøger, Landemærket 11, 1119 København K.

GR 129

db clausen bøger - håndbøger De har brug for



LONG-BOILER

Af Povl Wind Skadhaug

Indledning

Det følgende skulle give et indtryk af, hvad betegnelsen long-boiler står for. Der fremlægges ikke noget egentlig nyt, men bringes en oversigt over en både geografisk og kvantitativt begrænset udvikling, som dog udgør en betydningsfuld del af damplokomotivets historie. For at fastholde overblikket og øge anskueligheden er fremstillingen ret forenklet, og en lang række detaljer er udeladt. Artiklen er skrevet i den formodning, at emnet må have væsentlig interesse netop for danske jernbaneinteresserede som følge af den sammensætning, damplokomotivbestanden i Danmark fik.

På grund af long-boiler lokomotivernes engelske oprindelse har det været naturligt at notere hjularrangementerne i Whyte's system, som ganske vist stammer fra Amerika (Frederic M. Whyte var funktionær ved New York Central Railroad) og desuden er af nyere dato (år 1900) end næsten alle de i artiklen omtalte maskiner, men til gengæld er så indarbejdet i engelsk jernbanelitteratur, som tænkes kan. For dem, der eventuelt føler sig lidt usikre i Whyte's system, følger her en oversættelse (der kun omfatter de i artiklen nævnte hjularrangementer):

Toakslede	Treakslede	Fireakslede
0-2-2 A1	2-2-2 1A1	4-2-2 2A1
2-2-0 1A	4-2-0 2A	2-4-2 1B1
0-4-0 B	0-4-2 B1	0-8-0 D
	2-4-0 1B	
	0-6-0 C	

Definition

En praktisk brugelig definition af begrebet long-boiler lokomotiv lyder således: et konventionelt damplokomotiv med (hyppigst) 3 eller (sjældnere) 4 aksler, der alle er

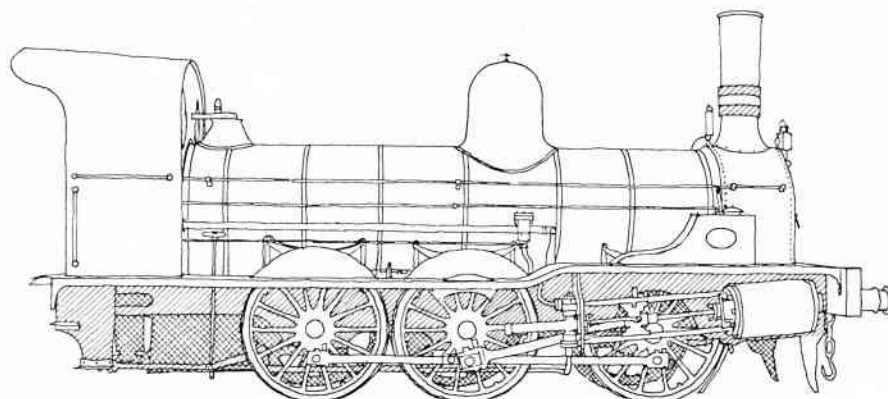
placeret mellem røggasser og fyrkasse. Fra denne definition er der en betydningsfuld undtagelse, hvorom senere. Selve betegnelsen long-boiler locomotive betyder lokomotiv med lang kedel. Men der er jo så mange lokomotiver, der har haft en lang kedel uden at være long-boilere, så udtrykket kan i virkeligheden kun forstås i historisk sammenhæng.

Skrivemåden for long-boiler varierer, også i det engelske sprog, som betegnelsen hører hjemme i. Der bruges både to adskilte ord, to ord med bindestreg, og ét ord. Første bogstav kan være stort eller lille, der benyttes til tider anførselstegn, sammensætningen kan være med engine (maskine) eller locomotive, og betegnelsen kan også benyttes sammen med andet, f.eks. hjularrangementet. Af og til skrives long-boilered («lang-kedlet»).

Forudsætninger

Som bekendt var Rainhill-konkurrencen i 1829, der blev vundet af Stephenson-maskinen »Rocket«, en skelsættende begivenhed. Nu var damplokomotivet pludselig blevet en selvfølgelighed i stedet for et kuriosum. Men en lang udvikling lå for. Først skete der i løbet af få år en væsentlig forbedring af det toakslede lokomotiv (der er i denne sammenhæng set bort fra bl.a. Timothy Hackworth's treakslede maskiner på Stockton-Darlington banen, der snarere må betragtes som noget sideløbende med end som et led i den almindelige udvikling). En vis foreløbig afklaring var at finde både i Robert Stephenson's »Planet«-type, der havde hjularrangementet 2-2-0, og i hans »Samson«-type, der var helkøbt, d.v.s. med hjularrangementet 0-4-0. Men stadig i begyndelsen af 1830'erne afledtes af dem begge nye typer ved tilføjelse af en ekstra aksel bag fyrkassen, så resultatet blev »Patentee«-typen 2-2-2 og »Hercules«-typen 0-4-2. Af sidstnævnte fremstod »Atlas«-typen 0-6-0. Også den tilbageværende mulighed for et treakslet hjularrangement kom til: »Victorieuse«-typen 2-4-0.

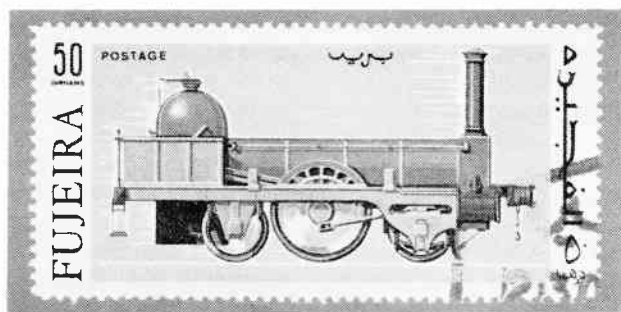
Så smuk kunne en helkøbt long-boiler maskine tage sig ud i al sin enkelhed. På skitsen, der har det kendte fabriksfoto af DSB litra E nr. 36 som grundlag, bemærker man den bag krydshovedet anbragte og direkte med dette forbundne fødevandspumpe. Endvidere falder den lille engelske lygte foran skorstenen i øjnene. Længden af rødkedlen, i engelsk mål 13 ft 10 in, svarede på dette lokomotiv fra 1868 stadig helt til de intentioner, Stephenson arbejdede ud fra, da han i 1841 »opfandt« long-boileren. Og på H'ernes efterkommere, litra G, var kedellængden praktisk taget den samme.



De treakslede lokomotiver blev for en stor dels vedkommende udført uden flanger på midterste hjulsæt. De løb for øvrigt også væsentligt roligere i sporet end de toakslede maskiner, men det var en kvalitet, man fik i tilgift. Formålet med den ekstra aksel bag fyrkassen var nemlig at kunne bygge tungere og kraftigere lokomotiver uden at øge akseltrykket tilsvarende. Datidens spor var skrøbelige.

Princippet udformes

De driftsmæssige erfaringer, man fik med nævnte lokomotivtyper, både to- og treakslede, afslørede uløste problemer. Det gik hårdt ud over pladerne i såvel røgmåler som skorsten; de nærmest »brændte« it. Og glødende partikler slyngedes i vel rigeligt mål op af skorstenen, når maskinerne arbejdede. Det blev både gennem direkte iagttagelse af disse kendsgerninger og gennem eksperimenter klart for Robert Stephenson, at alt for meget af den ved forbrændingen frembragte varme gik til spilde. Derfor besluttede han at øge længden af røgrørene rundt regnet 50% fra de sædvanlige ca. 9 ft til 13–14 ft (fra ca. 2,7 m til godt og vel 4 m).



Det er England, man regner som jernbanens fædreland. Ifølge The Guinness Book of Rail Facts and Feats blev det første frimærke i Storbritannien, på hvilket man kunne se et lokomotiv (og det var endda et stykke legetøj), dog mærkeligt nok ikke udstedt før ved juletid 1963. Ikke desto mindre kan man illustrere damplokomotivets historie med frimærker alene. Årsagen ligger dels i, at andre jernbanenationer langt tidligere har haft øjnene åbne for damphestens egnethed som frimærkesmotiv. Og dels ligger den i, at der er gået inflation i frimærkebegrebet; mange mærker udstedes i virkeligheden ikke som frigørelsesmidler, men som samleobjekter. I denne »sport« deltager også lande uden andel i damplokomotivets historie, og således har ovenstående mærke set dagens lys. Det forestiller et lokomotiv af den franske blandingstype fra 1846, hvormed Benoit Clapeyron søgte at kombinere Stephenson's oprindelige long-boiler model med forskellige træk fra maskiner, bygget af den fra England indvandrede jernbaneingeniør Buddicom. - Forstørret gengivelse.

Det havde vel været naturligt at øge akselafstanden i takt hermed, men det lod sig ikke gøre. Man benyttede dengang på større stationer ofte drejeskiver til forbindelse mellem sporene, og det var ganske almindeligt at koble lokomotiv og tender fra hinanden og manøvrere dem hver for sig. Drejeskiverne var nemlig små, nærmest svarende til de vogndrejeskiver, man også i langt senere tider har benyttet under trange pladsforhold i stedet for sporskifter og kurver, f. eks. ved industri- og havnespor. Stephenson var på grund af drejeskiverne nødt til at bibeholde den koncentrerede hjulplacering, og dermed opstod long-boiler lokomotivet i sin første form.

En af fordelene ved den nye type var en bedre udnyttelse af brændslet. En anden var den frie placering af fyrkassen,

som Stephenson udførte i stående form og med »gotisk« afslutning foroven. Samme type havde han tidligere benyttet på nogle »Patentee«-maskiner til Great Western Railway, og en lignende fyrkasse havde konkurrenten Edward Bury brugt til sine maskiner, dog med halvkugleformet overdel. Også på et andet punkt lignede Stephenson's long-boiler konstruktion et Bury-lokomotiv: der var kun indvendige rammer.

Nogle årstal

Man kan både støde på årstallene 1841, 1842 og 1843 som long-boilerens oprindelsesår, og faktisk kommer det an på sammenhængen, hvad der passer:

Robert Stephenson fik udstedt patent på den nye konstruktion 23. juni 1841, og de første to maskiner af slagten blev bygget samme år. Den ene blev leveret til York & Midland Railway, og den anden til Northern & Eastern Railway. De blev altså begge »hjemme«.

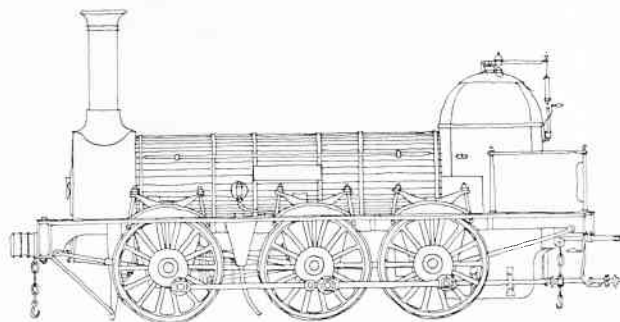
I Tyskland kom de første long-boilere 1842 på Badische Staatsbahn, mens denne endnu havde »irsk« bredspor, 5 ft 3 in = 1600 mm. Ligeledes i 1842 byggede Stephenson de første long-boilere med hjularrangementet 2-4-0.

I 1843 byggede han de første to long-boilere 0-6-0, og samme år kom der long-boilere til Frankrig, på jernbanen Paris-Orléans.

I samtlige disse tilfælde havde maskinerne indvendige cylindre. I 1845 blev der imidlertid, også på Paris-Orléans taget long-boilere med udvendige cylindre i brug.

Fremgang og tilbageslag

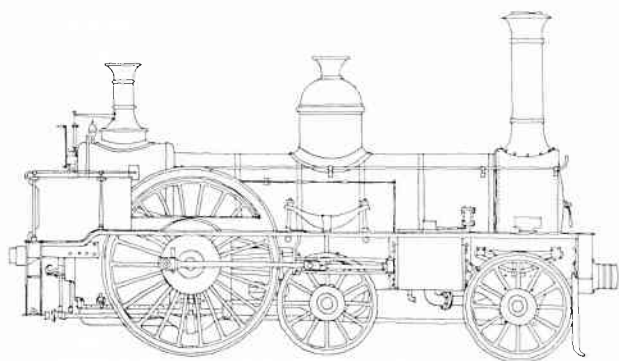
Det gik på en måde strygende. Licensbygning fandt sted straks fra begyndelsen, og det var også den, der lå bag overgangen til udvendige cylindre. Den skyldtes nemlig, at nogle af dem, der ønskede at bygge på licens, ikke havde den fornødne ekspertise med hensyn til fremstilling af krumtapaksler i den fra England kendte kvalitet. Robert Stephenson lod sig derfor overtale til en konstruktionsændring.



Godstogsmaskinen »Hector«, bygget af Kitson i Leeds i 1845, minder meget om Stephenson's samtidige long-boiler maskiner med alle tre hjulsæt koblede. Den er et eksempel på den interesse, der fra begyndelsen viste sig for at bygge de patenterede Stephenson-konstruktioner på licens, og den står som en tidlig repræsentant for den type, hvis hjularrangement man frem for noget forbinder med begrebet long-boiler.

Og efter at man nu havde fået en maskine, der var så enkel som muligt i vedligeholdelse og kunne udvise betragtelige brændselsbesparelser, hvortil kom fordelene ved, at Stephenson-gliderstyringen var introduceret på den, gik typen sin sejrsgang.

Alt var dog ikke rosenrødt. Det, man kalder Battle of the Gauges («Sporviddekrigen»), var brudt ud. Og i den foreliggende form kunne de normalsporede long-boiler lokomotiver ikke tage kampen op mod de store maskiner på den bredsporede Great Western Railway (sporvidde 7 ft 1/4 in = 2140 mm), hvad hastighed og trækraft angik. Long-boilernes løbeegenskaber var som følge af det store udhæng i begge ender alt for dårlige; de var ligefrem farlige, og adskillige dødbringende afsporinger blev resultat af forsøg på at køre hurtigt.



Både George Stephenson og hans søn Robert gik til stadighed ind for sporvidde 4 ft 8 1/2 in = 1435 mm. Derfor lyder det egentlig som bitter ironi, at det ikke blev Stephenson-maskinen »A«, der sejrede i de praktiske prøver, som var de mest »håndgribelige« begivenheder under the Battle of the Gauges. A-typen, som ses her, var faktisk en udviklingsmæssig blindgyde. Det kan man derimod ikke helt sige om den af Thomas Russell Crampton konstruerede maskintype (repræsenteret ved lokomotivet »Namur«) med samme sporvidde, samme hjularrangement og ligeledes med udvendige cylindre anbragt mellem 1. og 2. aksel, men med den afgørende forskel, at drivhjulene var placeret bagved fyrrkassen. Crampton-typen klarede sig næsten lige så godt som den bredsporede »Ixon« i prøverne og vandt siden terræn i Frankrig og Tyskland samt - i mindre målestok - enkelte andre lande, herunder Danmark.

Et kampvåben

Da det blev besluttet i 1845 af sporviddekommissionen (på Brunel's forslag) at lade afholde sammenlignende prøveforsker, måtte Stephenson derfor søge at ruste sig til dem gennem en forbedring af long-boiler konstruktionen. Hjularrangementet ændredes til 4-2-0, d.v.s. drivhjulakslen blev den bageste. Derved kunne de udvendige cylindre rykkes tilbage og bytte plads med forreste hjulsæt, der flyttedes frem til midt under røkgammeret. Og på denne måde fremkom den undtagelse, der sigtes til foran i afsnittet Definition.

Foruden den maskine, der skulle deltage i prøveforskerne, og som i modstrid med samtidig praksis slet og ret blev kaldt »A« (store A), leverede Stephenson bl.a. 3 af typen til Avignon-Marseilles jernbanen, der også fik et eksemplar fra en fransk leverandør. Men det var desværre ikke »A«s præstationer, der forårsagede, at den britiske sporviddelov i 1846 gjorde 4 ft 8 1/2 in = 1435 mm til normalspor, og 4-2-0 long-boileren slog i det hele taget ikke

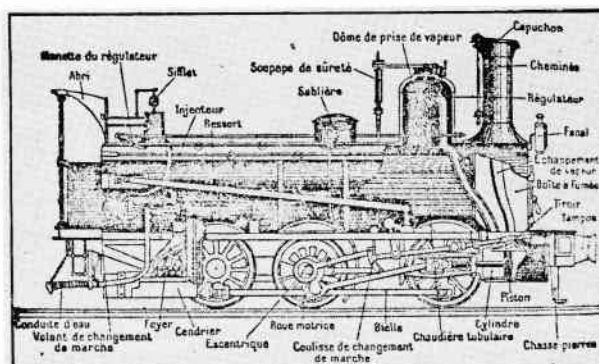
igennem. Også dens køreegenskaber viste sig mindre gode, hvorfor Robert Stephenson på to forskellige måder prøvede at få en forbedring frem. Dels tilføjedes en løbeaksel bagest, og dels forsøgte som noget nyt et trecylindret arrangement. Den midterste cylinder havde lige så stort volumen som de to udvendige tilsammen.

Britiske forhold

Den første af de nævnte forbedrede »A«-maskiner var slet ikke mere en long-boiler i gængs forstand, og ingen af de to typer blev en succes; der blev kun bygget to eksemplarer af hver. I det hele taget fik long-boilerne en noget krank skæbne i Storbritannien. Den eneste type, der fik nogen betydning over længere tid, var 0-6-0 godstogslokomotiver, som i Skotland og Nordøstengland blev foretrukket frem for den fra »Atlas« (se afsnittet Forudsætninger) stammende type på steder, hvor kurveradierne var små, f.eks. i mineområder, på havnespor og på sidebaner. Helt frem til 1875 blev der anskaffet maskiner af omtalte art. Med de mellemophold, som et kultog kunne have, betød det ikke så meget, at trækforholdene i den lange kedel ikke var de bedste; der var rigelig tid til at samle damp (og god plads til at opbevare den, parat til næste igangsætning).

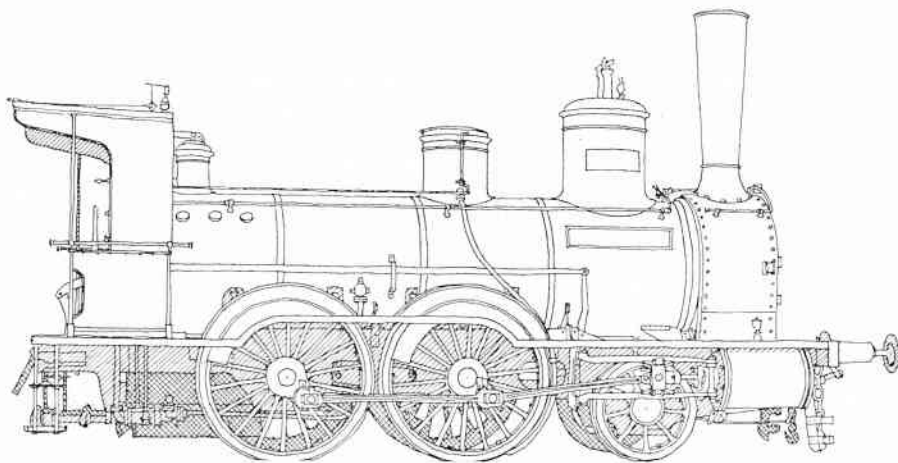
– og franske

Den gode begyndelse i Frankrig førte derimod til en udstrakt brug af long-boilere. Ret hurtigt var hjularrangementet 2-4-0 det dominerende; det egnede sig for gamle dages universalmaskiner. Maskinchefen på Paris-Orléans, Victor Forquenot, indførte i 1864 eksprestogsmaskiner af dette hjularrangement. De klarede sig forbavsende godt, og andre franske baneselskaber fulgte efter. Men fra 1873 blev POs maskiner ombygget i forbindelse med revision; de fik en løbeaksel bag fyrrkassen, og således opstod Orléans-typen, en særpræget fransk eksprestogsmaskine, hvis hjularrangement altså var 2-4-2. (Dette have Stephenson imidlertid benyttet i en leverance, som således foregreb udviklingen, til Luxembourg allerede i 1860.)



Gengivelse i sand størrelse fra 1931-udgaven af Larousse élémentaire illustré (en af de mindste ud af 7 på samme tid foreliggende Larousse-udgaver i varierende størrelse). Man skal næsten have lup for at læse de forklarende ord, men man behøver intet forstørrelsesglas for at se, at dette lokomotiv er en Bourbonsais.

Det var dog 0-6-0 long-boileren, der skulle blive en virkelig dominerende fransk lokomotivtype i form af en udpræget godstogsmaskine med stor trækraft og lav hastighed. Bourbonsais-banen fik et antal i 1854-55. Da denne senere blev sluttet sammen med PLM, talte man om Bourbonsais-



Lokomotivet på denne skitse vil man let genkende som et Esslingen-produkt, ikke uden ynde. Det angives at være leveret omkring 1875 til Württembergische Staatsbahn. Bortset fra skorstenen er ligheden med sjællandske litra G slående, og det kunne se ud til, at fabrikken i Esslingen i det hele taget blev ganske fortrolig med at bygge long-boilere af denne type, der var egnet til almen anvendelse, naturligvis undtaget eksprestog. Man leverede dem f.eks. også til den italienske Strade Ferrate Romane i 1870'erne. Men Kesslers fabrik byggede desuden i stort tal long-boiler godstogsmaskiner med hjularrangement 0-6-0 og 0-8-0.

typen, og det navn blev hængende på det tusindtal af lignende maskiner, som fulgte efter. Man undrer sig derfor ikke over, at det blev en Bourbonnais, der i adskillige udgaver af det berømte franske leksikon Larousse figurede som illustration til opslagsordet locomotive.

En kontinental foreteelse

I forskellige former var »Bourbonnais«-maskiner at finde ikke bare på andre baner i Frankrig end de nævnte, men ud over det meste af Europas fastland. En forklaring på successen ligger nok blandt andet i, at de kontinentale jernbaner som hovedregel var anlagt med mindre kurveradier end i England. Efterhånden som tenderne blev større, og den faste kobling mellem tender og lokomotiv fandt sin form, har man vel også kunnet opnå nogen stabiliserende virkning fra tenderen.



Blandt de englændere, der i jernbanens barndom eksporterede sig selv, deres viden og opfindsomhed, var Joseph Hall. Hans virke kom i et vist omfang til at præge lokomotivbygningen i Sydtykland, og senere fik hans konstruktionsprincipper en overvældende indflydelse i kejser-riket Østrig-Ungarn, efter at han blot i nogle få år (1858-60) havde været leder af en lokomotivfabrik i Wien. Den mest udbredte klasse, der blev bygget med udvendige rammer, udvendige cylindre og maskineri efter Hall's principper, var en 0-6-0 long-boiler. Medlemmerne af denne var særdeles solide - og sejglivede. Nogle var i brug endnu i 1960'erne. Størrelsen svarede omtrent til de talrige tyske 0-6-0 long-boilere, og der var kun små variationer i tidens løb. En enkelt maskine - bygget så sent som 1891, men næsten ikke til at kende fra dem, der var 30 år ældre - kom til Danmark som følge af den tyske besættelse. Det var den, der i årene 1946-59 fik en og anden til at gøre store øjne i Korsør, hvor det aparte udseende køretøj, berøvet cylindre og gangtøj, stod som stationær togforvarmningskedel. - Forstørret gengivelse.

Cylinderglidere og høje kedeltryk hører ikke rigtig hjemme i sammenhængen, men ellers kan man sige, at den helkoblede long-boiler gjorde en stor del af damplokomotivets udvikling med: fra ingenting over vindskærm til et egentligt førerhus, compound-maskineri, overheder, forskellige fyrkassetyper. Den blev udført med indvendige rammer og med udvendige, med midterste hjulsæt som drivhjul - og med bageste, hvor det gjaldt om at opnå særlig kort akselafstand. Mange steder fik enkle og robuste maskiner af denne art en levetid langt ud over gennemsnittet.

Allerede i 1855 byggedes i Wien efter tegninger af den skotskfødte John Haswell en 0-8-0 long-boiler, »Wien-Raab«, til banen af samme navn. Dens tilblivelse skyldtes et svagt spor. Hermed begyndte udviklingen af den europæiske helkoblede fireakslede godstogsmaskine - en udvikling, som endte med imponerende køretøjer, og i hvilken long-boiler princippet for øvrigt blev forladt efterhånden.

På tavlen over long-boiler lokomotiver i Danmark (alle simple tocylin-drede) er ikke medtaget de slesvigske, heller ikke den såkaldte grus-maskine, der i perioden 1862-69 benyttedes som entreprenørlokomotiv ved anlægget af hovedlinier i Jylland og Fyn. Men ellers omfatter tavlen alle danske long-boilere.

Data for disse er som anført i William Bay: Danmarks Damplokomotiver, København 1977. I bogens afsnit I.5, I.14, II.A.3, II.B.2, III.4, III.12, III.18, IV.21 og V.A.6.2 behandles long-boiler lokomotiver, og for nærmere oplysninger henvises hertil samt til supplement/rettelser af Hans Alkjær, København 1979. Det skal dog anføres, at tekniske data for G IV gælder maskiner i ombygget stand.

For de til sammenligning anførte to franske eksempler er data hentet i Gustav Reder: The World of Steam Locomotives, Poole (Dorset) 1975. Der er grund til at tro, at kedeltrykket for PLM-maskinerne ikke er det oprindelige fra 1857, men er sat op til den anførte værdi i forbindelse med kedelfornyelse.

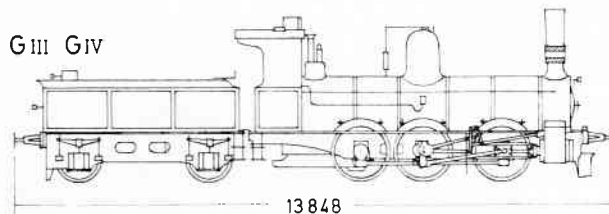
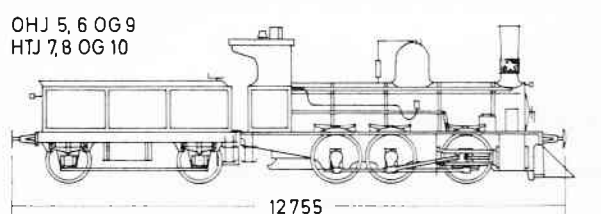
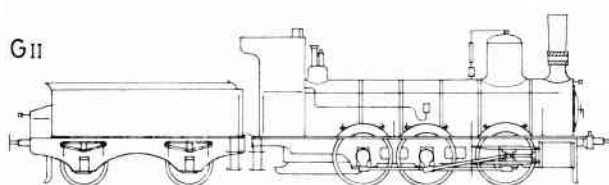
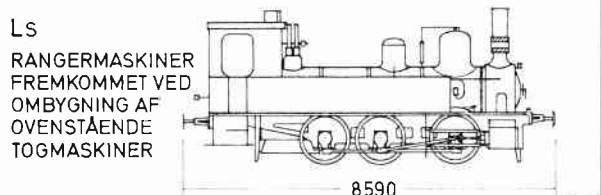
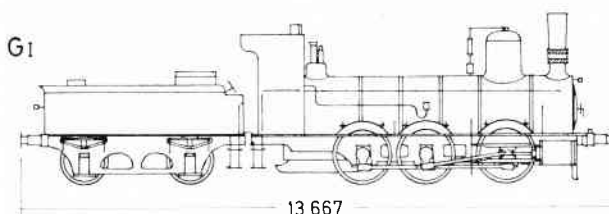
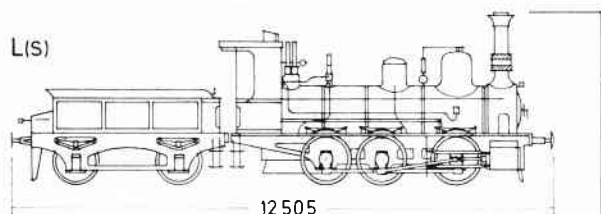
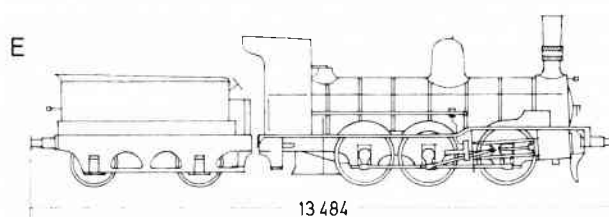
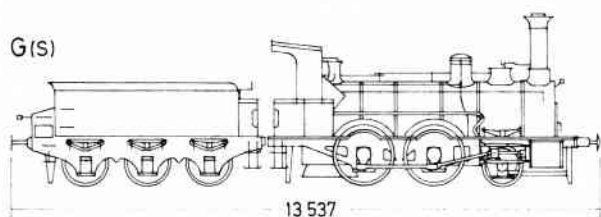
Det preussiske eksempels data er taget fra tabellariet i Weisbrod, Müller og Petznick: Dampflok-Archiv 2, Berlin (öst) 1978. Bemærk, at tegningen af G 3 er udført i samme målestok som tavlens danske maskiner, således at umiddelbar sammenligning er mulig.

Udrangeringsår skal i enkelte tilfælde forstås som salgsår, idet der ved beregningen af gennemsnitlig levetid samt lokomotivår er set bort fra G 625 som HTJ-maskine og fra OHJ 5 i DJKs regi. Begrebet lokomotivår er at forstå som i følgende eksempel: 2 lokomotiver i 7 år = 7 lokomotiver i 2 år = 14 lokomotivår.

Ved litra L/Ls er 1907-08 ikke udrangerings- henholdsvis anskaffelsesår, men årstal for ombygning til tenderlokomotiver, og gennemsnitlig levetid skal altså sammenlægges. Det samme gælder lokomotivår.

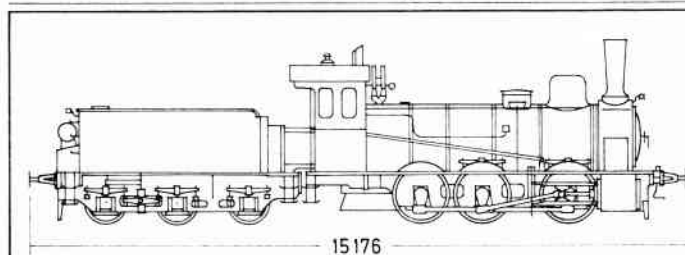
De anførte størrelser af nominel trækraft er beregnet med koefficient 0,65 og må naturligvis tages med de sædvanlige forbehold. De kan dog i hvert fald opfattes som sammenfattende udtryk for de primære maskindimensioner. Mp (megapond) svarer i størrelse til tons.

LONG-BOILER LOKOMOTIVER I DANMARK



NOGLE HISTORISKE OG TEKNISKE DATA

	G(S)	L(S)	Ls	OHJ HTJ	E	G I	G II	G III	G IV	TIL SAMMENLIGNING		
ANTAL MASKINER	5	3	3	6	12	5	4	14	51	1843	1857	1877-
ANSKAFSELSESÅR	1858-66	1891	1907-08	1901-07	1868-69	1875	1878	1884-88	1896-1901			
UDRANGERINGSÅR	1895-97	1907-08	1928-34	1932-57	1915-32	1932-34	1932-36	1931-58	1935-68			
GENNEMSITLIG LEVETID ÅR	35	17	24	50	58	57	56	57	49			
LOKOMOTIVÅR I ALT	175	50	71	298	692	287	222	795	2494			
CYLINDERDIAMETER mm	406	360	360	381	381	406	406	406	406	355	450	450
SLAGLÆNGDE mm	559	540	540	559	559	559	559	559	560	510	650	630
DRIVHJULSDIAMETER mm	1422	1180	1190	1372	1372	1372	1384	1372	1384	1720	1300	1340
KEDEL(OVER)TRYK kp/cm²	7	10	10	8,5	10	10	10	10	12	6	10	10
BEREGNET TRÆKKRAFT Mp	2,9	3,9	3,9	3,3	3,8	4,3	4,4	5,2		24	6,6	6,2
HEDEFLADE m²	89,0	66,3	64,1	77,6	83,8	83,8	83,0	68,7		68,4	115,9	116
OVERHEDER m²	/	/	/	/	/	/	/	20,5		/	/	/
RISTEFLADE m²	1,0	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3		0,35	1,34	1,5
TJENESTEVEGT t	28,2	24,1	32,8	24,0	27,7	29,9	29,9	30,9	32,3	18,7	35,4	40,1
ADHÆSIONSVÆGT t	21,6									7,6		
AKSELAFSTAND I ALT mm	3190	3000	3000	3276	3276	3276	3276	3276	3276	3338	3370	3400
MAKSIMALHASTIGHED km/h				45	75/50	45/50	45/50	45/50	45/50			45
VANDFORRÅD m³	6,2	6,0	3,3	6,0	4,7	6,0	7,0	7,0	10,0			10,5
KULFORRÅD t	3,0	3,0	1,2	2,0	3,0	3,0	3,0	3,5	3,5			4



»MONTGOLFIER« BYGGET AF STEPHENSON TIL PARIS-ORLEANS. 2-2-2 MED INDV. CYLINDRE. FØRSTE PÅ KON-
TINENTET MED STEPHENSON-STYRING

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE NR. 1513-1532
BYGGET AF PARENT-SHAKEN
EKSEMPEL PÅ BOURBONNAIS-TYPEN

PREUSSISK G 3 (OPRINDELIG) MED PR. 3 T 10,5

PWS 1980

Standardlokomotiver

En omtale af alle de klasser af long-boiler lokomotiver, der har set dagens lys i Europa, kræver flere bøger. Alene i Tyskland kunne man finde ganske mange. Også her var man som i England gennem bitre erfaringer nået frem til, at det ikke var til de hurtige tog, man skulle bruge long-boilere. I stedet byggede man dem så til godstog, og det til gavns. Da man i Preussen gennemførte verdens første store forvaltnings-dikterede lokomotivstandardisering i 1870'erne og tegnede »normal-lokomotiver«, blev godstogs-maskinen en 0-6-0 long-boiler. Klassen, senere kaldt G 3 og (med forhøjet kedeltryk) G 4¹, hos Deutsche Reichsbahn BR 5370-71, 76, kom til at omfatte omkring 2.340 eksemplarer, idet anskaffelserne fortsatte frem til 1899, og adskillige af de tyske lokomotivfabrikker byggede dem. Det var simple tocyndrede maskiner, men fra 1882 byggedes også en tilsvarende serie af tocyndrede compound-maskiner på omtrent 780 enheder. De andre tyske statsbaner og enkelte privatbaner, f.eks. Lübeck-Büchener Eisenbahn, anskaffede også gennem en årrække (men i mere beskednen målestok) 0-6-0 long-boilere, og de afveg for det meste ikke synderlig meget fra Preussens maskiner i størrelse og ydeevne.

De første lokomotiver i Danmark skulle have været long-boilere, men Sharp Brothers i Manchester gennemtrumfede en leverance af »Patentee«-maskiner i stedet, og man har jo lov at gætte på, at de netop midt i 1840'erne gjorde og ikke særlig opmuntrende britiske erfaringer, som er omtalt foran, var årsagen.

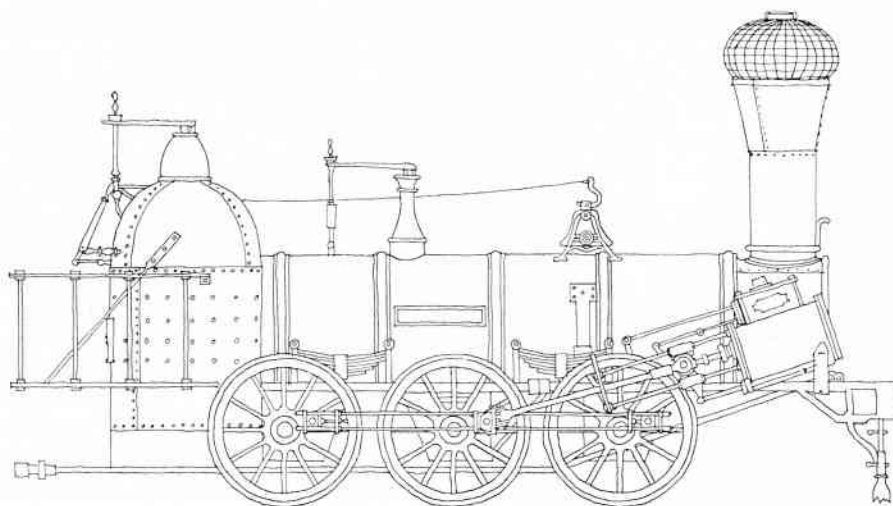
I 1846-47 kom der altså ingen long-boilere hertil, men det blev anderledes senere, som det fremgår af oversigts-tavlen. Da de sidste G-maskiner var leveret i 1901, udgjorde long-boilerne (litra E, G og Ls) tilsammen en femtedel af hele DSBs lokomotivbestand, endda indbefattet rangermaskiner. Og man kan med god ret kalde litra G for den første egentlige standard-lokomotivtype i Danmark. Sammenlignet med f.eks. preussisk G 3/G 4 og lignende treakslede tyske long-boiler lokomotiver var de danske 0-6-0 maskiner lette; vægten var 25-35% mindre, og de kunne naturligvis ikke yde det samme. Men man må vel tro, at de har passet godt til de her i landet givne forhold, eftersom E-maskinerne og en stor del af G-maskinerne fik en meget lang levetid.

Long-boiler lokomotiver uden tender forekom ingen steder hyppigt, og normalt forbinder man ikke tenderlokomotiver med den umiddelbare forestilling om et long-boiler lokomotiv. Fra Danmark haves dog eksempler i de ombyggede maskiner af litra Ls, hvorimod tendermaskiner som LVJ nr. 1-3, HAJ nr. 1-3 og NFJ nr. 7 på samme måde som Faxe Jernbanes nr. III i høj grad lignede long-boiler lokomotiver, men ved nærmere studium viste sig ikke helt at svare til definitionen.

Det må betragtes som lidt af et tilfældighedernes spil, at det danske standard-godsløkomotiv i 1800-tallet blev en long-boiler. Havde man i Jylland-Fyn fået startet som i Sverige med godsmaskiner af samme hjularrangement, men af »engelsk« type, havde disse sandsynligvis dannet skole. Som det nu gik, blev svenske long-boilere ret få, og de omfattedes med blandede følelser. Til gengæld kan der af danske 0-6-0 lokomotiver med tender og »lang« akselafstand egentlig kun nævnes de 3 små Esslingen-maskiner til Sydfyn fra 1881 og de 4 jysk-fynske statsbanelokomotiver litra F fra 1873. Og sidstnævnte blev oven i købet i en endnu ung alder ombygget til rangermaskiner uden tender og kom til at danne forbillede for DSBs største klasse. Det er nærliggende at antage, at et koncentreret hjularrangement som på en long-boiler ville have været mere velegnet til rangermaskiners korsel på krumme havnespor, industrispor og andre sidespor, altså at F og G med fordel kunne have byttet roller. Men, som det så ofte har vist sig: teori er ét, og praksis noget helt andet!

Fra den nye verden

Long-boilerne var og blev et udpræget europæisk fænomen; i de andre verdensdele sås de forholdsvis sjældent. Alligevel kørte der f.eks. i Nordamerika lokomotiver, som definitionen passede på. De havde dog ikke meget med udviklingen i Europa at gøre (de gensidige påvirkninger blev jo, bortset fra lokomotivets tidlige år, noget sparsomme). Et par ældre eksempler er afbildet og omtalt i billedteksterne. En del langt senere tre- eller fireakslede amerikanske rangermaskiner kunne faktisk også betegnes som long-boilere, og så sent som 1946 byggede American Locomotive Company (Alco) til Aliquippa and Southern Railroad et stort 0-6-0 rangerlokomotiv, som faldt ind



William Norris i Philadelphia byggede i 1842 et lokomotiv omtrent som vist på denne skitse (og samme år byggede også Baldwin en 0-6-0 maskine). Det var en slags long-boiler. Hjularrangementet var imidlertid ligesom 0-8-0 mindre egnet for togmaskiner i Amerika på grund af sporenes efter europæisk målestok ringe standard. De helkoblede maskiner slog derfor først for alvor igennem i USA efter år 1900, og da så godt som udelukkende til rangerbrug. Endvidere var disse ikke alle long-boilere; fyrkasen var hyppigt placeret over bageste aksel. Norris-maskinen med sin pudsige profil (bemærk cylinderplaceringen) kan man dårligt betragte som stammoder til dem. (Skitse efter en lidt usikker rekonstruktionstegning af Reed Kiner; hvordan skal f.eks. fjederarrangementet og gliderstyringen forstås?)

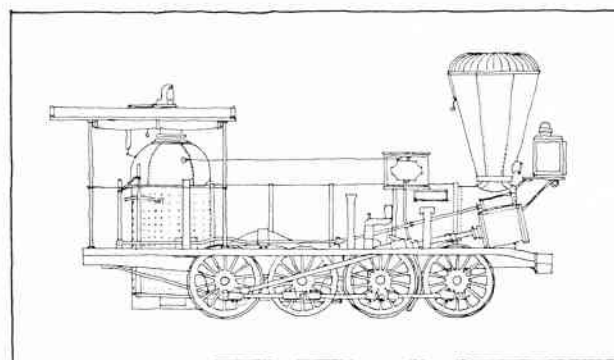
under definitionen. Tjenestevægten var 75 tons (!), hvortil kom tenderen med 55 tons. Denne maskine var for resten det sidste damplokomotiv, Alco byggede. Og dens kedel lå i modsætning til den traditionelle europæiske long-boiler højt og frit.

Overlevende

I William Bay's Danmarks Damplokomotiver fra 1977 findes en fortegnelse over eksisterende danske damplokomotiver. Den er for så vidt opmuntrende læsning, også når man tager de enkelte senere forandringer i betragtning. Men på området long-boiler lokomotiver er listen en skuffelse: G 78, G 625 og OHJ 5 er alt. Hvor gerne havde man ikke set en af de gamle E-maskiner årgang 1868 fra Stephenson's fabrik bevaret, for slet ikke at tale om en af de sjællandske »varetoogsmaskiner« fra 1858.

På dette punkt er den danske situation imidlertid næppe speciel. Når undtages den første begyndelse, hvor de helt store perspektiver syntes at åbne sig for deres anvendelse, har long-boiler lokomotiver ikke tilhørt eliten. Tværtimod var de bare en del af den store gruppe maskiner, som Karl-Ernst Maedel træffende har kaldt das »Fuss-volk« (fodfolket), og først i en sen tid har man gjort sig tanker om, at det også var værd at have eksempler på sådanne forholdsvis uanselige nyttegenstande i behold. Da var det som regel for sent.

Nogle få findes dog her og der. Den særprægede 4-2-0 maskine, »Limnat«, som var det første damplokomotiv i Schweiz, leveret som byggenummer 78 fra Emil Kessler i Karlsruhe til »Spanisch-Brötli-Bahn« (frit oversat: morgenbrødsbanen), bør man dog ikke lade sig narre af. For det, man ser på talrige billeder, er en rekonstruktion bygget i anledning af det schweiziske jernbanevæsens hundredårsjubileum. Men heldigvis eksisterer to jævngamle franske 2-2-2 long-boilere med udvendige cylindre, nemlig »Pierrot«, som Robert Stephenson leverede i 1846 til Avignon-Marseilles banen, og »Sézanne«, bygget 1847 af Hallette i Arras til jernbanen Montereau-Troyes. (Sidstnævnte skal for øvrigt være det første lokomotiv, på hvilket man har forsøgt sig med oliefyring, i 1868.)



Lokomotivet »Atlas« (ikke at forveksle med Stephenson's 0-6-0 maskine fra 1834 af samme navn), leverede Matthias Baldwin i 1846 til Philadelphia and Reading jernbanen. Det var næsten en long-boiler og led i hvert fald af de samme skavanker som en del long-boilere i Europa: vægtfordelingen var ikke tilfredsstillende, hvad man næsten kan fornemme bare ved et blik på skitsen. I senere Baldwin-maskiner 0-8-0 rykkede bageste aksel derfor ud under eller bag fyrkassen, og dermed var long-boiler princippet forladt.

Nye bøger om tog

På sporet af 70'erne af Claus Boje og Mogens Duus. Fotokavalkade over det forgangne ti-års udvikling. 72 s. 127 fot. 1 kort. Kr. 55,00.

Brassen Katalog 1980/81 – Märklin 00/HO. Oversigt og priskatalog for hele produktionen. 226 s. Genemill., flest farvefotos. Kr. 165,15.

Helsingør Jernbaneklub og materiellet af Mikael Randrup og Jørn Larsen. 74 s. 32. fot. 15 ill. 23 materielrids. Kr. 69,35.

Militære jernbaner ved Danmarks Sydgrænser 1844–1920 af Ulrich Holstein. Første samlede behandling af de danske og tyske anlæg ud fra en forsvarsmæssig synsvinkel. 93 s. A4. 29 fot. 16 tegn. & ill. 25 kort. Kr. 140,00.

Internationaler Modell-Eisenbahn-Katalog, Band 2: TT+N+Z. Opregner alt industrimateriel. 194 s. A4. Over 3000 farvefotos. Ib. Kr. 181,15.

København i gamle postkort af Steffen Linvald og Sven Nielsen. En topografisk perle, udgivet 1978. 110 s. 50 postkort gengivelser. Ib. Kr. 70,75.

Smalsporsmateriel. Blandet udvalg af materieltegninger, især er DBJ godt repræsenteret. 43 s. A4 tværformat. Skala ca. 1:43. Kr. 28,40.

Hansjürgen Wenzel & Johann Stockklausner: **Lokomotiven ziehen in den Krieg, Bind 2 og 3.** Dels billeder fra Tyskland og de besatte lande og i det tredje bind overvejende materiale fra USSR. Hver på 192 s. med 330 fotos. Ib. Kr. 192,10 pr. stk.

H&S

P. Haase & Søn
Boghandel as

Løvstræde 8 – 1152 København K – Tlf. (01) 11 59 99

Det må som eksempel på bevarede maskiner bestemt også nævnes, at der på jernbanemuseet i York findes en af Stephenson's 0-6-0 long-boilere med indvendige cylindre, et godstogslokomotiv fra strækningen Stockton-Darlington. Det er så meget mere forbavsende, som man kan gennemgå den ene fortegnelse efter den anden over bemærkelsesværdige engelske og skotske damplokomotiver uden at støde på en eneste long-boiler. Det er, som om briterne har glemt, at det var hos dem, den udvikling begyndte, der gjorde beskedne, enkle og økonomiske long-boiler lokomotiver til en gennem mange årtier karakteristisk og iøjnefaldende enkelthed i billedet af de fleste større jernbaner på det europæiske fastland – på hvilke de var den typiske trækraft for de ved næsten alle stationer standsende og eventuelt rangerende godstog.

Husk for resten, at man på museumsbanen Maribo-Bandholm for små penge kan komme ud at køre på skinner bag en lyslevende long-boiler maskine!

Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner

Nyt om UK-Modeller

En anmeldelse af UK-modeller's byggesæt til DSB litra C

Når man siden november 1979 til stadighed har set, læst og hørt om et kommende vidunder for danske modelbane-entusiaster, så er det med et sug i maven man i midten af januar 1980 begiver sig hjem med et eksemplar heraf i tasken.

Dette sug er måske særlig kraftigt, fordi det er fredag aften og week-enden ikke på forhånd er optaget.

Jeg vil i denne anmeldelse koncentrere mig om modellens tilgængelighed for en modelbygger, samt det endelige indtryk af denne.

Som altid når jeg anskaffer noget, hvortil der medfølger en brugsanvisning, startede jeg med at gennemlæse denne meget nøje. Det blev hurtigt klart, at der manglede en tegning, som teksten ret ofte henviste til. Det er oplyst fra UK-modeller, at den er udarbejdet, men desværre er gået tabt med posten. Dette beklager man meget, og alle er velkommen til at ringe eller skrive efter en tegning.

Endvidere fulgte et par gode råd med, omhandlende placering af motoren med tilhørende udkæring i kedel eller fyrkasse. Disse oplysninger var direkte fejlagtige, og hele lørdagen gik med at samle, prøve, skille ad og samle igen efter en ny gennemlæsning af teksten. Disse oplysninger er nu fjernet. De stammer fra et tidligere tidspunkt i modellens udvikling, og har således ingen tilknytning til det færdige produkt.

Resultat: – at jeg lørdag aften var godt sur og forventningens glæde var vendt til vrede.

Om søndagen fortsatte strabadserne. Efter fire timers arbejde var alle muligheder gennemprøvet, og jeg sad med en fornemmelse af at have spildt tiden. Jeg havde på dette tidspunkt en brugbar undervogn, men den havde intet til fælles med beskrivelsen.

Mandag havde jeg fri og besluttede derfor at ringe til UK-modeller. Dette resulterede i, at jeg et kvarter senere startede bilen for at køre til Albertslund.

Det viste sig, at min undervogn var samlet rigtigt, men det var nødvendigt at foretage yderligere udføringer i hjulkasserne af hensyn til frigang i forbindelse med drivhjul og kobbelstænger. Efter tre timers ihærdigt arbejde, iblandet hobbysnak og indtil flere kopper kaffe, lykkedes det at frembringe en undervogn, der kørte acceptabelt.

Hjemme igen gik det stærkt med resten af modellen, og om aftenen var selve samlingen overstået.

Herefter skulle modellen spartles og pudses. Dette var ikke noget større problem, da støbningen stort set er af høj kvalitet.

Bemalingen voldte ikke de store problemer, selv om den blev foretaget med pensel. Litreringen er også forholdsvis let, men der er ikke råd til fejltagelser. Arket med trans-fers er universelt, og der bliver mangel på visse bogstaver og tal, såfremt litreringen ikke er i orden første gang.

Konklusion:

Med hensyn til sværhedsgraden er det mit indtryk, at modellen, med en komplet vejledning (tegning incl.), er forholdsvis enkel at samle.

Det ville dog være en stor hjælp, hvis hjulkasserne ikke skulle bearbejdes yderligere. Uden mit besøg hos UK-modeller havde jeg sikkert opgivet udførningen af hjulkasserne på bekostning af køreegenskaberne.

Helhedsindtrykket af modellen må siges at være god. Dog findes der meget få roser uden torne, og et par torne er da også på deres plads her.

Køreegenskaberne er på det jævne, hvilket sandsynligvis skyldes de mange samlinger og demonteringer i byggeperiodens første fase. Med hensyn til forløberen må det antages, at en fjederbelastning af denne vil gøre kørslen roligere. Hjulenenes frigang i forløberen og i tenderen er for stor. Dette kan afstedkomme kortslutning.

Disse ting kan man selv afbøde, men materialerne hertil bør følge med næste sending af modellen.

Det er mit indtryk, at modellen virker »for lille«, når den sættes sammen med andet HO-materiel (Märklin og Lili-put). Målene er imidlertid korrekte, og virkeligheden er hermed godt bevaret.

C-lokomotivet syntes i virkeligheden lille og spinkelt, men det havde en fin trækraft, og gjorde god fyldest på de sjællandske banestrækninger.



Til slut vil jeg opfordre alle, der har anskaffet modellen, til at udfylde det spørgeskema, der følger med (og giv jer god tid), ikke kun til kritik, men også til beskrivelse af forslag, der kan forbedre modellen. Det fortjener UK-modeller, ikke mindst fordi det er den bedste måde, hvorpå de kan bygge videre på det store arbejde, der allerede er lagt i udviklingen af danske modeller.

PS: Flere nye UK-modeller af dansk jernbanemateriel er på vej.

Bjarne Green.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 4-5 . 1980

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub,
Glasciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32 (normalt kl. 19-20).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Sebakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Bankassistent Eigil V. Christensen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Ingeniør Oscar G. Meyer (sekretær)
Bent Nathansen
Viceskoleinspektør Ole-Christen M. Plum
Jens Vestergaard

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind, Aagade 50, 5270 Næstby

DJK's afdeling på Lolland-Falster:

Ole Jensen, Skovvænget 14, 4600 Nakskov

Foreningens baner, information og bestilling af særtog:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl, Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby, tlf. (01) 46 98 02

Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

Limfjordsbanen:

E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

D-maskine Gruppen:

Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Medlemskontingent for året 1980:

Ordinære medlemmer	kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1980) ..	kr. 50,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalinger sker på det under »Kassereren« angivne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt« må være
Eigil V. Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup,
i hænde senest

Lørdag den 18. oktober 1980.

Referat af den ekstraordinære generalforsamling i Dansk Jernbane-Klub onsdag den 30. april 1980

Ole-Chr. M. Plum bød velkommen og foreslog, at han selv var dirigent ved denne ekstraordinære generalforsamling, hvis eneste punkt var endelig vedtagelse af den på den ordinære generalforsamling vedtagne ændring i foreningens love § 4, stk. 4.

Ole-Chr. M. Plum blev herefter valgt med akklamation.

Dagsordenens eneste punkt var vedtagelse af den ovenfor nævnte lovændring, som ville medføre, at foreningens love § 4, stk. 4 fremover ville have følgende ordlyd:

»Bestyrelsen fordeler hvervenerne indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder inden for foreningens formål. Foreningens formand og to bestyrelsesmedlemmer kan sammen tegne foreningen.«

Der var ingen, der ønskede ordet, og man gik derfor over til afstemning. Her stemte 46 for forslaget, ingen stemte imod og 2 undlod at stemme. Der var 48 stemmeberettigede til stede ved den ekstraordinære generalforsamling.

Referent: Bo Starup

Godkendt af dirigenten Ole-Chr. M. Plum.

Hvorfor hedder dette nummer 4/5?

Dette nummer af Jernbanen er – omend ikke sidetalsmæssigt – et dobbeltnummer, og som medlem af Dansk Jernbane-Klub vil De altså kun modtage endnu et nummer af tidsskriftet i 1980. Dette påregnes udsendt ultimo november 1980.

Årsagerne til, at bestyrelsen for DJK og redaktionen af Jernbanen har taget beslutningen til at lave et dobbeltnummer, er mange. Først og fremmest skal det nævnes, at foreningen – som sædvanlig – mangler penge, og ved at lave et dobbeltnummer spares der lidt, og da nr. 6/1980 er planlagt som et stort blad, vil det samlede sideantal for hele årgangen ikke afvige væsentligt fra årgang 1979.

Desuden er udgivelsen af det egentlige nr. 4/1980 forsinket dels som følge af, at redaktøren brækkede sin skulder i sommerferien dels som følge af forsinket planlægning af efterårets udflugter, der skulle annonceres i dette nummer af tidsskriftet.

Jeg håber, at foreningens medlemmer vil vise overbærenhed og tilgive os denne ændring i forhold til det tidligere planlagte.

OCMP.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Husk at anføre, hvad beløbet dækker.

Eventuelle nærmere oplysninger gives på telefon (05) 86 91 20, P. Clausen.

PC/MB

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 8. oktober 1980 kl. 19.30 i Englesalen på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Medlemsmøde.

Aftenens program: »Det oplevede jeg i sommeren 1980«. Medlemmerne bedes selv medtage film, lysbilleder m.m. Dias-fremviser samt 16 mm- og Super 8-fremviser vil være i lokalet. Af hensyn til tilrettelægnings af aftenens program bedes evt. bidrag meddelt til **Ole-Chr. M. Plum, tlf. (03) 48 53 83.**

OCMP.

Onsdag den 29. oktober 1980 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Medlemsmøde.

Politimester Birger Wilcke fortæller og regnskabschef Mogens Bruun viser film og lysbilleder fra Sydslesvigs smalsporede jernbaner.

Onsdag den 22. oktober 1980 (i efterårsferien): Udflugt på strækningen Odense-Fredericia-Vejle-Herning med vort damplokomotiv D 826 og den tilhørende vognstamme. I tilslutning til materieflytning kan vi ved DSBs velvilje medtage rejsende og afholde enkelte fotostop undervejs.

Planen for udflugten ser sådan ud:

Odense	afg.	10.02
Fredericia	afg.	12.29
Vejle	afg. ca.	13.14
Jelling	afg.	13.48
Herning	ank.	15.57

Tilrejsemuligheder:

Fra København afg. 7.00 til Odense, ank. 9.55.
Fra Aalborg afg. 9.30 til Vejle, ank. 12.14 eller
Fra Aalborg afg. 9.30 til Børkop, ank. 12.50 (via Fredericia)

Hjemrejsemuligheder:

Fra Herning afg. 16.06 til Fredericia, ank. 17.23
Fra Herning afg. 16.06 til Odense, ank. 18.14
Fra Herning afg. 16.06 til København, ank. 21.13
Fra Herning afg. 16.16 til Aarhus, ank. 17.45
Fra Herning afg. 16.16 til Aalborg, ank. 19.43

Pris for rejsen med damptog:

Odense-Jelling	voksne 45,-	børn 32,-
Fredericia-Jelling	voksne 21,-	børn 10,-
Odense-Herning	voksne 65,-	børn 43,-
Fredericia-Herning	voksne 43,-	børn 30,-

Billetter, kort og fripas er ikke gyldige til særtoget. Retur-rejse sker for deltagernes egen regning.

Der er ikke egentlig spisepause, men toget holder for kul- og vandtagning en time i Fredericia og antagelig 40 minutter i Brande.

Tilmelding sker ved **senest mandag den 13. oktober 1980** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06,**

Søndag den 2. november 1980. Udflugt med privatbane-damp-tog på Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane i samarbejde med Helsingør Jernbaneklub.

For 20 år siden – 18. september 1960 – kunne Svend Jørgensen og Mogens Bruun for »Dansk Jernbane-Klub under stiftelse« indbyde til udflugt med HFHJs sidste damplokomotiv – Nr. 9 – og en tofarvet vognstamme, svarende til de store søndagstog fra 40'erne og 50'erne.

Ved udflugten 28. maj 1972 brugtes lokomotiv OHJ 38, som er en søstermaskine til HFHJ nr. 9.

Denne gang går vi et trin tilbage i tidsepoken og lokomotivnummerrækken. Stammen består af to-akslede vogne med åbne endeperroner og trækkes af Helsingør Jernbaneklubs nyistandsatte I-C-I koblede damplokomotiv OKMJ nr. 14, som er en søstermaskine til damplokomotivet HFHJ nr. 8. HFHJ nr. 8 var bygget hos Henschel i 1910 til OMB (Nordvestfynske Jernbane) og derfra solgt i 1932 til HFHJ, hvor lokomotivet var i brug indtil det blev udrangeret i 1959.

Planen for udflugten ser sådan ud:

Hillerød	afg. 10.44
Brødeskov	afg. 11.10
Hundested st.	ank. 13.00

Hundested Havn	afg. 14.30
Hundested st.	afg. 14.40
Hillerød	ank. 15.56

(S-tog 15.59, ank. Kbh. H. 16.39).

Gode tilrejsemuligheder fra Sjælland/Lolland/Falster. Fra København H. med S-tog Linie E, afg. 9.42 eller 10.02. (Ønskes tilrejse med Kalundborgtoget, ank. 10.06 eller Inter-citytoget, ank. 10.13, kan forbindelse nås med S-toget, afg. 10.22, ank. **Allerød** 10.55, og derfra er der 7-8 km med taxa til Brødeskov. Benyt S-togets forreste kupé, så flere deltagere eventuelt kan mødes og dele en taxa.)

Fra Ølsted til Kregme kan ordinært tog benyttes for de, som ønsker at filme/fotografere damptoget på bakken op til Kregme. Løvrigt flere gode fotostop på turen.

I Hundested arrangeres fællesspisning på Hundested Kro, samt besøg på banens moderne remiseværksted.

De, som ønsker at deltage i fællesspisningen, bedes mærke talon til modtageren med et »M« ved indbetaling af udflugtsprisen. Frokosten og evt. drikkevarer betales direkte til tjeneren. (Pris pr. kuvert bliver ca. kr. 50,-).

Pris for deltagelse:

Hillerød-Hundested-Hillerød	kr. 52,00
Brødeskov-Hundested-Hillerød	kr. 50,00

Børn under 12 år rejser til halv pris.
Billetter, kort og fripas er ikke gyldige til særtoget.

Fælles tilrejse arrangeres ikke, benyt HT-billet, kort eller billet til »En station i hovedstadsområdet«.

Tilmelding sker ved **senest torsdag den 23. oktober 1980** at indbetale billetprisen på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. (Husk at anføre, hvad beløbet dækker.)

BW/MB/OCMP.



Ønsker De at deltage i flere udflugter, bedes indbetaling venligst ske på to indbetalingskort. Hver betaling kan dække flere personer, men kun én udflugt.

Girokvitteringen bedes medbragt og afleveres i toget.
PSR.

Nyt fra afdelingerne

Nordjysk afdeling

Nordjysk afdeling afholder ordinær generalforsamling **onsdag den 8. oktober kl. 19.30** i lokalerne Forchhammersvej 7, Aalborg.

Dagsorden ifølge lovene.

Generalforsamlingen afholdes i oktober, i henhold til lovændringen ved sidste generalforsamling, for at være mere aktuel. Regnskabsåret slutter som bekendt den 30. september.

E. Hedetoft.

Midtjysk afdeling

Midtjysk afdeling afholder medlemsmøder på følgende dage:

- Fredag den 26. september 1980** kl. 19.30 i Randers.
- Mandag den 29. september 1980** kl. 19.30 i Herning.
- Fredag den 17. oktober 1980** kl. 19.30 i Århus.
- Mandag den 20. oktober 1980** kl. 19.30 i Herning.
- Fredag den 14. november 1980** kl. 19.30 i Randers.
- Mandag den 17. november 1980** kl. 19.30 i Herning.

Møderne i Herning afholdes i Herning biblioteks mødelokale nr. 4, Brændgårdsvej 2, 7400 Herning. 8- og 16 mm fremviser samt lysbilledapparat er til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Ole Linå Jørgensen, Tværvænget 8, Hammerum, 7400 Herning, tlf. (07) 11 81 66.**

Møderne i Randers afholdes i Kulturhuset, Stemannsgade 2, 8900 Randers.

Mødet i Århus holdes i »Huset«, Vester Allé 15, Århus.

Til møderne i Randers og Århus kan filmsapparater m.v. stilles til rådighed ved forudgående henvendelse til: **Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.**

OLJ

Nyheder fra Salgsafdelingen

På sporet af 70'erne af Claus Boje og Mogens Duus. For nogle af Jernbanens læsere er de to forfatters navne sikkert ikke særligt kendte, men man må håbe, at flere lærer dem at kende ved at købe denne nye bog, således at de får mod på også senere at lave bøger/hefter om de danske jernbaner.

Den 72 sider store bog er udgivet på forlaget Text, og der er tale om en billedbog med 127 fotos, der alle har det formål at skildre livet ved de danske jernbaner i 70'erne. Det er gode billeder optaget af en kreds af aktive »jernbaneentusiaster«, hvis navne bekræfter, at en ny generation af jernbaneentusiaster er ved at være voksne, og forhåbentlig kan de efterhånden give nye inspirationer til »den gamle generation«, der bl.a. var med til at grundlægge DJK for snart 20 år siden.

Her er virkelig tale om en bog, der også på grund af sin pris bør anskaffes af jernbaneentusiaster, der kan lide at have »opslagsbøger«, hvor man kan finde dokumentation for svundne tiders hændelser.

Pris kr. 55,- (inkl. forsendelse) gennem Salgsafdelingen.

Nye farvepostkort

Der er kommet fem nye farvepostkort, og prisen er fortsat kr. 1,50 pr. stk. Ved ordrer på mindst 12 stk. er forsendelsen inkluderet i prisen, ellers må der tillægges bestillingen kr. 2,00 til porto. Se evt. vort øvrige postkorsortiment på prislisten fra 1. juli 1980. Er De ikke i besiddelse af en sådan, kan den fås ved indsendelse af frankeret svarkuvert til Salgsafdelingen.

De nye postkort viser følgende motiver:

- 5122: Damplokomotiv D 826 i Lille Skensved, sept. 1977.
- 7504: Skinnebussen AHJ Sm 14 fra 1948 i Fårup, nov. 1973.
- 7505: Motortog bestående af APB M 1 og FFJ M 1210 samt postvognen DSB Do 5604 i Mariager, juli 1979.
- 7506: Motorvognene APB M 1 og FFJ M 1210 i True, nov. 1979.
- 7507: Diesellokomotivet OHJ 40 på broen over Svinninge Vejle på OHJ, maj 1974.

Dansk Jernbane-Klub's udflugtsstamme med damplokomotivet D 826 er titlen på et 40 sider stort hefte i format A5, som er udgivet af DJK i sommer fortrinsvis med henblik på salg i udflugtstog fremført med D 826. Der er 29 illustrationer i heftet, der fortæller om D-maskinegruppen og det tog, der gennem de sidste par år har kørt ved talrige arrangementer. Pris kr. 12,00 (inkl. forsendelse).

Som et introduktionstilbud vil vi i oktober og november måneder ved bestillinger på DJK-bøger for et beløb, der overstiger kr. 200,- levere ovennævnte D-maskine hefte gratis som en slags rabat. Gå prislisten fra 1. juli 1980 igennem (DJK-udgivelserne finder De i venstre spalte på forsiden) og få suppleret Deres bogsamling op nu, hvor de mørke vintermåneder nærmer sig.

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Rettelsesblad nr. 227 er kommet, og som sædvanlig kan de medlemmer, der har købt SR 1975 gennem Salgsafdelingen få tilsendt de nyeste rettelsesblade mod at indsende kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen (se adressen nedenfor).

Tidligere udsendte rettelsesblade (dog kun fra nr. 163) kan fortsat leveres. Husk ved bestilling af rettelsesblade at anføre sidst modtagne rettelsesblad.

Af vore bunker kan vi konstatere, at der må være købere af SR 1975, der ikke har fået rettet deres eksemplar. Benyt chancen til dette nu.

Tillæg til DRM I, januar 1980. For medlemmer, der har købt DSB driftsmateriellet DRM I gennem Salgsafdelingen, kan tillæg 1980 nu erhverves ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen (se adressen nedenfor).

Tillæg til DRM II, der skulle være udkommet i juli 1980, er endnu ikke modtaget fra DSB.



Ovennævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

OBS: Leveringstiden er normalt ca. 14 dage.

OCMP



Nye bøger

DE SORTE TOG, lokomotivmænd i krig af Carl Otto Petersen.

208 sider, kr. 146,- incl. forsendelse gennem DJKs Salgsafdeling.

I »De Sorte Tog«, som den 9. april udsendtes på forlaget Hamlet, skildrer Carl Otto Petersen de danske lokomotivmænds barske vilkår under besættelsen: Jernbanesabotage, trusler fra tysk side, angreb af allierede fly, mørkekørsel i endeløse nætter, isvintre m.m.

Bogen rummer et enestående dokumentarisk stof, der fremlægges i såvel tekst som billeder, der af forfatteren sættes i konkret sammenhæng med de øvrige begivenheder under besættelsen.

Både den alment historisk interesserede og den specielt jernbanehistorisk orienterede læser vil i »De Sorte Tog« finde en guldgrube af nye oplysninger, f.eks. i form af interviews med lokomotivførere og andre, som selv var med hvor det skete. Også værkets ca. 100 billeder rummer et væld af oplysninger.

»De sejlede bare«, sagde man om de danske søfolk under Den anden Verdenskrig. Om de danske lokomotivmænd kan man med rette sige: »De kørte bare«. I begge tilfælde var det helt nødvendigt, dagligt arbejde, der »bare« blev udført, stilfærdigt og værdigt; en hverdags-dont med livet som indsats.

Helsingør Jernbaneklub og materiellet er titlen på en nydelig bog, som Helsingør Jernbaneklub har udgivet i maj måned. Den 74 sider store bog er skrevet af Michael Randrup og Jørn B. H. Larsen. Formatet er 26x17 (tværformat) og der er 32 fotos samt 40 tegninger, hvoraf hovedparten er målfaste skalategninger i 1:87.

Bogen henvender sig naturligvis til alle jernbaneinteressererede, men i særdeleshed til folk med interesse i veteranbaner. Den fortæller på en levende måde om, hvorledes Helsingør Veteranjernbane drives, og om det materiel, der rådes over. På denne måde har bogen ganske givet også en PR-mæssig funktion, men denne går måske lidt tabt, når bogens pris, kr. 65,- + porto, kendes. I hvert tilfælde vil nogle turister nok tøve med at købe den, men den egentlige jernbaneentusiast skal nok anskaffe den til sit bibliotek.

Bogen kan **kun** fås hos Helsingør Jernbaneklub og bestilles ved at indsatte kr. 69,- på **postgiro 7 13 03 68, Helsingør Jernbaneklub, Fredericiavej 36, 3000 Helsingør.**

OCMP

Europæiske Jernbaner

er overskriften for to foredragsrækker i november 1980 og februar 1981, der behandler udviklingen indenfor signal-systemer, elektrificering, sikringsanlæg m.v. Der vil blive vist film fra DSB, DB, SNCF og SBB. De to foredragsrækker holdes af foreningens medlem, Hans True, i Københavns Kommunes Aftenskole.

1. foredragsrække starter 5. november 1980 med lysbilled- og filmaften. Den 12. november er titlen Signalsystemer i vore nabolande. 19. november behandles elektrificeringen af Europas jernbaner og endelig 26. november fortsættes med emnet fra 19. november.

2. foredragsrække starter 4. februar 1981 med lysbilled- og filmaften. Den 11. februar 1981 snakkes der om elektriske lokomotiver og motorvogne. Den 18. februar 1981 om damplokomotivets sidste udvikling og endelig 25. februar 1981 behandles sikringsanlæg ved jernbanerne.

Pris pr. foredragsrække er kr. 48,- (pensionister kun kr. 20,-).

Tilmelding skal ske til **Københavns kommunes aftenskole, Ryesgade 27, 2200 København N. Tlf. (01) 39 40 22.**

Kursus sikkerhed for personale på veteran tog

Gennem de seneste år er behovet for sikkerhedskursus for nyt personale ved DJKs veteran tog steget. Derfor tilbydes nu et sikkerhedskursus i København, der vil blive afsluttet med prøve. Interesserede DJK-medlemmer kan deltage, men kun medlemmer over 18 år kan gå til prøve.

Mødested: Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Tidspunkt: Kl. 19.00 onsdag den 5. november og 19. november 1980. (Yderligere to gange aftales på kurset.)

Tilmelding: Til Ole-Chr. M. Plum, tlf. (03) 48 53 83.

OCMP.

Den store roterende har fået konkurrence

Af Thorkild Jensen

Den store roterende, der som sneslynge har været næsten et symbol for snerydning på de norske jernbaner, er kommet til at stå lidt i skyggen af nyere typer sneslynger, der er mindre, men kan klare hovedparten af de vanskeligheder, man udsættes for i forbindelse med voldsomme snefald. Det er det vesttyske firma Beilhack, der har leveret et par typer nye sneslynger. De er så effektive, at man på Bergensbanen kun behøvede at have den store roterende i drift en enkelt gang i vinteren 1978-79.

Den er dog ikke blevet kasseret, men holdes vedlige og er stadig driftsklar. Mandskabet er rede til at sætte den i arbejde med kort varsel.

Den udgave af den roterende, man har i dag, er leveret af Henschel i 1965. Den er foran udstyret med kraftige knive, der kan rydde sneen i normal profil og kaste sneen langt væk fra sporene. De store knive, der er anbragt som eger i et stort hjul, drives af en dieselmotor. Kørslen frem gennem sneen klares med et diesellokomotiv, der skubber den roterende. Det betyder, at der både skal være mandskab i lokomotivet og i sneslyngen. De sidste skal dels holde udkig, dels signalere til lokomotivføreren.

De nye typer sneslynger fra Beilhack er selvkørende, så man sparer lokomotivet til kørslen.

Den sneslynge, man først sender ud på strækningen, er anskaffet i flere eksemplarer i 1975. Den fjerner sneen i normal profil. Der er to dieselmotorer, idet den ene benyttes til fremdrift, den anden til at holde rydningsaggregatet i gang. Det består af 2 sneslynger, der kaster sneen

væk gennem hver sin tragt. Tragtene kan indstilles, så man ikke foretager beskadigelse af huse eller andet, der passerer.

Køretojet er fremstillet, så man er uafhængig af drejerskiver, når der skal skiftes køreretning. Hele overdelen kan drejes rundt, mens underdelen bliver på sporet, så man kan vende på fri bane og køre den anden vej.

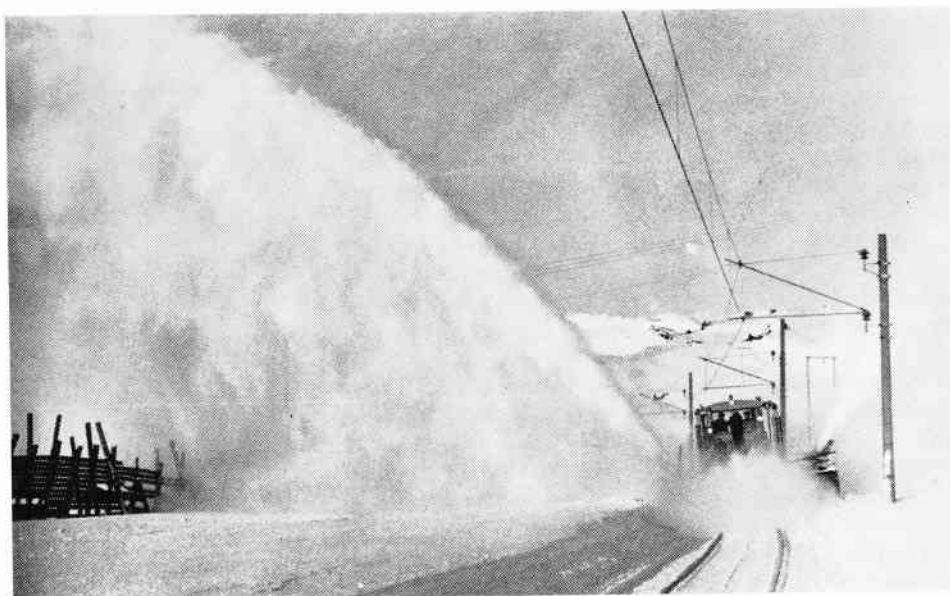
Hele snerydningsaggregatet kan afmonteres, så resten af køretojet benyttes som almindelig trolje, når der ikke er snerydningsopgaver.

Den anden type fra Beilhack benyttes til snerydning uden for den normale profil. De to sneslynger, der er monteret på køretojet, kan skydes ud til siderne, så der kan ryddes indtil tre meter fra spormidte til hver side. Endvidere kan de løftes og rydde i op til 4,40 meters højde.

Denne type benyttes til afpudsning, når den værste sne er fjernet. At der ryddes et godt stykke uden for profilet skyldes hensyn til de underhængte sneplove, alle lokomotiverne er forsynet med. Ligger der sne tæt op til skinnerne, kan disse plove ikke komme af med sneen, når der falder nyt, men det presses i stedet ind under lokomotiver og vogne.

Den lille by Finse, der ligger 302 km fra Oslo og er Norges højest beliggende station, 1.222 meter over havets overflade, er centrum for snerydningen på Bergensbanen. Her ser man som det eneste sted på denne bane stadig diesellokomotiver. De er stationeret her af hensyn til sneryd-

Den nyeste type sneslynge fra Beilhack rydder ud til tre meter fra spormidte og kaster sneen langt væk, så der bliver plads til noget mere ved næste snefald. Foto: Thorkild Jensen.





Den første anskaffede type sneslynge fra Beilhack rydder i normalt profil. Om sommeren afmonteres selve sneslyngen og resten af køretøjet benyttes som trolje. Foto: Thorkild Jensen.

ningen. De benyttes som en sikkerhedsforanstaltning, da man ofte i hårdt vintervejr kan komme ud for strømafbrydelser på strækningen, så elektriske lokomotiver ikke kan arbejde.

Der er stationeret et lokomotiv litra Di 3 – som vore egne MY-ere – og et litra Di 2 – som vore MH-ere – i Finse.

I et stort remiseanlæg opbevares store mængder materiel til snerydning. Centrum i anlægget er en stor drejeskive, der giver forbindelse til de forskellige spor ind i bygnin-gerne. I vintertiden kan man udefra kun ane, at der er bygninger. De er næsten totalt dækket af sne.

Der er forskellige typer sneplove anbragt herinde. I vintertiden er lokoet litra Di 3 fast forsynet med snenæse og flere andre køretøjer holder herinde forsynet med snenæser. De skal skubbes af lokomotiv, når de endelig benyttes.

En særpræget sneplov arbejder modsat af andre: den skraber sneen ind i midten af sporet. Det er en gammel metode til at forøge profilet med, før sneslyngerne blev taget i brug. Fra midten af sporet kunne den roterende kaste sneen væk.

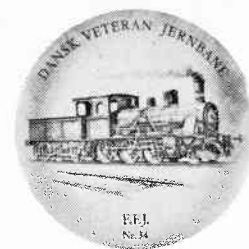
Der er særlige sneplove, der kan rydde nede under skinneoverkant. De er forsynet med indskæringer, som passer til skinnerne. Når man kommer til sporskifter, må ploven naturligvis løftes. En anden type apparat benyttes til rensning af sporskifterne.

I Finse er der året rundt stationeret fast mandskab til snerydningen. I sommertiden, når man ikke har problemer med at få sneen væk, arbejdes der med bygning af store sneskærme og overbygninger, der findes på store dele af Bergensbanens højfjeldsstrækning. Sneens tryk medfører hver vinter betydelige skader på både sneskærme og overbygninger, som kræver betydelige reparationsarbejder i sommertiden.

Sneskærmene, der er af ganske andre dimensioner end dem vi ser her i landet, konstrueres og opstilles efter laboratorieforsøg med vindtunneller. På den måde kan man danne sig indtryk af, hvordan de yder mest nytte i forhold til de fremherskende vinde.

I vintertiden suppleres det faste mandskab med folk fra andre steder, så der er et betydeligt beredskab klar, når det bliver nødvendigt.

Dansk Veteran Jernbane Platte



Omkring den 1. november 1980 udkommer platte nr. 8 med damplokomotiv DSB P 917 som motiv.

Bestil platten allerede nu eller benyt bestillingssedlen, der vil medfølge i Jernbanen nr. 6/80.

Dansk Veteran Jernbane Platte

Kildebakkegaards Allé 59 A
2860 Søborg

Tro det eller ej

Jernbane til søs

Af Povl Wind Skadhauge

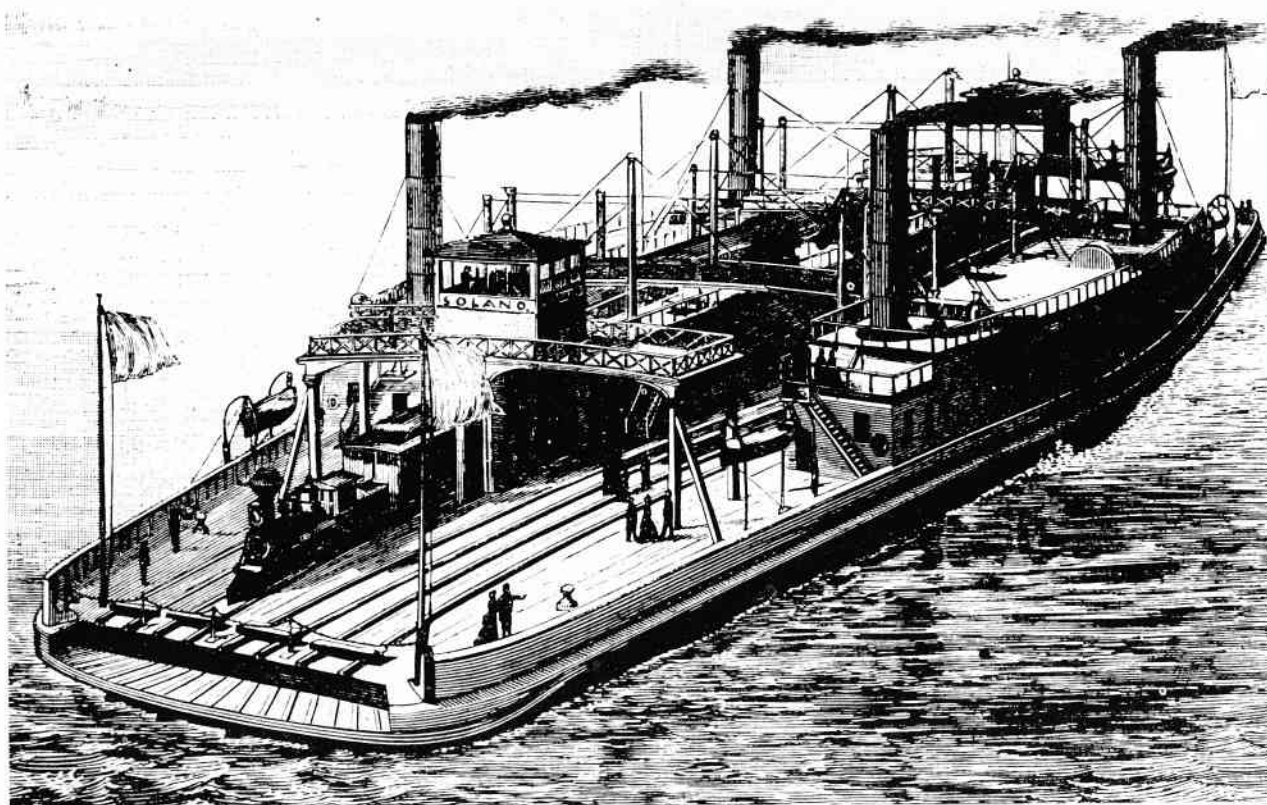
I Christian Winthers »Flugten til Amerika« gives der en skildring af, hvorledes et barn tænker sig landet, hvor alting er helt anderledes og væsentlig bedre end hjemme. Ikke mindre end seks vers er brugt til at udmale næsten utrolige tilstande. Hvor meget netop denne klassiker blandt danske børnebøger har betydet ved at berede jordbunden for en forestilling om Amerika som stedet, hvor alt er muligt, er ikke let at sige. Men adskillige generationer af danskere har sammen med andre skandinaver og europæere i det hele taget nok forbundet alle slags mærkværdigheder med »den nye verden«.

Og det har de gjort med rette, i hvert fald hvad jernbaner angår. Alene i Nordamerika har et utal af ferroviale kuriositeter været at finde. Blandt dem er der en del, som falder ind under emnet JERNBANE TIL SØS. Visse eksempler passer som hånd i handske til rubrikkens titel TRO DET ELLER EJ, og nogle af dem følger her.

De store sletter i »the Midwest« var i »gamle dage« ofte genstand for katastrofale oversvømmelser. I sådanne situationer var toget i reglen den eneste mulighed for at komme frem gennem de oversvømmede områder. Men man måtte

rigtignok hele tiden håbe, at vandet ikke nåede så højt som til fyrkassen, samt at man ikke pludselig kom til et sted, hvor en sammenstyrtning eller et skred under skinnerne skjulte sig i det plumrede vand. I The Pictorial Encyclopedia of Railways af C. Hamilton Ellis ses et billede af et godstog trukket af to damplokomotiver, på Illinois Central Railroad. Det lader sig ikke bedømme, om de faktisk er kørt i stå, men det hele virker dramatisk nok; vandet når omtrent halvvejs op på drivhjulene, og cylindrene hænger ret bogstavelig talt i vandskorpen. To mand er posteret som udvig på forspandmaskinen; den ene står foran røgkammeret, og den anden har sin plads på kedelryggen, hvor han læner sig til den dom-lignende sandkasse.

I fortsættelse heraf må det være på sin plads at nævne, hvad John Marshall i The Guinness Book of Rail Facts and Feats kalder den mærkeligste kendte kollision (selvfølgelig med hensyn til jernbaner). Den indtraf i februar 1913 på Louisville & Nashville Railroad's Memphis-linie under en oversvømmelse. Tro det eller ej: et godstog stødte i mørke sammen med den fladbundede paketbåd LOCHIE S, der netop sejlede over skinnerne. Det er oplyst, at ingen kom noget til, og det hedder sig, at ansvaret for hændelsen og



Det kan ikke nægtes, at den 100 år gamle californiske fartojskonstruktion er et pudsigt apropos til DSB's nye generation af storebæltsfærger.

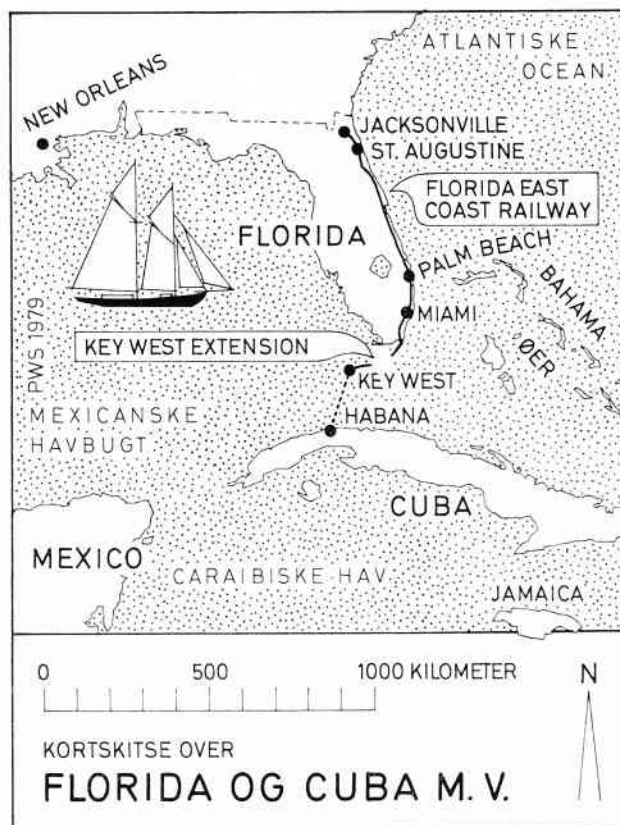
den forvoldte materielle skade aldrig blev rigtig placeret. Det tror man under alle omstændigheder gerne, for i hvilke lovregler skulle et sådant tilfælde være forudsat?

Danmark er (hvad dog kun en del af landets indbyggere er klar over) mest verdensberømt i de danske aviser. Det forhindrer imidlertid ikke, at de danske jernbanefærgeruter i tidens løb har vakt berettiget opmærksomhed blandt »togtusser« verden over. Men vitterlig har der også andetsteds været noget af slagsen at rette blikket mod (og er det stadigvæk; tænk blot på Railship-forbindelsen mellem Hangö og Travemünde). I 1879, altså kun syv år efter Lillebælts-overfartens åbning, og før afgangssignalet lød for nogen af de øvrige danske »sejlende jernbaner«, begyndte jernbaneselskabet Southern Pacific at krydse Carquinez-strædet (en del af San Francisco-bugten) mellem Port Costa og Benicia med firsporede færger. Den første hed SOLANO, og den næste, som med lidt god vilje kunne betegnes som et søsterskib til den, blev kaldt CONTRA COSTA. Med deres store bredde kan man nærmest karakterisere dem som flydende brudstykker af et banegårdsterræn. De var uden overdækning bortset fra nogle broer, og specielt SOLANO prægedes i lighed med de fra Mississippi og andre nordamerikanske floder kendte hjuldampere (for ikke at tale om ægyptiske oldtidsskibe) af en afstivning med spændetrosser – både på langs og på tværs – ført op over høje stolper.

Fartøjerne havde fire skorstene, som var placeret endnu længere ud i »hjørnerne«, end det kendes fra de to hjulfærger PRINSESSE ALEXANDRINE og FRIEDERICH FRANZ IV på Gedser-Warnemünde-overfarten. Det, som imidlertid falder mest i øjnene, er, at også færgeklapperne var firsporede, og at det var hele tog indbefattet lokomotiverne, og passagertog såvel som godstog, der blev overført. Jernbanefærgerne på San Francisco-bugten blev taget ud af tjeneste, da broforbindelsen Martinez-Benicia var fuldført i 1930. De havde nydt æren af at være verdens største af deres art, og overfarten var nået godt og vel forbi halvtredsårsjubilæet, da den blev nedlagt.

Det om færgeruten over Carquinez-strædet meddelte er hovedsagelig sammenstykket af informationer fra billedtekster i følgende tre bøger: Yonder Comes the Train af Lance Phillips (udgivet 1965), Pacific Steamboats af Gordon Newell (udgivet 1958) samt The Guinness Book of Rail Facts and Feats (2. udgave 1975).

I sidstnævnte omtales også en jernbane, der »stod til søs« på en helt anden måde. Det var Florida East Coast Railway (selskabets hovedkvarter ligger i St. Augustine et halvt hundrede kilometer syd for Jacksonville), der blev forlænget mod sydvest ud i havet på de såkaldte Florida Keys. En key er et koralrev eller en kystø. Endestationen var Key West, den vestligste (eller helt korrekt: en af de vestligste), hvorfor banen meget passende blev kaldt the Key West Extension. Længden var 128 miles (206 km) i alt, men til trods for det var banens formål at forkorte rejsen til Cuba, idet der var en skibsrute til Habana fra Key West, som altså ikke var den egentlige destination. Bygningen blev påbegyndt i 1905 under ledelse af Henry Morrison Flagler. I en orkan med vindhastigheder på op til 200 km i timen blev en del af det udførte ødelagt i 1909, men hele strækningen ud til Key West kunne åbnes 22. januar 1912. I den med O. S. Nock som hovedredaktør ud-



givne Encyclopedia of Railways påpeger Brian Hollingsworth, at forbindelsen mellem Florida og Cuba både handelsmæssigt og som turistrute var vigtig dengang, men alligevel betegner han Key West Extension som en strålende dårskab – eller hvordan man nu vil oversætte »a glorious folly«.

Af den samlede længde, som Hollingsworth i øvrigt »kun« anfører som 182 km (det kommer åbenbart an på, om man som udgangspunkt tager sidste station på fastlandet eller dettes kystlinje) var mellem 27 og 28 km broer og 32 km dæmning gennem lavt vand. Resten lå på rev og øer. Den længste bro var 11 km, bestod af ståldragere på en tilsyneladende uendelig række piller og kaldtes dels Little Duck Viaduct og dels Seven Mile Bridge. Jernbanerejsen tog sin tid: tre timer og tre kvarter. Men en skønne dag – hvis man kan sige sligt i den forbindelse – var det slut. Jernbanen blev lukket efter at være beskadiget under en orkan 2. september 1935, og på resterne blev der anlagt en landevej (eller hvad sådan en i grunden hedder), og det er den, der på nyere landkort viser sig som en streg ude i det blå hav.

STØT VORE

ANNONCØRER

– DE STØTTER OS

En epoke i dansk jernbanehistorie slut - eller ??

Af Oscar G. E. Meyer

Dansk Jernbane-Klub ejer tre damplokomotiver fra de danske roebaner. Det ene, DdS nr. 5, kom for nogle år siden atter til ære og værdighed, da foreningen lejede det ud til Hjerl Hede-fonden for en årrække. Siden da har det fremført mange tog på en lille tørvebane, der er anlagt i forbindelse med museet på Hjerl Hede i Vestjylland.

De to andre lokomotiver, hvis sporvidde er 700 mm, var hensat i den tidligere lokomotivremise på den nedlagte Maribo Sukkerfabrik, som firmaet Balling Engelsen A/S forlængst havde overtaget.

I foråret 1979 fik jeg den kedelige meddelelse fra Balling Engelsen A/S i Maribo, at foreningens to lokomotiver, DdS B 2 og B 4, skulle fjernes, da remisen, hvori de havde henstået siden Dansk Jernbane-Klub overtog dem fra De danske Sukkerfabrikker i 1966, skulle nedrives inden for kort tid.

Da jeg tidligere havde fået en lignende henvendelse om stød, skrev jeg til direktionen, og jeg forklarede, at foreningen p.t. ikke rådede over andre lokaliteter for henstilling af de smalsporede lokomotiver. Men flytningen stod fast, idet arealet, hvor den gamle remise stod, skulle bruges til fabriksudvidelse.

Der blev desværre givet en meget kort frist, og der blev ledt meget ihærdigt for at finde en egnet lade eller bygning, hvor de to lokomotiver kunne »gemmes«. Her må det være på sin plads at takke Balling Engelsen A/S for de mange år, hvor fabrikken har givet husly til lokomotiverne, der forøvrigt hele tiden havde stået tørt og med mellemrum var blevet indsmurt i olie.

Efter selv at have opgivet at finde et passende sted, kørte jeg en søndag hjem fra Nordsjælland. Isterødvejen var stoppet af andre hjemkørende, så jeg valgte at tage den gamle Kongevej (Hillerød-Lyngby over Bloustrød), og dér bogstaveligt talt »faldt 10-øren«. **Bloustrød teglværk!**

Fra min militærtid i Høvelte dukkede et billede op om lergravstog og remiser!

Familien tog en afstikker ned over teglværkets område, og hvad så vi? En dejlig rødstensremise med splinternyt tegtag!

Næste hverdag gik med at finde ud af ejerforholdene på stedet. Frederiksholms Teglværker mentes at eje såvel teglværket som remisen, der nu blev brugt som lager. Efter en del forhandlinger med direktør Juhl Andersen fik foreningen lov til at benytte en del af remisen til henstilling af de to lokomotiver fra De danske Sukkerfabrikker. Den eneste klausul var, at også Allerød kommune gav sit samtykke, da hele teglværket og det omliggende areal

var solgt til kommunen. Frederiksholms teglværker har dog rådighedsret over alle bygninger indtil udgangen af 1982.

Ud at køre igen! Målet var denne gang Allerød Kommunes Ejendomsforvaltning, hvor sekretariatschef Gert Petersen har talt foreningens sag. Det resulterede i et møde med borgmester Oscar Jensen, der fra første færd viste en positiv interesse for sagen, og den endelige tilladelse blev givet.

Jeg startede med nogle gode medlemmer til hjælp, og kørte til Maribo for at forberede flytningen ad landevejen, da man ellers måtte bruge to gange blokvogne og en gang tog, og hvad med kranmateriel til omlæsning m.v.?

En af foreningens meget hjælpsomme medlemmer råder i sin store entreprenørvirksomhed over flere blokvogne. Bent Klingenberg, som manden hedder, udlånte en af sine vogne til at udføre transporterne, idet man kun kunne have et lokomotiv med ad gangen.

Den første, B 2, blev uden besvær hentet en søndag morgen og med en pæn gennemsnitsfart uden uheld bragt til Bloustrød og hensat på et sporstykke.

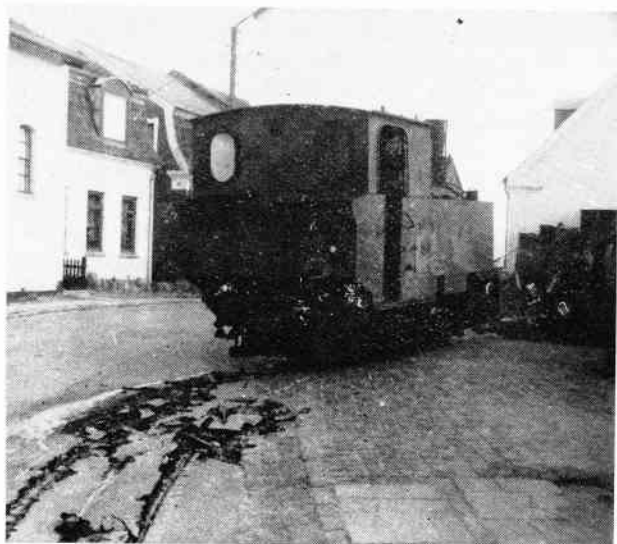


Uden assistance fra Falck havde arbejdet med at få damplokomotivet D.d.S. nr. 4 ud fra den gamle remise ved Maribo Sukkerfabrik næsten været en umulig opgave. Lokomotivet havde stået i remisen siden 1965-66. Foto: Oscar G. E. Meyer.

Det andet lokomotiv, B 4, voldte flere kvaler. For at spare på pladsen i remisen havde nogle snedige sjæle sideforskudt maskinen ind mellem to bærepiller. Men ud skulle lokomotivet. Vi baksede med gamle dunkrafter og talte med DSB i Rødby, der ville låne os jernplader m.v. Men når noden er størst er »Falck-Zonen« nærmest.

Den vagthavende assistent, mester Seistrup, kom ud for at give gode råd, og ikke nok med det! Han klarede også en prægtig stor kranvogn med løfteanordning for busser og store lastvogne m.v.

Redder Per Nielsen var ekspert i at manøvrere den store vogn, så trods de små tolerancer i portene – der var ca. 1 tomme luft til hver side – lykkedes det alligevel at få også dette lokomotiv ud i det fri. Vi havde ikke turdet bede om blokvogn før lokomotivet var kommet ud, så vor plan var, at det skulle henstå på »sukkerfabrikken« til den kommende weekend.



At det gode gamle roebanelokomotiv trods de mange års henstand rørte sig på sine små hjul var noget, der passede Falck-folkene. Ved hjælp af en kranvogn kørte D.d.S. nr. 4 nu uden spor af spor. At der bagefter var spor, gjorde øjensynligt ikke noget! Foto: Oscar G. E. Meyer.

Da vi ville trække B 4 hen på en af fabrikkens små veje, viste det sig, at hjul og gangtøj havde været så fint smurt, at maskinen kunne flyttes, når blot håndbremsen blev løst. Det var for stor en fristelse for de gode »Falckfolk«. Lokomotivet skulle da hen og stå foran deres station indtil vi hentede det på blokvognen. Det klarede man ved blot at lade kranvognen løfte lidt og så trække maskinen hen ad landevejen. – Oh, hvilket syn: Mon ikke en del bilister ikke har troet deres egne øjne? Især hvor landevejen krydses af et sidespor fra Lollandsbanen, fik jeg et dejligt fotografi. Et mindre uheld ved indkørslen til Falckstationen bevirkede, at Maribo's kommuneingeniør fik en af sine villaveje revet op på ca. 20 meter, asfalten var ikke beregnet til lokomotiver, den var kun 2 cm tyk. (Uha, hvor var han vred.)

Med hjælp fra asfaltfirmaet »COLAS« afdeling i Maribo blev skaden udbedret til kommunens tilfredshed og uden udgift for vor forening.

Weekenden efter: Igen en af »Klingenberg«s blokvogne med lokomotiv på ladet og destination Bloustrød.

I begge tilfælde kunne vi ikke selv trække maskinerne ned fra blokvognen, så også her kom Falck, Birkerød, til hjælp med et par mand og en kraftig vogn med spil.

Maskinerne har desværre stået ude i vinter, da det viste sig, at portene var for lave, og man ikke kunne gøre dem højere.

I februar måned foretog Allerød kommune en del oprensning og regulering på terrænet, og viste da foreningen den store venlighed at lade gravemaskinen udgrave gulvet, der var lerstampet, og det er nu sænket ca. 50 cm. Den udgravede jord er doozet ud foran remisen, så der er fremkommet en stor forplads skrånende ned mod remisen.

I maj måned er det lykkedes foreningen at købe nogle gode sveller fra Hillerød privatbaner (Gribskovbanen) og fra Lyngby-Nærumbanen en vognladning skinner. Desuden har vi fået træ til nye remiseporte som gave fra »Lyngby Tømmerhandels Allerød Afd.«.

For omtalte hjælpsomhed og gaver er foreningen alle de omtalte firmaer/institutioner stor tak skyldig. Jeg personlig bringer en tak til lokomotivfører Poul Poulsen, uden hvis hjælp med afmontering m.v. vi ikke kunne have flyttet de to lokomotiver.

Som det ses, er der nu brug for nogle arbejdsomme medlemmer, som ikke i forvejen er involveret i »jernbanearbejde« ved andre af foreningens baner. Er du interesseret, så prøv at fange mig på telefon (02) 87 02 32 eller i weekenderne på (03) 30 82 22. (»Holløse hovedbanegård«).

Husk, der er også job for modne folk! Jeg hører selv til samme kategori, er der nogen, der siger.



Personvognen SJS Cc 313

Af E. Neergaard og P. Sørensen

Jernbanen fra København til Klampenborg åbnedes i 1863 og blev snart en stor succes. Nu kunne man hurtigt komme til det attraktive område nord for København med skoven, Dyrehavsbakken og Travbanen. Det viste sig da også efter kort tid, at mængden af rullende materiel ikke slog til, navnlig ikke på sommersøndage.

Man begyndte derfor at bygge en serie to-etagers vogne, hvoraf de første leveredes i 1870. De kunne rumme mange rejsende, men da loftshøjden, navnlig på øverste etage, var meget ringe (162 cm), var de overordentlig ubehagelige at opholde sig i, når vejret var varmt.

Fra 1880 anskaffede jernbanen derfor en vogntype, specielt beregnet på varme dage med mange passagerer, der skulle i skoven. Vognene blev derfor hurtigt kaldt skovvogne, og de var meget populære blandt københavnernes på vej til Dyrehaven, Bakken og andre rejsemål omkring Klampenborg og Holte.

Vognene havde en væghøjde på 980 mm og var herover åbne, havde altså ingen vinduer, i det mindste ikke til at begynde med. Senere (efter 1897) byggedes skodder i

den halve vognlængde, idet man ønskede at udstrække vognenes anvendelse til lidt mere end de helt strålende sommerdage. Skodderne kunne forskydes således, at de uanset kørselsretningen dækkede den forreste halvdel. Der byggedes ialt 44 vogne, og de blev leveret af fabrikkerne Scandia i Randers, Kockum i Malmø, Atlas i Stockholm og Strømmen i Kristiania (Oslo). De var oprindelig udstyret med olielamper (én på hver gavlvæg indvendigt ved siden af døren), hvorimod overgangsbroerne først kom til efter 1915. Indtil da var det umuligt at komme fra en skovvogn til en nabovogn under kørslen. Vognene var blandt de første midtgangsvogne; indtil 1880 var de fleste personvogne kupévogne med snævre kupeer og indgang til hver kupé direkte udefra.

Skovvognene var i drift i sommerhalvåret på Holte- og Klampenborg-banerne indtil begyndelsen af trediverne. De sidste udrangeredes i 1937. Mange blev herefter ombygget til specialvogne for Statsbanerne.



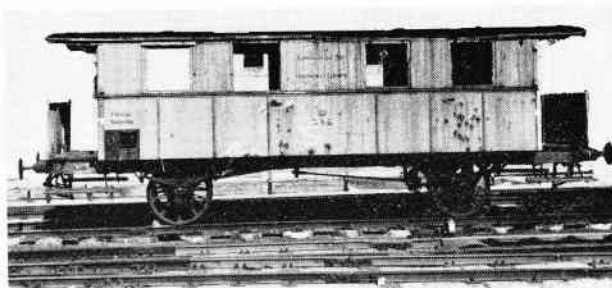
De fleste læsere af dette blad kender sikkert kun DJKs skovvogn fra notitser som: »... nu er skovvognen snart færdig...« og »... kom og vær med til at lægge sidste hånd på skovvognen, inden den sendes til Maribo...«. Til trods for, at arbejdet ikke kom til at gå så hurtigt, som disse notitser syntes at have angivet, er det nu omsider lykkedes at få vognen færdig, og når dette læses, er vognen sat i drift på Museumsbanen.

Grunden til, at arbejdet er gået så trægt, er, at det var umuligt at lokke den fornødne arbejdskraft til Frederiksberg, hvor den første store del af arbejdet, bl. a. alt undervognsarbejde, blev udført. Alt arbejde foregik uden dørs, og man var ofte generet af hærværk og indbrud. Heldigvis lykkedes det i februar måned at få en aftale i stand med DSB, således at vognen kom indendørs, og så var det pludselig muligt at få arbejdskraft. Vi vil gerne benytte lejligheden til at takke de mange DSB-medarbejdere, der rakte os en hjælpende hånd. **Uden denne hjælp havde foreningen i dag ikke haft en køreklar skovvogn.**

Vognens historie er kort:

- Bygget hos Atlas 1885
- Leveret som SJS Cc 313
- 1893 til DSB som Ce 1306
- Udrangeret 1. kv. 1937
- 4 kv. 1939 ombygget til Telegrafvogn 1 (Erstatning for ældre vogn med samme nummer)
- 1958 omlitret til Specialvogn 501
- Udrangeret 1. kv. 1969
- Til DJK 1969-70

Der var på arbejdsholdet flertal for, at vognen blev lavet i SJS-udgave. Dog blev det af hensyn til vognens anvendelse på Museumsbanen besluttet at bibeholde overgangsklapper og -låger, selvom disse først var blevet lavet i DSB-tiden.

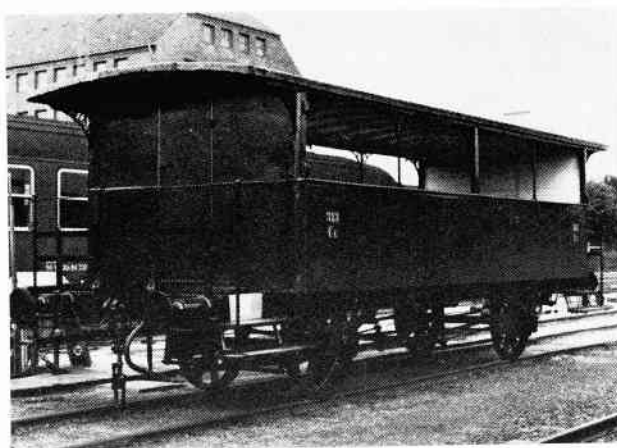


Sådan så den gamle DSB-specialvogn nr. 501 ud, da restaureringsholdet i 1972-73 gik i gang med at omdanne vognen til »rigtig« skovvogn. Megen rust m.m. måtte fjernes inden vognen atter fik sit udseende som skovvogn tilbage. Foto: Finn Beyer Paulsen.

Under arbejdet, som blev påbegyndt 1972, og som har taget ca. 5000 timer, er en del af pladebeklædningen udskiftet, to bærende stolper er fornyet og samtlige vinduesbomme er udskiftet. Endvidere er samtlige bænke nyfremstillet, foruden at det komplette bremsetøj samt endeperrongelænderne er overført fra en tilsvarende, skrottet vogn.

Det var ikke uden stolthed, at arbejdsholdet den 31. juni kunne holde »revisionsfest«, selvom det var med et vist vemod. Til trods for de mange arbejdstimer var der nemlig bred enighed om, at der ikke er noget så hyggeligt som et DJK-arbejdshold.

Lordag den 9. august blev vognen præsenteret for personalet på Museumsbanen i et særtog mellem Maribo og Bandholm. Undervejs blev der klippet grene, som kunne ramme passagerer i ansigtet under forbikørsel. På turen tilbage fra Bandholm gjordes der holdt i Merretskoven, hvor man indtog aftensmaden i det grønne. For en kort stund stoppede MJBs arbejdshold op og nød grill-koteletter m.v., mens man i tusmørket hyggede sig over den »nye« vogn, der var tilgået driften. Søndag den 10. august indsattes SJS Cc 313 i Museumsbanens ordinære tog.



Den 31. juni 1980 blev en dag, som adskillige DJK-medlemmer sent vil glemme. På denne dag rullede den færdigrestaurerede skovvogn SJS Cc 313 ud fra værkstedet efter at man i løbet af foråret 1980 havde anvendt mange aftener, lørdage og søndage på at få afsluttet den meget omfattende restaurering. Foto: Johnny Kühl.

Damplokomotivet OKMJ nr. 14 atter i drift



Det store tillobsstykke i Helsingør den 20. juli 1980 var, da Helsingør Jernbaneklub's veteran tog skulle afgå fra Grønnehave station med to damplokomotiver, nemlig det nyrestaurerede OKMJ nr. 14 og ØSJS nr. 7.
Foto: Arne Kirkeby.

Søndag den 20. juli 1980 blev på flere måder en uforglemmelig dag for Helsingør Jernbaneklub. Først og fremmest blev damplokomotivet OKMJ nr. 14, der er bygget hos Henschel & Sohn i Cassel i 1910, afgivet til driften på Helsingør Veteranjernbane efter syv års istandsættelse.

Restaureringsarbejdet påbegyndte i 1972, og nu, hvor det er afsluttet, fremtræder lokomotivet i en lige så god

stand, som da det forlod fabrikken i 1910. Arbejdet med at istandsætte dette lokomotiv har været langt mere omfattende, end man i første omgang havde ventet, men resultatet: »et »nyt« damplokomotiv på en dansk veteranjernbane» er imponerende, og fra Dansk Jernbane-Klub skal der lyde et tillykke med fuldførelsen af denne opgave.

Damplokomotivet OKMJ nr. 14 blev ved Odense-Kerteminde-Martofte Jernbanes nedlæggelse i 1966 solgt til de to jernbaneentusiaster Hans Gerner Christiansen og Arne Kirkeby – begge fra Odense. Uden deres indsats på dette tidspunkt havde dette lokomotiv næppe eksisteret i dag, da landets jernbaneklubber også på det tidspunkt manglede penge til materielindkøb, men de to jernbaneentusiaster lagde pengene ud – ligesom de forøvrigt også i andre tilfælde har gjort – og OKMJ nr. 14 blev reddet.

Fra 1966 til 1972 henstod lokomotivet dels i Maribo dels i Viborg i DJK-regi. Her måtte man prioritere arbejdsopgaverne – bl. a. blev HV 3 istandsat til Mariagerbanen – og derfor blev OKMJ nr. 14 videregivet til Helsingør Jernbaneklub, der så gik i gang med at restaurere lokomotivet samtidig med, at foreningen via årlige afdrag overtog det.

En anden begivenhed for Helsingør Jernbaneklub søndag den 20. juli var et rekordtal af passagerer. I de to togpar, som klubben kørte den dag mellem Grønnehave og Gilleleje, befordredes ikke mindre end 1706 passagerer. Så måske var det godt, at eftermiddagstoget blev fremført med to lokomotiver, nemlig OKMJ nr. 14 og ØSJS nr. 7.

OCMP

Skinnebusser i HO

PERL MODELL

NYHEDER!!!

ØSJS MB-22-A	2 skinner	Skr 545:—
ØSJS MB-22-B	3 skinner Märklin	Skr 638:—
ØSJS MB-22-C	ikke-motoriseret	Skr 441:—
ØSJS MB-22-D	''' Märklin	Skr 441:—

SJ Y-330-A	2 skinner	Skr 465:—
SJ Y-330-B	3 skinner Märklin	Skr 538:—
Extral Bagagebærere, 2 stk		
16-1-109		Skr 64:—

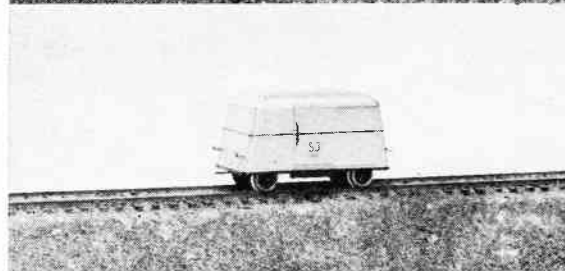
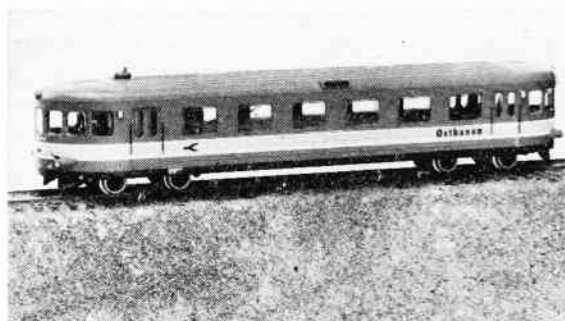
Reisegodsvogn til Y-330		
SJ UF-502-C	for 2 skinner	Skr 184:—
SJ UF-502-D	for Märklin	Skr 184:—

Spørg efter Perl-modellerne i din
hobbyforretning eller direkte fra

PERL MODELL AB

PERL

ASPVAGEN 27 · S-140 32 GRÖDINGE · SWEDEN



Første tog over den nye Strandmøllebro

DSB's nye Strandmøllebro på jernbanestrækningen Helsingør-København blev taget i brug den 21. august 1980 eller næsten på dato 83 år efter, at den gamle Strandmøllebro modtog det første persontog. Broen, der er projekteret af DSB's 1. brokontor, er opført i hvid beton, for at virke så lidt fremtrædende som muligt i det smukke landskab op til dyrehaven.

Foto: Arnton A/s.



Da DSBs Strandmøllebro på kystbanen mellem Klampenborg og Helsingør blev taget i brug den 2. august 1897, var det efter datidens målestok et imponerende broanlæg. Den 21. august 1980 kl. 5.42 kørte det første tog over den nye Strandmøllebro, der er ligeså imponerende i teknisk henseende. Den rummer en række tekniske løsninger, som for første gang er taget i anvendelse inden for dansk jernbane-brobygning.

Den nye Strandmøllebro løber parallelt med den gamle. Den er projekteret af DSB's 1. brokontor og opført af entreprenørfirmaet Arnton A/s.

Når man lægger togskiner på en strækning, sker det på et fundament af sten og skærver. Dette leje tager af for svingninger og bevægelser i skinnelaget, der er forår-

saget af temperaturændringer og andre belastninger. På den nye Strandmøllebro har man for første gang lagt skinnerne direkte på broens betonelementer, hvilket gør broen meget lettere.

Det er ikke så enkelt, som det lyder, for skinnerne skal stadig kunne bevæge sig, og den deraf følgende ændring i belastningen af broen skal kunne opfanges på forudbestemte punkter i konstruktionen. Anvendelsen af den nye fremgangsmåde kræver nye materialer og ny teknik, omfattende beregninger og efterprøvning.

Den nye Strandmøllebro ligger i et meget smukt landskabeligt område. Derfor har DSB søgt at gøre den så let og lidet dominerende som muligt, bl.a. ved at opføre den i hvid beton.

DJK i sommeren der gik

Sommeren 1980 var præget af mange aktiviteter i DJK-regi. I maj kunne mange glæde sig over den dejlige udflugt i anledning af 10 års jubilæet på Mariager-Handest Veteranjernbane. Dette jubilæum, hvor bl.a. damplokomotivet DSB E 991 trak udflugtstoget, blev en festlig start på sommerens ordinære drift ikke blot på MHVJ, men også på Museumsbanen og Limfjordsbanen. Desuden har der været ordinær toggang på tørvebanen på Hjerl Hede i juli måned, hvor foreningen har et af sine roebanelokomotiver stationeret.

Sæsonen på vore tre veteranbaner har været rimelig god, og det er i hvert tilfælde tydeligt, at de indgår som attraktive tilbud til danske familier, der holder ferie i hjemlandet.

D-maskine gruppen med damplokomotivet DSB D 826 har absolut ikke holdt stille i den forløbne sommer. Ved sommerens begyndelse stod D 826 i Roskilde, og herfra startedes sæsonen natten mellem den 17. og 18. juni, hvor turen gik til Københavns Hovedbanegård. Her skulle vort tog medvirke i nogle filmoptagelser til en ny film: Alderdomshjemmet.

Straks herefter drog tog samt personale til Fyn, hvor man i fem week-ends i samarbejde med turistforeningen i Assens havde etableret veteranogskørsel mellem Assens og Glamsbjerg. På lørdage kørtes der to dobbeltture og på søndage tre. Hvis man som jernbaneentusiast ikke har fået oplevet stemningen i togene mellem Glamsbjerg og Assens i denne sommer, er man blevet snydt for noget.

Stemningen i et fyldt veteranfog, hvor turister og lokale borgere nyder jernbanenostalgien i fulde drag, er noget, som kan gøre varmt i ens hjerte.

Den 16., 17. og 18. juli var toget en tur i Sønderjylland for at køre spejdere fra Det danske Spejderkorps' lejr ved Stevninghus. De tre dage kørtes der mellem Kliplev og Bylderup Bov samt mellem Tinglev og Kliplev. Endvidere kørte man en familie/ledertur en aften mellem Kliplev og Gråsten. Turen til Sønderjylland var en stor succes, hvad alle, der deltog, vil kunne fortælle om.

Da kørslerne i Assens var afsluttet den 27. juli vendte D 826 straks tilbage til Sjælland, og den 1. august fremførtes særtog for Intraflug og Frank Stenvall mellem København-Hillerød-Helsingør af vort hæderkronede lokomotiv.

Mens lokomotivet endnu var på Sjælland, blev der med ganske kort varsel arrangeret kørsel den 18. august fra Nørrebro til Roskilde og retur for Niels Steensens Gymnasium. Skolen, hvor foreningen i øvrigt holder sine møder i København, havde arrangeret udflugt for alle elever på 8. skoleår, og i Roskilde besøgte man vikingeskibsmuseet og domkirken. Med andre ord: En skoleudflugt, som sikkert mange ældre jernbaneentusiaster husker dem fra drengeårene.

På turen fra København til Roskilde senere på dagen blev foreningens damplokomotiv K 564 transporteret fra Centralværkstedet i København til Roskilde.

Den 3. september kørte D 826 atter fra Roskilde til Odense, og K 564 blev slæbt med. Dagen efter kørtes der presetur i anledning af de forestående kørsler med vort tog i forbindelse med DSB Jernbanemuseet i Odense mellem Odense og Fruens Bøge.

Foruden de allerede annoncerede køredage i Odense, vil D 826 med togstamme også være at finde ved Ikast den 23., 24. og 25. oktober (se iøvrigt herom under kommende møder og udflugter på de gule sider).



Damptogskørsel har mange folks interesse, og til tider kan det være svært for jernbaneklubberne at efterkomme alle forespørgsler på kørsel med damptog. Heldigvis findes der stadig køreklare damplokomotiver ved de »rigtige jernbaner«, og de må somme tider også ud at køre ved særlige lejligheder. Her tænkes ikke bare på sneplovs-kørsel. Damplokomotivet OHJ nr. 38 fra Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane kørte i forbindelse med et festarrangement i Holbæk på havnebanen dér i dagene 11. og 12. juli. Dansk Jernbane-Klub er såvel privatbanernes ledelse, deres personale samt DSB, driftsområde Slagelse og personalet på Holbæk station megen tak skyldig for gennemførelsen af dette arrangement midt i den værste ferietid.



Arbejdsholdene har naturligvis også været i gang i den forløbne sommer, men med nedsat arbejdsstyrke, da driften på veteranbanerne m.v. har krævet meget personale. Dog har arbejdsindsatsen på dobbeltvognen OHJ C 204/205, der er under istandsættelse som beskæftigelsesarbejde i Holbæk, ikke været nedsat. Projektlederen og de unge mennesker, der har været tilknyttet projektet, har virkelig fået denne spændende vogn til at se præsentabel



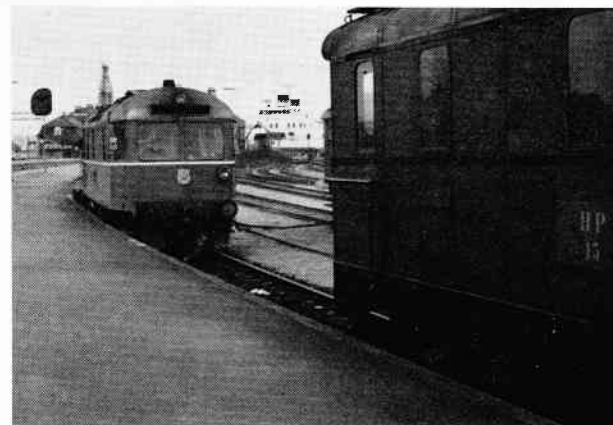
Den 11. og 12. juli havde Dansk Jernbane-Klub lånt damplokomotivet OHJ nr. 38 til fremførelse af syv togpar på havnebanen i Holbæk. Anledningen var afholdelsen af en musikfest. Her er OHJ nr. 38 »fanget« i det grønne område ud for Holbæk kaserne. Foto: Erik Buus.

ud igen. Snart mangler vognen kun sine vinduer. Anskaffelsen af disse er en dyr affære. Skulle nogen have lyst til at give et bidrag til netop denne investering, bedes man kontakte Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse. Telefon (03) 48 53 83.

Et andet restaureringsprojekt, nemlig den gamle rejsegodsvogn DSB Eh 6762, blev standset i foråret, således at alle kræfter kunne koncentreres om skovvognen, der er omtalt på side 114-115 i dette nummer af tidsskriftet. Nu tager man fat på Eh-vognen igen. Arbejdsstedet er Roskilde, og interesserede nye medarbejdere bedes kontakte Bent Nathansen, tlf. (03) 27 25 23.

Vintersæsonen 1980-81 er så småt begyndt. Mange glæder sig sikkert til de kommende mødemøder i DJKS forskellige afdelinger, men man må ikke glemme, at selv om den ordinære drift på banerne er slut for i år, er det ikke ensbetydende med at arbejdet er indstillet. Har du lyst til at give et nap med, kan jeg kun opfordre dig til at søge kontakt med de enkelte baners ledelse. Adresseerne finder du på side B 13.

OCMP.



Diesellokomotiverne OHJ 40 og HP 15 blev den 8. december 1979 transporteret til Korsør af OHJ 39, der her ses ved ankomsten til Korsør. I midten af billedet ses M/F Storebælt. OHJ 40 er i foråret og sommeren 1980 taget til reparation i Mariager, og arbejdet med atter at få lokomotivet køreklart går fremad. Foto: Erik Buus.

**S SCANDIA
RANDERS**

RØRBÆK BAGERI

v/ Erik Mejer

Nykøbingvej 1

Sakskøbing

Tlf. (03) 89 40 56

Alt i friskbagt brød og lækre kager
fra **Deres Håndværksbager**

BODEGA SPAR 2

Lodsvej 1 – Dalmose

Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

Velkommen hos
RUTH BACH og STEEN POULSEN



**SM
LAMPEN**

Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S
EJBY INDUSTRIVEJ 68, 2600 GLOSTRUP
TELF.: (02) 45 35 44



SKAL DE BRUGE EN GAVE
– OGSÅ HVIS DEN SKAL BRINGES –
RING TIL OS!



Torvet 4 . 4930 Maribo . Tlf. (03) 88 02 90

Vil De have service –
så kør til



**KJELD MORTENSEN
Service**

Østre Landevej 46 – Maribo
Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

Cafeteria Landgangen

Oxendalen 1
Mariager

Tlf. (08) 54 11 22

Et godt spisested

Hyggelige lokaler

Populære priser

ASSENS KRO & CAFETERIA

v/ Erik Pedersen
Storegade 11
Telefon (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter
Hyggelige lokaler – Populære priser

HELGE RAAHAUGE

Tømrermester

Lupinvej 29

Maribo

Tlf. (03) 88 27 97

Alt tømrer- og bygningsarbejde udføres

Både nyt og reparationer

Tilbud gives uden forbindende



VVS
garanti

HELMUTH NIELSEN & SØN

v/ Bjarne Nielsen

Aut. VVS-installatør

Banevænget 3 – Maribo

Telefon (03) 88 05 37

Alle installationer udføres

Tilbud gives uden forbindende

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55



LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDEL

v/John Larsen . Bredgade 42 . 8870 Langå . Tlf. 46 11 75