

ISSN 0107-3702



jernbanen

4

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

21. ÅRGANG

SEPTEMBER 1981

KR. 15,00



Nyt fra UK-Modeller ApS

Vores »kollektion« vokser stadigt . . .

– berømt dansk trækraft i metal byggesæt i HO. Disse byggesæt kræver tid og omhu, men er ikke svære at bygge. De giver mulighed for at modelbyggere kan arbejde videre med lokomotiverne, og tilføje de ekstra rør m.v., der skal til for at lave en »superdetailleret« model af disse kønne lokomotiver.

I løbet af de næste 3 måneder regner vi med at have tilsvarende vogne i plastic byggesæt – Pc & Q godsvogne, samt Cp og Cl til persontog. Disse kan blive til flere, hvis vi får tilstrækkelig støtte fra modelbyggere, der vil køre dansk!!

Vores katalog koster 10 kr., og vores populære model jernbane blad, der udkommer 4 gange årligt, koster 5 kr. pr. udgave.

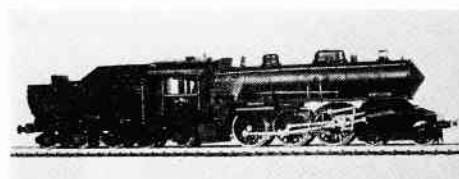
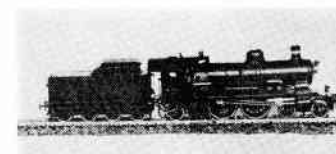
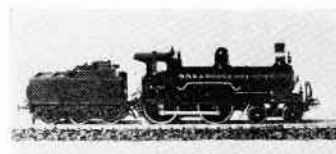
Skriv eller ring efter flere oplysninger!

Med venlig hilsen

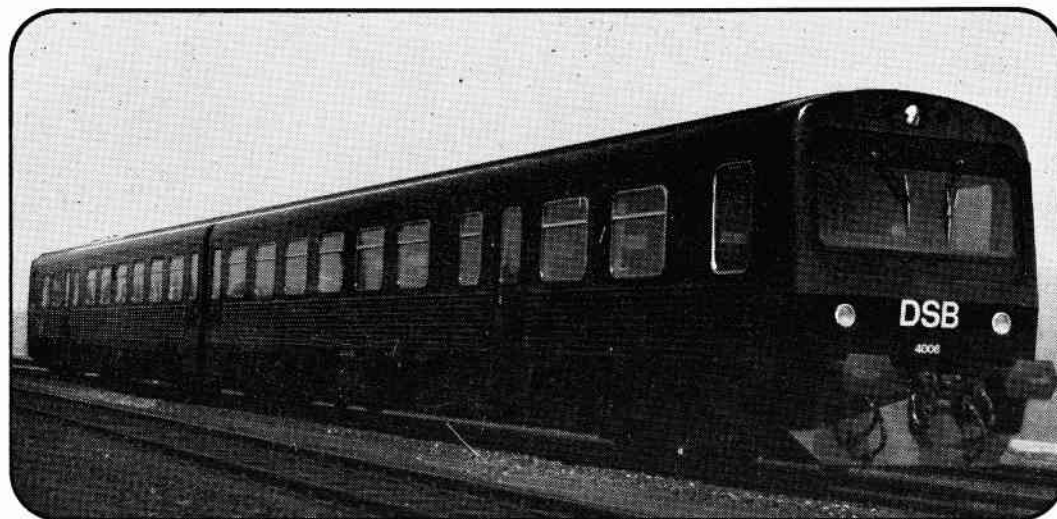
UK-Modeller ApS

Postbox 32, 2620 Albertslund

Telefon (02) 62 07 72



Motorregionaltog litra MR

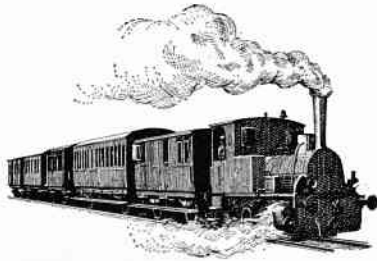


Inno Marketing 10 072

BBC har lavet den komplette elektroniske udrustning til de nye motorregionaltog litra MR.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S • E.Div. • Vester Farimagsgade 7 • 1606 København V • Tlf.: (01) 15 62 10.



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 10. 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 3. omslagsside.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

Forsidebilledet:

Dansk Jernbane-Klub's »nyeste« lokomotiv, OHJ nr. 38, på sin første opgave i DJK-regi, nemlig årets damplokomotivskørsler mellem Assens og Glamsbjerg. Her ses toget i Flemløse søndag den 16. august 1981.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

21. årgang

September 1981

Nr. 4

Midt i en sparetid!

Året 1981 vil uden tvivl blive husket af mange som året, hvor alt blev dyrere, og hvor vi alle måtte »spænde livremmen lidt mere ind«.

For Dansk Jernbane-Klub har året også været præget af sparetiderne. For det første investerede foreningen mange penge i 1980, og desuden havde man visse planer, som gerne skulle føres ud i livet i 1981, og som krævede en økonomisk indsats. Her tænkes først og fremmest på remisebyggeriet i Mariager, og mange DJK-medlemmer samt andre interesserede har da også vist dette projekt deres interesse ved at støtte det, f.eks. gennem køb af lodsedler i Mariager Remisekomité's lotteri.

Foreningens bestyrelse turde i foråret ikke regne med, at dette års veterantogs- og udflugtskørsler m.m. ville give samme resultater som tidligere, og med større udgifter i vente blev det bl.a. besluttet, at der måtte spares nogle penge på vort tidsskrift, JERNBANEN.

De seneste to numre af tidsskriftet har været sparenumre med hensyn til de orange siders udstyr. De har blot været maskinskrevne og lavet i offsettryk. Imidlertid ville mange gerne nå frem til yderligere besparelser – dog uden væsentlig forringelse af bladet. Her kom ideen frem om at samle alle illustrationer midt i bladet på offset-trykte sider. Det kunne give en besparelse, mens flere tilbud på at lade bladet trykke helt i offset og med fotosats ville blive dyrere end det bogtrykte, som De kender.

Vi har ladet blad nr. 4/81 udforme efter besparelsesplan nr. 2, og nu vil jeg som redaktør gerne kunne meddele bestyrelsen for Dansk Jernbane-Klub om læsernes mening om denne udformning. Skriv et par ord derom til mig, såfremt De også skulle ønske at være med til at give udtryk for »læsernes mening« (ris eller ros). Jeg kan i den forbindelse meddele, at bestyrelsen er enig om fortsat at bestræbe sig på udsendelse af JERNBANEN seks gange årligt, og at man nødigt vil forringe bladets indhold og kvalitet væsentligt. Derfor har man også taget skridtet til at foreslå kontingentforhøjelse for 1982 (se de orange sider).

Ole-Chr. M. Plum.



- sætter Danmark på hjul . . .



**LEYLAND
DAB A/S**

Kejlstrupvej 71 . Silkeborg
Telefon (06) 82 33 00

Bognyt

The Armoured Train, its development and usage af G. Balfour. Pansertog fra den amerikanske borgerkrig til anden verdenskrig, hovedvægten ligger på beskrivelsen af de britiske typer fra 1940-45. 168 s. 62 fot. 6 ill. 13 kort. Kr. 264,70.

Orientekspressen af E. H. Cookridge. 227 s. 16 s. ill. Ib. Kr. 79,50

Hornby Dublo Trains af Michael Foster. Aldeles overdådig beskrivelse af dette berømte mærkes historie fra 30'erne til 60'erne. Hvert lokomotiv behandles indgående og belyses med materiale fra arkiverne. 416 s. 24 helsides farvefot., der hver illustrerer talrige modeller. 49 farveill. 141 fot. 400 ill. & gengivelser fra Meccano Magazine og kataloger. 22x28,5 cm tværformat ib. Kr. 630,80.

Maffei-Lokomotiven. Erweiteter Katalog Nachdruck ved Karl Böhm. Sammenstilling af to kataloger fra 1925-30. 106 s. A4. 101 fot. 94 lokrids & ill. Kr. 122,85..

Norfolk & Western Steam (The last 25 Years) af R. Rosenberg & Eric H. Archer. 93 s. A4 tværformat. 108 fot. 2 tegn. i skala S. 27 siderids. Kr. 95,60.

Vognlære over Statsbanernes Vognmateriel. Genoptryk af hæfte fra 1929. 72 s. A5. 37 ill. Kr. 35,00.

H&S

*P. Haase & Søn
Boghandel as*

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

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08



Tog hvert 20. minut

mellem Jægersborg og Nærum

Tag til Vestsjælland næste gang De skal på
udflugt

**Øds herreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane**

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80



TEN-WHEELER

2. del

Af Povl Wind Skadhaug

Italien viser vej

I 1884 (28 år for R-maskinens fremkomst i Danmark) stod maskinchefen ved det norditalienske system SFAI, Cesare Frescot, for konstruktionen af en ten-wheeler, der blev bygget på banernes værksteder i Torino. Året efter omorganiseredes de italienske jernbaner, og Cesare Frescot's såvel som hans ten-wheelers fremtid tilhørte dermed det ene af de nye store selskaber, Rete Mediterranea, som fungerede indtil dannelsen af FS (Ferrovie dello Stato) i 1905. – Den første maskine – den første 2C maskine med tender i Europa – fik navn efter den første konge over det samlede Italien, Vittorio Emanuele II, og de følgende efter andre fremtrædende italienere. I 1895 var der bygget i alt 55 maskiner af denne art, senere FS klasse 650. De havde en form for forbrændingskammer foran i fyrcassen, som dermed fik en samlet længde omtrent lige så stor som afstanden mellem kedlens rørvægge. Et andet særligt kendetegn var den (ligesom i sin tid på »Chesapeake«) ualmindelig korte bogie; dens akselafstand var kun 1,2 meter. Der er formodentlig ikke anden forklaring, end at Frescot og hans medarbejdere har været bange for, at drivstangen enten skulle blive for lang eller for kort, hvis der blev brugt en lang bogie med cylindrene placeret midt for denne.

I måden at arrangere det hele på var der ikke meget ved Vittorio Emanuele klassen, der tydede på britisk, endsige amerikansk indflydelse. Og der var nok heller ikke nogen; snarere havde disse lokomotiver forskellige træk fælles med franske, henholdsvis tyske maskiner. Nogle af de næste ten-wheelere i Europa lignede de italienske flygtigt, fordi de udvendige cylindre var placeret mellem bogien og den koblede hjulgruppe. Vittorio Emanuele klassen bestod imidlertid af simple tocylindrede maskiner, hvorimod f.eks. de badiske statsbaners klasse IV e og Gotthard-banens nr. 201–230 var firecylindrede compound-maskiner. De første eksemplarer i begge klasser kom i 1894 (ligesom Jones Goods). Klasse IV e var beregnet til Schwarzwaldbanen med dens kraftige stigninger; der blev på kun 7 år bygget 83 enheder, hvoraf 35 blev overtaget af Reichsbahn og holdt ud til 1932.

Robert Garbes lokomotiv

Den ten-wheeler, der af flere grunde er mest at sige om, og som byggedes i det største antal, noget passagertogs-damplokomotiv har nået, var dog igen tocylindret og forholdsvis ukompliceret: den preussiske P 8.

Man sætter med rette P 8 i forbindelse med Robert Garbes navn, men som regel anføres det, at Garbe »tegnede« eller »konstruerede« den, og det er ikke ganske korrekt. Garbes rolle var snarere at formulere opgaven og formidle et samarbejde. Egentlig burde der her redegøres for det komplicerede preussiske bureaukrati i den form, det havde i århundredets første årti, men det vil føre for vidt. Det korte af det lange er, at Garbe, der levede 1847–1932, efter en løbebane som lokomotivfører, værkstedschef og maskininspektør nu på tidspunktet for udviklingen af de første P 8 maskiner tilhørte jernbanedirektionen i Berlin og var Lokomotivdezernent (»lokomotivkommissær«) samt formand for det såkaldte Lokomotivudvalg. I 1905 tiltrådte ministeriet for offentlige arbejder et forslag fra Garbe om udvikling og bygning af 10 nye 2C-overhederlokomotiver. Der blev bestilt hos Berliner Maschinenbau-Gesellschaft (tidligere L. Schwartzkopff). Og det var så Garbes ansvar at føre alle de nødvendige forhandlinger med lokomotivfabrikken, herunder at gennemdrøfte alle detaljer og gennemse hver eneste af de tegninger, fabrikken udarbejdede, samt at følge bygningen af maskinerne. Det må huskes, at der var en tredje part i sagen: Wilhelm Schmidt i Kassel, hvis overhedertype skulle anvendes. En overingeniør fra Schmidts selskab deltog i arbejdsmoderne.

Blandt de krav, Garbe som bygherrerepræsentant måtte stille, var nogle, der fik afgørende indflydelse på udseendet af det færdige produkt, nemlig at den nye type skulle kunne vendes (med tender) på en 16 meter drejeskive, og at lokomotivet (uden tender) ikke måtte være over 11,2 meter langt af hensyn til faciliteterne i de værksteder, hvor de skulle vedligeholdes. (For små drejeskiver har været et stadigt tilbagevendende problem for lokomotivkonstruktører; det var forholdsvis let at forlænge en remise eller dele af den, men en anderledes alvorlig sag at kassere en så kapitalkrævende indretning som en drejeskive og få bygget en ny og større. Intet under, at et firma som Joseph Vögele i Mannheim, der også byggede skydebroer, i begyndelsen af 1920'erne annoncerede en metode til at udvide bestående drejeskiver. Det skete ved hjælp af hængslede forlængelsesdragere til drejebroen og krævede ikke udvidelse af selve gruben – »patenter i alle kulturstater«!)

En succes

Da de nye maskiner var færdige i 1906, var der blandt andet lejlighed til at sammenligne dem med de preussiske firecylindrede compound-maskiner P 7 – ligeledes ten-wheelere – fra 1901. P 8 viste sig klart overlegen både ved kontrollerede forsøgskørsler og i daglig drift, men sammenligningen var nu næppe helt retfærdig. I virkeligheden havde Garbe og hans medarbejdere også allerede så mange og gode erfaringer med overhederlokomotiver og

simpelt tocyldret maskineri fra mindre typer som P 4, P 6 og S 6, at de kunne føle sig sikre i deres sag, og røgrørsoverhøderen havde allerede vist sig mere effektiv end røgkammertypen, som Schmidt også havde arbejdet med. Da man i P 8 havde været heldig med de grundlæggende valg af dimensioner, blev maskinen et veritabelt gennembrud for det simple tocyldrede lokomotiv med overhøder – og for ten-wheeler-hjularrangementet. Ganske vist skete der gennem de påfølgende leverancer en række justeringer af dimensioner og detailudformning, men P 8 opfyldte praktisk taget straks alle de forventninger, der var stillet – undtagen på et punkt. Man havde håbet, at lokomotivet ville have egnet sig til en maksimalhastighed på 110 km i timen, så det også kunne gøre det ud for ekspreslokomotiv. Dette håb blev beskæmmet, men de »kun« 100 km, man måtte nøjes med, viste sig ikke at være nogen større hindring. Især på grund af 1. verdenskrig og dens eftervirkninger var de fleste hurtige tog nemlig i en række af de følgende år ikke så hurtige endda, og i masser af tilfælde gjorde P 8 derfor udmærket fyldst foran et tysk Schnellzug.

Garbe blev pensioneret i 1912, og da var der bygget omkring 350 enheder af P 8 klassen, i sig selv et betragteligt antal. Men bygningen af P 8 tog langt mere fart i de følgende år; frem til 1928 blev der på forskellige fabrikker bygget omkring 3.800 stk., hvoraf en mindre del var til eksport. De preussiske statsbaner anskaffede selv 3.370 stk. frem til 1923, og i de tyske krigsskade-erstatninger efter 1. verdenskrig indgik over 600 stk. P 8. Hvordan man end ser det, er alle disse tal forbløffende. De tjener måske til at forklare, hvorfor der ikke blev udviklet en ten-wheeler blandt de tyske Reichsbahn-Einheitslokomotiven. At tanken ikke var fremmed, ses dog bl.a. af de præliminære typeprogrammer fra begyndelsen af 1920'erne. og endnu ved det tyske jernbanejubilæum i 1935 kunne man i et typeskema over »enhedslokomotiverne« se ten-wheelerne i tre vægtklasser (15, 17,5 og 20 tons akseltryk) og med den tungeste afmærket som en af de typer, der formentlig snarest ville blive bygget.

Her og der og allevegne

Den alsidige anvendelighed – maskinen var også rimelig til godstog, når disse ikke var af de største – og den i de fleste situationer gunstige brændselsøkonomi gjorde hurtigt P 8 til forbillede eller inspirationskilde for mange andre konstruktioner både i Tyskland og andetsteds i Europa. Som eksempler skal nævnes den saksiske klasse XII H 2 med lidt mindre drivhjul (første byggeår 1910, i alt bygget 169 enheder), den svenske B-maskine (første byggeår 1909, i alt bygget 99 enheder) og den danske litra R₁. Som allerede nævnt i indledningen til artiklens 1. del var R-maskinens første byggeår 1912, og da var inspirationsgrundlaget øget med den preussiske S 10 fra 1910, hvis kedel var udviklet af den fra P 8, og hvis drivhjul var 1980 mm. S 10 (senere BR 17⁰) var et firecyldret overhøderlokomotiv uden compoundvirkning; der blev i alt bygget 207 stk. Ligesom på R-maskinen var drivhjulene forrest i den koblede hjulgruppe, og drivstangen blev altså forholdsvis kort. Inden 1. verdenskrig anskaffedes også (hvad Garbe nok aldrig var gået med til) en firecyldret compoundversion benævnt S 10¹ (senere BR 17¹⁰⁻¹²), der i alt er bygget i 281 eksemplarer. På denne var de udvendige cyldre sat så langt tilbage, at drivstængerne måtte føres

til de midterste af de koblede hjul. Men på det tredje medlem af familien, S 10² (senere BR 17²) fra 1914, var der tre højtrykscyldre arrangeret på lignende måde som ved DSB litra R₁₁, for hvilken type S 10² vel tjente som inspiration.

Man kunne efterhånden, som C. Hamilton Ellis har udtrykt det, finde ten-wheelerne »fra det vestlige Portugal eller nordlige Skotland til Ural-bjergene og længere endnu«. Han kunne have fortsat »fra Norge og Finland til Italien og Balkan«. Og naturligvis var det slet ikke alene P 8 og dens nære slægtninge, man stødte på. I Frankrig og Sydtyskland blev der f.eks. anskaffet ikke så få compoundlokomotiver med hjularrangement 2C. Og i Sverige havde man allerede i 1899 (da europæiske lokomotivfabrikker havde mere end rigeligt at bestille) importeret 10 »ægte amerikanske« ten-wheelerne, som var tocyldrede compoundlokomotiver, og i de følgende år frem til 1908 ladet bygge flere maskiner af samme eller næsten samme slags. De var betegnet litra T (med eller uden tilføjelser), og der var i alt 101 af dem.

Sammen med de forannævnte 99 B-maskiner blev det 200 svenske ten-wheelerne. Men ikke nok med det. Som følge af de mange statsovertagelser af svenske privatbaner kunne der registreres et meget stort antal »tilfældige lokomotiver« hos SJ, heriblandt mere end 60 normalsporede ten-wheelerne. Af disse hørte den overvejende del hjemme i A-gruppen, som dels mønstrede ten-wheelerne, der var ombygget fra 2B1 (Atlantic), og dels maskiner, der først tilhørte privatbanernes H3-type eller var beslægtet med den. De fleste var tocyldrede med indvendigt maskineri, men de fire maskiner af litra A8 var trecyldrede, ret store og kraftige, bygget til Bergslagsbanen. Man har betegnet dem som en af de fornemste lokomotivkonstruktioner i Sverige, og hvis et lokomotiv kan være »en ting af skønhed«, var de det.

Stillet over for de mange svenske ten-wheelerne (der var endda flere end de nævnte) syner de 20 stk. R₁, 10 stk. R₁₁ og 3 stk. T, i alt 33 danske lokomotiver med hjularrangementet 2C, ikke af meget. Selvfølgelig kan man ikke uden videre gå statistisk til værks; de geografiske forhold i Sverige og Danmark er vidt forskellige. Alligevel udgør de danske ten-wheelerne en påfaldende lille gruppe, fra hvilken man endda kan løsrive de tre T-maskiner (ex P 8), som kun blev anskaffet, fordi lejlighed gaves, og som ikke egentlig er udtryk for DSBs anskaffelsespolitik. Der skal ikke her anstilles betragtninger (af den nytteløse, men unægtelig meget underholdende art) over, hvad man havde stået sig bedre ved at lade bygge. Dog kan det næppe modsiges, at DSB længe drev de små maskiners politik.

I de små maskiners politik stod de danske statsbaner imidlertid ikke alene og var f.eks. ikke så tilbageholdende som det største af de britiske jernbaneselskaber efter gruppeddannelsen i 1923, LMS (London, Midland & Scottish). Her havde man kun nogle efterhånden forældede, ikke særlig ydedygtige ten-wheelerne og holdt sig til 4-4-0 som passagertogsmaskiner, henholdsvis 0-6-0 til godstog. Med indførelsen af de store ten-wheelerne af Royal Scot klassen i 1927 stoppede man ikke alene et mægtigt hul, men gjorde også et tilsvarende stort skridt fremad, som da DSB fik P-maskinerne i 1907-10. LMS fortsatte i øvrigt

i 1930'ernes begyndelse med en lidt lettere moderne ten-wheeler, trecylindret ligesom Royal Scot og i det ydre ikke uden en vis lighed med den. Vittige hoveder døbte den derfor »Baby Scot«, men nogen baby var den bestemt ikke. Klassen, der kom til at bestå af 52 maskiner, fik senere et officielt navn: Patriot-klassen. Og hvordan det siden gik med anskaffelse af ten-wheelere på LMS i Stanier's tid som maskinchef, er der allerede givet oplysninger af i artiklens 1. del.

Skønt R-maskinerne var få, er de alligevel både direkte og indirekte den egentlige baggrund for denne artikel. Direkte, fordi de var gode, hjemlige repræsentanter for ten-wheeler-typen. Indirekte ved, at artiklens forfatter i sin mest modtagelige alder stiftede bekendtskab med dem og blev så betaget, at han næppe nogen sinde glemmer det, og oven i købet fattede en speciel interesse for alt, hvad der bare ligner en R-maskine. (Det er en form for beruselse, som det er håbløst at forklare for ikke-tog-tosser, og som man må have digteriske evner for at skildre på rette vis.)

Strejftog i teknologien

Om ten-wheeleren kan man sige, at den var eksklusiv ved at være inklusiv. I denne leg med ordene ligger, at der næsten ikke er noget træk i den lokomotivtekniske udvikling eller praksis, der ikke har været tilknyttet en ten-wheeler, naturligvis med undtagelse af de bogie-typer, der er fremmede for hjularrangementet. Blandt de mange variationsmuligheder har der allerede – i en billedtekst – været peget på akselafstandene i den koblede hjulgruppe. Og i hovedteksten er nævnt et vidt spænd af drivhjulsdiametre. I det skema med tekniske data for et udvalg af ten-wheelere, som ledtager artiklen og medtager mange af de undervejs nævnte maskiner eller klasser, belyses den størrelsesorden, ten-wheeleren hører hjemme i. Man kan i skemaet finde både store og små ten-wheelere – og forbløffende mange, der minder om hinanden i størrelse og ydeevne. Men nok om det; tallene taler for sig selv.

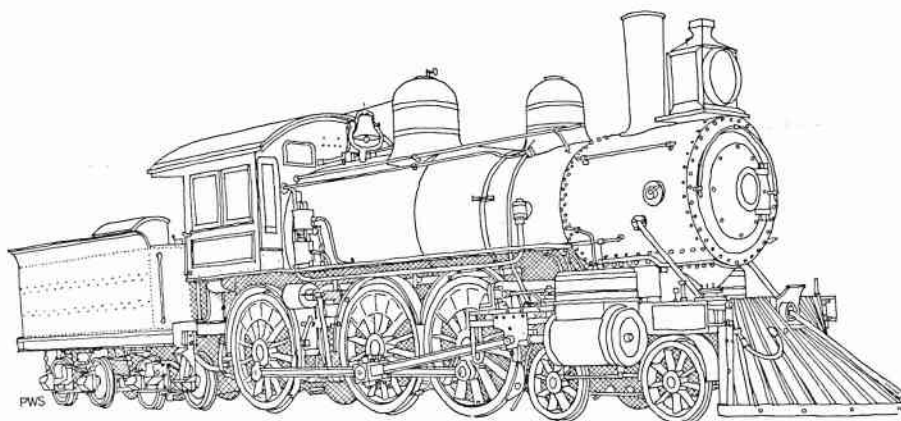
Alle slags fyrkasser har været prøvet på ten-wheelere, og både Camel- og Camelback-maskiner har været udført som

ten-wheelere. Ligeledes har de fleste compound-systemer været bragt i anvendelse på ten-wheelere; om dette er der allerede nævnt noget i det foregående. I den lokomotivtekniske verden opnåedes imidlertid aldrig noget, der lignede enighed på området compound-maskineri; der var svorne tilhængere af de forskellige slags – og skarpe modstandere. Blandt de sidste indtog Robert Garbe en fremtrædende plads. Og skønt det falder lidt uden for selve artiklens emne, er fristelsen til at gengive følgende citat uimodståelig. Det stammer fra bogen »Die Dampflokomotiven der Gegenwart« (»Nutidens Damplokomotiver«), som Garbe udgav 1907. Her skriver han side 482:

»Det er en opgave, som næsten overstiger lokomotivførerens og fyrbøderens kræfter at overvåge de to indvendige maskiners bevægelige dele lige så samvittighedsfuldt, at smøre og imødegå indtræffende mindre slitage straks ved omhyggelig justering af lejerne på samme måde, som dette sker ved de to udvendige maskiner. Enhver ved (Garbe vidste det i hvert fald af personlig erfaring), at det allerede med hensyn til det korrekte eftersyn af de to udvendige maskiner ved korte ophold ikke er let altid at gøre alt, hvad der er nødvendigt. Fyrbøderne bryder sig ikke om at kravle omkring hjulene og rumstere besværligt mellem rammerne, så meget mere som de bliver så tilsmudset af støv og olie, at de ikke kan have en bare halvvejs anstændig påklædning. Mennesker, som man kan forvente et sådant arbejde af, står på et temmelig lavt stade og kan på den anden side ikke bruges til at erkende skader. Sådant forklares indvendige maskiners mange varmløb og stærke slid.« Det var en ordentlig mundfuld; argumentationen er ikke helt logisk, og en engelsk lokomotivmand fra samtiden ville nok have undret sig ikke så lidt over det skrevne. Ikke desto mindre gik udviklingen de fleste steder i retning af to udvendige cylindre med enkelt ekspansion og udvendig styring, om ikke før, så i damplokomotivets seneste år. Tiden gav Garbe ret, dog ikke uden forbehold.

Som man kunne vente, har store lokomotivklasser som P 8 og »Black Five« haft et betydeligt antal egenvarianter og desuden udgjort et glimrende materiale, når man ønskede at prøve virkningen af ny eller alternativ teknik. Sammen-

I anledning af 400-året for Columbus' første landgang i Amerika blev der i 1893 med et års forsinkelse afholdt en stor transport-udstilling i Chicago. På den var der ikke mindre end 62 lokomotiver i alt; Baldwin Locomotive Works alene havde 16 maskiner med. Blandt de udstillede maskiner sås adskillige ten-wheelere, og en af dem var Chicago & North Western Railway's nr. 400, beregnet til passagertog. Så længe udstillingen varede, bar den (meget passende) navnet »Columbus«. Maskinen var typisk for sin tid og sin art; den blev udrangeret i 1926 og fik dermed også en for de i 1890'erne byggede amerikanske maskiner typisk levetid, omend lidt i overkant. Nr. 400 var bygget af Schenectady Locomotive Works, en af de ældste lokomotivfabrikker i USA og kendt for enkle og godt udseende konstruktioner. Denne fabrik var den største af dem, der indgik i Alco ved dannelsen i 1901 og den eneste, der i det lange løb blev opretholdt og udbygget.



liningsgrundlaget var med den store erfaringsflade det bedst mulige. Og på den måde blev ten-wheeler-typen i yderligere grad eksponent for damplokomotivets tekniske mangesidighed. Det var f.eks. en P 8, som man i midten af 1930'erne koblede en af Henschel udviklet spildedampsdrivtender sammen med for at se, hvad den duede til. Ligeledes var det, for at nævne yderligere et særpræget eksempel, nogle P 8, der var grundmaterialet for en ny lokomotivtype (BR 78¹⁰) med »korttender« (Kurtztender), som de vesttyske forbundsbaner forsøgte sig med i 1951. En toakslet tender var tilkoblet med en slags vognstang, og meningen var, at kørslen skulle være lige god i begge retninger. Mærkeligt nok var hjularrangementet betegnet 2'C2', skønt der var to selvstændige rammer, en for lokomotivet og en for tenderen. Som eksempel på gennemgribende forandring af eksisterende ten-wheelere skal nævnes LMS' Royal Scot klasse, der fra 1943 fik nye kedler og blev radikalt ombygget (rebuilt). Resultatet var en markant forbedring af ydeevnen; skønt de var 10–20 tons lettere, kunne disse moderniserede ten-wheelere praktisk taget præstere det samme som mange af de britiske Pacific-lokomotiver. Men ombygningen er nu også fra visse hold karakteriseret på den måde, at der faktisk blev bygget nye lokomotiver med genbrug af dele fra de gamle!

Afsluttende bemærkninger

Det, der over en bred front har udmærket ten-wheeleren over for de konkurrerende hjularrangementer, er den mere alsidige anvendelighed og de deraf følgende mere rimelige maskinløbsplaner. Dette gælder naturligvis kun, hvor drivhjulsdiameteren hverken var ekstremt stor eller lille. Men en Consolidation (hjularrangement 1D) af samme størrelse kunne naturligvis håndtere et tungere godstog. Og en Pacific (2C1) var i de fleste tilfælde bedre egnet til udholdenhedsløb med store passagertog over lange afstande uden stop. Dog var den forannævnte Rebuilt Scot klasse slet ikke ene om at være en alvorlig konkurrent; f.eks. skal den franske 230 K, der stammer fra århundredets første årti, sine beskedne dimensioner til trods have givet eksempler på, at en ten-wheeler kunne være en hård nød at knække for en samtidig Pacific. – Over for en jævnstor Atlantic (2B1) havde en ten-wheeler en udpræget fordel i at »stå bedre fast« (ikke når den skulle stå, men når den skulle gå!) Hvis sporet ikke var i allerbedste stand, kunne vægtfordelingen på akslerne let variere så meget fra den teoretiske, at en Atlantic's i forvejen lidt for ringe adhæsionsvægt blev yderligere nedsat med det resultat, at maskinen spillede. Det er let at se, at en ten-wheelers største adhæsionsvægt derimod var en nogenlunde konstant størrelse.

Meget tyder på, at ten-wheelere gennemgående har haft en ganske lang levetid. Eksempler er allerede givet, men et af de mest slående står tilbage at nævne. Det er den australske New South Wales P 6 (senere C 32). Af denne, som havde mange ligheder med den indiske L-klasse og Jones' Big Goods, var der af Beyer, Peacock & Company bygget 50 i 1892–93, og antallet nåede senere op på 191. De var stadig i aktiv tjeneste alle, da de ældste var 55 år gamle. Og med en drivhjulsdiameter på kun 5 ft (1524 mm) kunne de for resten fremføre eksprestog med 70

miles (113 km) i timen. Det er da også sagt, at med hensyn til lokomotiver har man aldrig fået bedre valuta for sine penge.

I lokomotivhistoriske oversigter har ten-wheeleren som regel ikke helt fået den plads, der svarer til dens trafikmæssige betydning. Der er næsten altid koncentreret mere interesse om de senere og større typer af damplokomotiver med 6 aksler eller flere endnu. Desto mere glædeligt er det, at ret mange ten-wheelere er bevaret, endda en hel del af dem stadig i driftsklar stand. Især britisk ten-wheeler har i stort tal undgået skærebrennen; efter et løseligt skøn må der hos vore naboer på den anden side Vesterhavet være mellem 40 og 45 ten-wheelere i behold, hvilket formentlig er henved en femtedel af de der bevarede damplokomotiver (om hvis antal det dog er yderst vanskeligt at dømme).

Indholdet af denne artikel er kun nogle forholdsvis få brikker til en mosaik. Forhåbentlig er deres antal og udvalg dog tilstrækkeligt til at give en rimelig forestilling om helheden af det billede, de er bestanddele af, selv om mange af billedets detaljer, farver og schatteringer ikke har kunnet komme med.

MINIFERIE I TYSKLAND

Tag afsted i egen bil. Bo i egen ferielejlighed med stue, køkken, bad og et eller flere soveværelser med sengetøj og håndklæder.

Priseksempel for leje af lejlighed til 4 personer i 3 nætter:

»Kurzentrum Plön«, Plön	675 kr.
»Ferienpark Hahnenklee«, Harzen	700 kr.
»Ferienpark Altenau«, Harzen	710 kr.

Der er mange andre dejlige steder.

Katalog og bestilling i

LOLLANDSBANENS REJSEBUREAU

Østergade 7, 4900 Nakskov

Telefon (03) 92 23 23

Ny bog

Nyborg–Ringe–Fåborg Banen

af Lars Viinholt-Nielsen udkommer 10. november 1981. Se den indlagte brochure i dette nummer af JERNBANEN.

Støt Dansk Jernbane-Klub og bestil bogen gennem Salgsafdelingen til forudbestillingsprisen 99,45 kr. Efter den 10. november 1981 er prisen 146,40 kr.

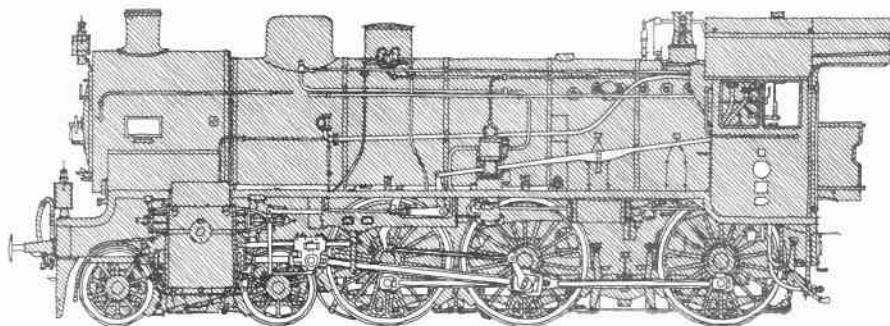
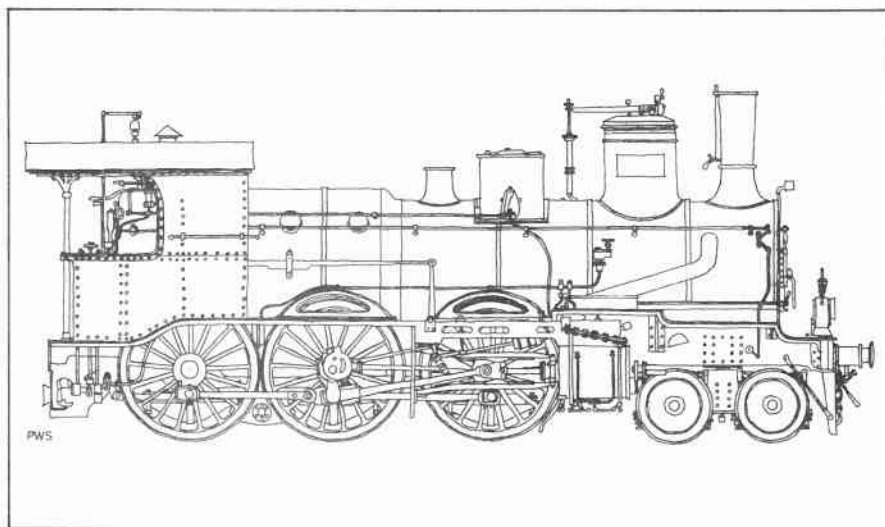
Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen

Holmevej 8, 4340 Tølløse. Postgirokonto 3 17 91 76

TEN-WHEELER

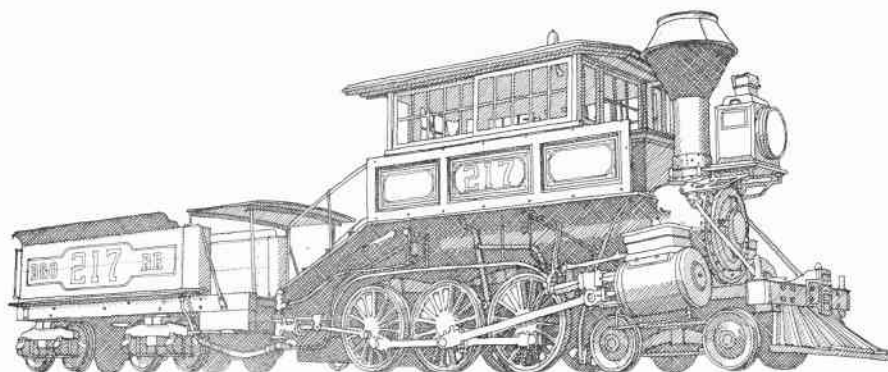
ILLUSTRATIONER TIL ARTIKLEN.

»Vittorie Emanuele II« var prydet af mange messingbånd og må have virket flot som en gardist i galla. Men smuk kan man vel ikke kalde den? Teknisk set var den efter præstationerne at dømme en for sin tid fremragende konstruktion. Det var den nye Giovi-linie (nord for Genova), der skulle være den første maskines arbejdsplads, men også på mange andre italienske strækninger blev typen en yderst velkommen trækraft. Den nævnte Giovi-linie var for resten med stigninger i området 25-35 pct. hård kost, også for en ten-wheeler. NB: Skitsen tjener kun til at give et helhedsindtryk; dens forbillede er for tvivlsomt til, at alle detaljer kan tages for gode varer.



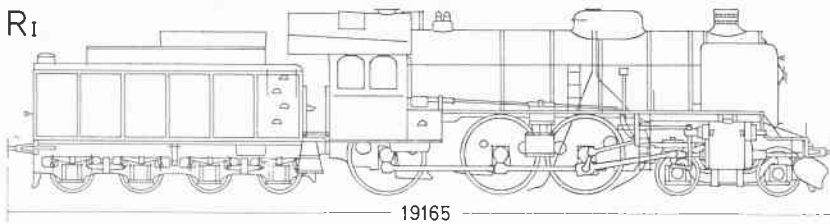
I sin oprindelige form havde den preussiske P 8 et endog meget spidst »vindkløvende« førerhus med lidt trykket tagtværnsnit. Men i samklang med, at denne lokomotivkonstruktion ikke dækkede hele det hastighedsområde, man fra begyndelsen havde håbet på, blev de egentlige serieleverancer udført med det velkendte, forholdsvis korte og ret højt hvælvede førerhus. Det havde klædt lokomotivet, hvis huset havde været noget længere. Men forpartiet så under alle omstændigheder ud, som om følgerne af en hård opbremsning i bedste tegneseriestil aldrig var overvundet, så en forbedring af førerhusets arkitektur ville på en måde have været spildt. Den skorstensforlænger, P 8 i lighed med andre tyske lokomotiver i reglen blev forsynet med (men som ikke ses her, idet skitsens grundlag er hovedtegning årgang 1917), var heller ikke af det gode. Man skal imidlertid ikke skue hunden på hårene; denne lidet skønne konstruktion (som vist nok kun er omtalt anderledes i Märklins kataloger) var en veritabel bestseller.

Den første camel med ten-wheeler hjularrangementet kom allerede 1854, bygget på Baltimore & Ohio Railroad's egne værksteder, mens Samuel J. Hayes var dette selskabs maskinchef. Den og de følgende var som så mange andre ten-wheelere i 1800-tallet bygget med henblik på at fremføre tog på strækninger med kraftige stigninger — en rolle, ten-wheeleren efterhånden afgav igen. Tegningen antyder den kesotiske virkning af de sidste camels, der blev bygget — i 1873, da J. C. Davis var maskinchef på B&O. Det var igen en ten-wheeler-type. Nr. 217, der blev udrangeret i 1901, er bevaret på B&O museet i Baltimore.



TEN - WHEELERE I DANMARK

R_I



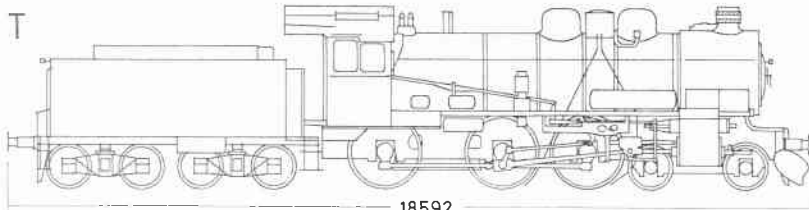
19165

R_{II}



19615

T



18592

PWS 1980

Der henvises til det senere følgende store oversigtsskema for tekniske data. Historiske data for de på tavlen ske matisk tegnede DSB maskiner følger derimod her. Bemærk, at levetid og antal lokomotivår er beregnet indtil 1970, sidste år med ordinær dampdrift, for de længere levende maskiner, selv om disse først senere blev eller eventuelt endnu ikke er udrangeret.

Litra R_I

20 maskiner, nr. 934-953

Anskaffet 1912-17

Udrangeret 1958-70 (NB)

Gennemsnitlig levetid 50 år

I alt 1002 lokomotivår

Litra R_{II}

10 maskiner, nr. 954-963

Anskaffet 1921-24

Udrangeret 1963-70 (NB)

Gennemsnitlig levetid 44 år

I alt 438 lokomotivår

Litra T

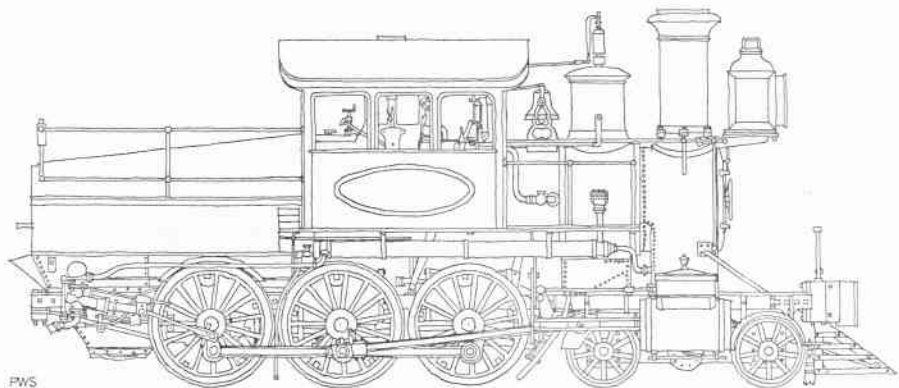
3 maskiner, nr. 297-299

Anskaffet 1948-49 (bygget 1917-20)

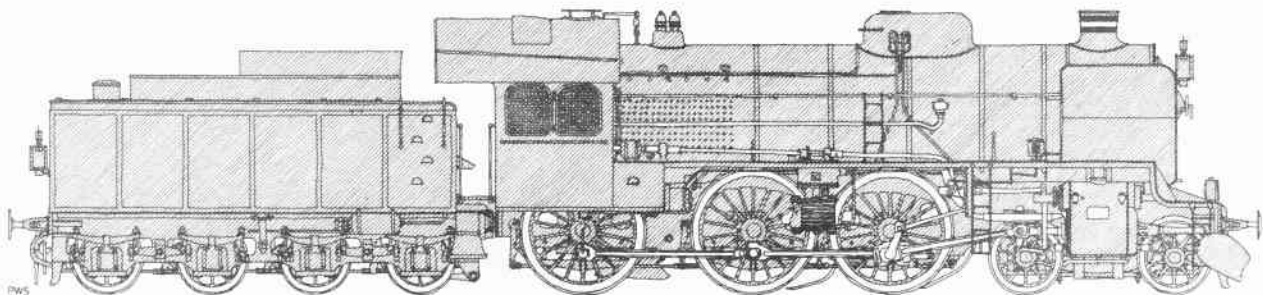
Udrangeret 1956-67

Gennemsnitlig levetid 42 år

Den første camelback blev bygget i 1877 af Philadelphia & Reading Railroad på egne værksteder, og det var en ten-wheeler. Til at begynde med var den dog pudsigt nok ikke det, man forstår ved en camelback. Førerhuset var nemlig anbragt overskrævs på fyrkassen. I denne form blev maskinen udstillet i Paris 1878. En påfølgende demonstrationstur på europæiske jernbaner (som propaganda for den patenterede Wootten-fyrkasses egnethed til fyring med mindreværdigt brændsel) nødvendiggjorde et ændret arrangement, idet førerhuset var for bredt til gældende læsseprofiler. Det måtte så flyttes frem omkring kedlen, hvor det kunne gøres smallere. På denne temmelig tilfældige måde blev camelback'en til. I alt blev der bygget godt og vel 3000 camelbacks, efterhånden med i alt 15 forskellige hjularrange-



PWS



PWS

I en DSB-annonce fra 1960erne stod der under en tegning af R 963 således: »R-maskinen var en af damptidens klassikere, en meget smuk maskine. Et erindringsbillede af en nattejre på Fredericia gamle banegård vil være ufuldkommen uden de tunge dampmastodonter, der majestætisk gled ind og ud under perrontagene.« For artiklens for-

fatter knytter erindringerne om disse attraktive lokomotiver af ten-wheelernes art sig især til dagtimer på andre lokaliteter, men udtrykket »majestætisk« passer også ind i dem. Og det gælder lige fuldt den trecylindrede R-type, som nr. 963 tilhørte, og den lidt ældre, tocylindrede type R, som denne tegning forestiller. Det ydermere særdeles har-

moniske ved begge slags R-maskiner beror blandt andet på, at drivhjulsdiameteren og den synlige kedeldiameter er næsten ens, og at fodpladeoversidens højde over skinnerne er det halve af kedelryggens, omend ikke netop på millimeter.

NOGLE TEKNISKE DATA FOR ET UDVALG AF TEN-WHEELERE

Land	Lokomotiv eller -klasse	Oprindelsesår	Karakteristik	Cylindre ø mm	Slaglængde mm	Drivhjul ø mm	Kedeltryk kp/cm ²	Hederflade m ²	Overheder m ²	Risterflade m ²	Tjenestevægt t	Adhæsionsvægt t	Kilde
1 USA	P&R "Chesapeake"	1847	n2	368	559	1168					20,0	14,5	R
2 USA	B&O "Thatcher Perkins"	1863	n2	483	660	1638	5,25				41,1		K
3 USA	B&O nr. 217, Camel-type	1873	n2	483	559	1270	4,55				35,0		K
4 Indien	ISR L-klasse	1880	n2	457	660	1270	9,8	113,9		2,0	41,5	30,8	L
5 Italien	"Vittorio Emanuele II"	1884	n2	470	620	1675	10	124		2,2	53,0	37,5	R
6 Mexico	Mexican Railway nr. 3	1893	n2	470	660	1524	12,25	123,4		2,3	57,0	45,0	L
7 UK	HR Big Goods	1894	n2	508	660	1600	12,25	155,3		2,1	56,9	42,7	L
8 Tyskland	Bad IV e (BR 38 ⁷⁰)	1894	n4v	350/550	640	1600	13	125,9		2,1	58,8	41,7	R
9 Schweiz	Gotthard-banen nr. 210-230	1894	n4v	370/570	600	1610	15	166		2,4	65	47,8	R
10 USA	NYC&HR nr. 948	1899	n2	508	711	1778	14	268,1		2,8	75,1	57,8	Bru
11 Sverige	SJ litra T (senere Ta,T,B5)	1899	n2v	508/787	610	1575	12,5	133		1,77	56,7	40,2	D
12 Tyskland	Preuss. P 8, første form	1906	h2	590	630	1750	12	150,6	49,4	2,6	69,5	47,7	R
13 UK	GWR Star-klasse	1907	n4	362	660	2046	15,8	199,1		2,52	76,8	56,3	R
14 USA	NYC&HR nr. 2099	1907	n2	559	660	1753	14	307,1		5,1	89,8	68,9	Bru
15 Sverige	SJ litra B	1909	h2	590	620	1750	12	145,6	47,0	2,6	70,2	47,7	D
16 Tyskland	Sachs. XII H2 (BR 38 ²⁻³)	1910	h2	550	600	1590	13	159,6	43,2	2,83	73,3	47,1	O
17 Tyskland	Preuss. S 10 (BR 17 ⁰)	1910	h4	430	630	1980	14	153,1	61,5	2,86	77,2	50,9	O
18 Tyskland	Preuss. S 10 ¹ (BR 17 ¹⁰⁻¹²)	1911	h4v	400/610	660	1980	15	161,2	58,5	3,18	83,1	53,2	O
19 Danmark	DSB litra R _I	1912	h2	570	670	1866	12	158,2	44,2	2,6	70,0	49,2	Bay
20 Tyskland	Preuss. S 10 ² (BR 17 ²)	1914	h3	500	630	1980	14	153,1	61,5	2,86	80,9	53,4	O
21 Tyskland	Preuss. P 8, senere udgave	1914	h2	575	630	1750	12	146,3	58,9	2,65	77,5	51,9	R
22 Frankrig	SNCF type 230 K	1915	h2	500	650	1720	12/13	123,9	37,1	2,77	67,8	48,6	R
23 Danmark	DSB litra T (ex preuss. P 8)	1917	h2	575	630	1750	12	146,3	58,9	2,6	74,6	51,0	Bay
24 Danmark	DSB litra R _{II}	1921	h3	470	670	1866	12	158,2	44,2	2,6	74,0	51,0	Bay
25 UK	GWR Castle-klasse	1923	h4	406	660	2046	15,8	190,3	24,4	2,81	81,1	59,8	R
26 UK	SR Lord Nelson-klasse	1925	h4	419	660	2007	15,5	184,8	34,9	3,07	84,3	62,9	R
27 UK	GWR King-klasse	1927	h4	413	711	1981	17,6	204,5	29,1	3,19	90,4	68,6	R
28 UK	LMS Royal Scot-klasse	1927	h3	457	660	2057	17,6	193,3	37,1	2,9	86,3	63,5	R
29 UK	LMS klasse 5 ("Black Five")	1934	h2	470	711	1829	15,8	150,1	21,1	2,58	73,2	54,9	R
30 USA	Pennsylvania RR nr. 1961	1935	h2	601	711	1727	14,35	265,2	56,9	5,18	107,5	80,7	Bru
31 UK	BR Standard Class 5MT	1951	h2	483	711	1880	15,75	153,3	33,3	2,67	77,2	58,8	RW

Kilder: Bay = William Bay: Danmarks Damplokomotiver. København 1977.

Bru = Alfred W. Bruce: The Steam Locomotive in America. New York 1952.

D = Diehl, Fjeld og Nilsson: Normalspårige Ånglok vid Statens Järnvägar. Växjö 1973.

K = Reed Kinert: Early American Steam Locomotives. New York 1962.

L = Locomotives in Profile, bind 2. Windsor 1972.

O = Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, Regelspur. Stuttgart 1969.

R = Gustav Reder: The World of Steam Locomotives. Poole (Dorset) 1975.

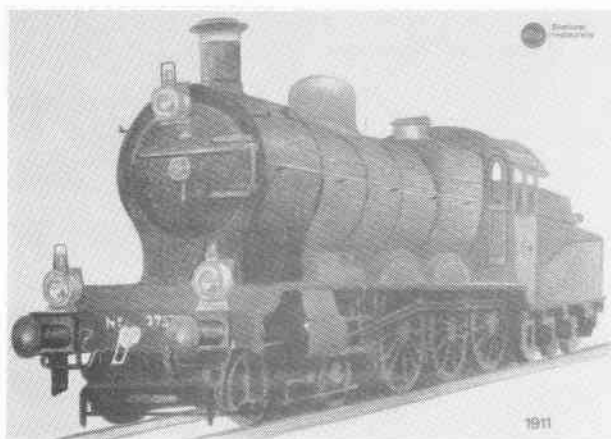
RW = P. Ransome-Wallis (red.): The Concise Encyclopædia of World Railway Locomotives. London 1959.

Til karakteristik af lokomotiverne i tabellen er benyttet det sædvanlige tyske system, hvor tallet angiver det samlede antal dampcylindre, n og h angiver henholdsvis uden og med overheder (Nassdampf i modsætning til Heissdampf), og v står for compound-maskineri (Verbund). - Hvor kildens data kun foreligger i det engelsk-amerikanske målsystem, er omregning foretaget af hensyn til umiddelbar sammenlignelighed. Alle vægtangivelser er altså i metriske tons = 1000 kg. - Det anbefales læseren at tage sig god tid til sammenligninger af tabellens tal og notere sig ligheder og forskelle. Se f.eks. hvor ensartet løbenr. 12 og 15 viser sig, og læg mærke til ved nr. 14 og 30, hvorledes de nordamerikanske maskiner i dimensioner langt overstiger de samtidige europæiske.



LMS' »sorte femmere« havde normalt Walschaerts styring = Heusinger-styring. Som et led i mange eksperimenter med klassen havde denne ene maskine, nr. 4767, imidlertid Stephenson-styring. Derimod var den ikke ene om at have kuglelejer. Maskinen har også haft dobbelt skorsten, men ses her med almindelig skorsten, restaureret i LMS liberl (hvilket dog absolut ikke er noget endtydigt begreb). Lokomotiver af denne klasse havde kun undtagelsesvis navn, og dette fik først et i moden alder. Det er til gengæld fornemt: GEORGE STEPHENSON. Nr. 4767 er kun én ud af 12 bevarede fra klassen! Denne maskine er endt på North Yorkshire Moors Railway. Billedet viser den i Shildon i 1975 (jf. Sv. Aa. Andersens artikel »Jernbanens 150 års dag« i Jernbanen nr. 5/1975, hvor den ved en trykfejl er omtalt som nr. 4747).

I modsætning til den i artiklens 1. del afbildede Jubilee-maskine (nr. 45 562 »Alberta«) er denne, LMS nr. 5596 »Bahamas«, bevaret – og restaureret i rødt LMS-liberl. Den fantastiske vinrøde farve kan man naturligvis ikke have fornøjelse af i en sort-hvid gengivelse. Til gengæld viser dette billede med al ønskelig tydelighed de fleste af de enkle og klare træk i opbygningen, som karakteriserer »Stanier-stilen«. Dog kan det diskuteres, om dobbeltskorstenen pynter. Hører den til? Den var, bortset fra den i hovedteksten omtalte Rebuilt Scot klasse, egentlig kun forsøgsvis anvendt på britiske ten-wheeler, der generelt ikke var store nok til at berettige brugen af denne eller andre særlige skorstyper.



Som en sidste mosaikbrik kommer denne anonyme tegning af et britisk præget, men hollandsk 2C-lokomotiv, NS nr. 3737. Festadresse? Firmærke? Banemærke? Platte? Tændstikæske? Nej, engangs-dækkeserviet fra hollandske jernbanerestaurationer, med farvetrykt billede. Den er stillet til rådighed af Ole Edvard Mogensen, som forfatteren også skylder tak for anden hjælp til denne artikel. Blandt andet har OEM peget på følgende forklaring af, hvorfor så mange »sorte femmere« er bevaret: Da BR sagde farvel til dampen, blev »Black Five«-lokomotiver, som var forholdsvis nye og i god stand, ofte den type, som veteranbaner valgte at købe. Og man gjorde en god handel. Lokomotivet havde i de fleste tilfælde været i drift til umiddelbart før købet, og – hvilket måske er væsentligt for veteranbaner – der fandtes et stort lager af reservedele, som kunne købes for et rimeligt beløb.

DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt



FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 4 . 1981

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING.

Onsdag den 2. december 1981 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Fastsættelse af kontingent for 1982.
Bestyrelsen foreslår kontingent sat op til kr. 110,- for almindelige medlemmer. Kr. 75,- for juniormedlemmer (under 18 år den 1. januar 1982). Optagelsesgebyr (uændret) kr. 10,-.

Endvidere foreslås det, at medlemmer, der er fyldt 67 år den 1. januar 1982 - efter begæring til foreningens sekretær - kan opnå fortsat medlemsskab gennem betaling af juniorkontingent.

København, september 1981.

Bestyrelsen.

KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 28. oktober 1981 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Jens Larsen fortæller og viser lysbilleder fra sine rejser i østlandene, bl.a. DDR, Polen og Tjsekoslovakiet.

Desuden håber vi, at nogle af foreningens Ungarn's farere vil medbringe nogle er deres lysbilleder fra den nyligt afsluttede tur.

Onsdag den 2. december 1981 kl. ca. 20. i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Sct. Kjeldsgade 3, 2100 København Ø.

Efter den ekstraordinære generalforsamling afholdes der medlemsmøde. Program følger i Jernbanen 5/81.

NYT FRA AFDELINGERNE

DJK's midtjyske afdeling.

Fredag den 9. oktober 1981 kl. 19.30 i Århus: Flemming Høj Petersen viser smalfilm fra forskellige baner.

Fredag den 23. oktober 1981 kl. 19.30 i Randers: Muligvis causeri over jernbane-rindringer af tidligere DSB-ansat.

Torsdag den 26. oktober 1981 kl. 19.30 i Herning: Medlemmerne viser egne film og lysbilleder. Muligvis afslutning med nyeste indtryk fra udenlandske jernbaner.

Fredag den 13. november 1981 kl. 19.30 i Randers: Jernbaneorientering. Forberedende diskussion forud for generalforsamlingen i afdelingen.

Mandag den 16. november 1981 kl. 19.30 i Herning. Filmen Sveriges Järnvägar, der er en kronikfilm om, hvordan Sverige fik jernbaner, og hvad jernbanen har betydet for samfundets udvikling. Desuden vises filmen "Jäärvägar!!", der skildrer SJ som et moderne forretningsdrevet foretagende, der gennem stadig fornyelse bestræber sig på at kunne byde på øget sikkerhed og komfort, hurtig og rationel transport.

Fredag den 27. november 1981 kl. 19.30 i Århus: Ordinær generalforsamling i afdelingen.

Der er desuden planlagt møder den 4. december 1981 i Randers, 14. december 1981 i Herning og 18. december 1981 i Århus.

MØDESTEDERNE ER:

HERNING: Herning Centralbibliotek, Brændgårdvej 2, mødelokalerne, 7400 Herning.

RANDERS: Kulturhuset, Stemannsgade 2, 8900 Randers.

Århus : Kommunens hovedbibliotek, Mølleparken, 8000 Århus C.

OLJ

DJK's afdeling Fyn/Sydjylland.

Onsdag den 28. oktober 1981, kl. 19.30 i DSB-restauranten på Odense station holdes der medlemsmøde, hvor vi bl.a. vil se nogle færgefilm.

Naturligvis er man velkommen til at tage egne film og lysbilleder med. Husk selv at medbringe fremviser, og meld - om muligt dit indlæg i forvejen til mig på tlf. 05 - 86 91 20.

PC

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

MARIAGER REMISEKOMITE'S LOTTERI TRÆKNINGSLISTE.

I Mariager Remisekomité's lotteri har Notarius Publicus den 10. september 1981 udtrukket følgende numre:

Tallene i () angiver gevinstnummeret.

0059 (55)	2501 (15)	5077 (39)	7798 (61)
0214 (38)	2604 (25)	6063 (08)	7921 (47)
0223 (26)	2881 (01)	6074 (57)	7961 (62)
0399 (28)	2902 (36)	6116 (37)	8219 (46)
0900 (40)	2933 (12)	6260 (29)	8382 (44)
0929 (20)	3249 (19)	6466 (17)	8540 (54)
0999 (30)	3339 (34)	6688 (48)	8782 (24)
1141 (56)	3494 (14)	7099 (16)	8909 (23)
1337 (60)	3745 (42)	7350 (58)	8955 (09)
1654 (53)	3808 (45)	7355 (35)	9255 (59)
1983 (13)	3965 (50)	7570 (27)	9279 (06)
2333 (41)	4001 (07)	7620 (43)	9364 (02)
2356 (52)	4460 (49)	7622 (03)	9514 (04)
2402 (21)	4715 (31)	7735 (22)	9639 (18)
2410 (10)	4858 (32)	7782 (05)	9785 (11)
2487 (33)	5038 (51)		

(med forbeholdt for evt. fejl i afskriften OCMF).

Gevinst tilsendes vinders adresse mod indsendelse af gevinstseddel i anbefalet brev til

MARIAGER REMISEKOMITE,
att. H.H. Larsen
Resedavej 91,2,tv
8600 Silkeborg.

senest den 16. oktober 1981.

På udtrækningsdagen var en del af de til DJK-medlemmer udsendte lodsedler ikke betalt. Disse lodsedlers numre er naturligvis at betragte som annullerede - selvom der skulle være gevinst på dem.

JAP.

GÆSTER PÅ MARIAGERBANEN

En række medlemmer fra Helsingør Jernbane-Klub var i dagene 22.-23. august på besøg ved MHVJ med henblik på at tilbringe et par fornøjelige og indholdsrige dage på Mariagerbanen.

Når man er jernbanentusiast, må man naturligvis ankomme standsmæssigt, nemlig

i eget tog. Medlemmer fra HgJK havde da også besluttet at foretage turen tværs gennem Danmark i egen skinnebus, nærmere betegnet Nærumbanens skinnebus, LNJ Sm 13.

Med udgangspunkt fra Lersøen indledtes turen fredag den 21. august om aftenen. Humøret var højt i skinnebussen, og turen over Sjælland forløb uden problemer af nogen art. Tværtimod steg stemningen - efter forlydender - proportionalt med afstanden fra København. Færgeturen over Storebælt fandt sted ved midnatstid, og skinnebussen fortsatte igen for egen kraft fra Nyborg Færge, og i nattens mulm og mørke gik det tværs over Fyn. Inden døre havde medlemmerne gjort sig det behageligt ved ommøblering af sæderne, og snart sov de fleste trygt. Imidlertid dukkede der problemer op i nærheden af Vejle, hvor der hørtes bankelyde under skinnebussen. Dette gav anledning til en del gætterier om mulige årsager til de mystiske lyde, men da bankelydene blev kratigere, måtte man lave ophold i Horsens for at undersøge forholdet. To bolte i den ene kardanaksel var sprængt, og på rekordtid i de tidlige morgentimer demonteredes kardanakslen. Turen fortsatte mod Århus med træk på én akse. I Århus var der om formiddagen arrangeret rundvisning på DSB's centralværksted, og sideløbende repareredes skinnebussen på maskindepotet, således at turen til Mariager kunne fortsætte om eftermiddagen som planlagt.

Samtidig havde MHVJ's baneafdeling travlt med at oprense og rydde størstedelen af overkørslerne på MHVJ, der på grund af kraftige renskyldagene forinden var fyldt op med sand og sten. Da arbejdet med overkørslerne var afsluttet fortsattes til Fårup station i den ældre DSB motordræsine som MHVJ råder over. Hertil ankom skinnebussen kort efter, og da medlemmer fra HgJK fik øje på motordræsinen, fik mange af dem lyst til at foretage turen til Mariager i denne. På grund af den ringe plads i dræsinen var enkelte henvist til det lille åbne lad. Dette fandt man dog særdeles fordelagtigt, og således afgik først skinnebussen, senere dræsinen fra Fårup mod Mariager.

Der gjordes holdt ved True station for at hilse på den nye stationsmester og dennes frue, der begge er aktive MHVJ-medlemmer. De har netop købt stationsbygningen, der har været udlejet i en årrække og er blevet en smule forsømt. Bygningen er nu under restaurering til beboelse for stationsmesteren.

Derefter fortsatte turen op forbi Fjeldsted trinbræt og ned gennem skoven langs fjorden til Mariager, hvor gæsterne mod-

toges på behørig vis. Lidt senere ankom motordraisinen læsset med humørfyldte og forblæste jernbaneentusiaster.

Efter en rundvisning på stationspladsen og det kommende remiseareal var der arrangeret fællesspisning i MHVJ's lejlighed i Mariager. Det udviklede sig hurtigt til et festligt og meget hyggeligt samvær, der fortsatte hele aftenen.

Inden man gik til ro, fik flere af HgJK-medlemmerne en ubeskrivelig trang til at prøve MHVJ's udmærkede skinncykler, og snart var man afted - udstyret med håndlygter - ad sporet mod True. Man fortsatte helt til Handest station, hvor en stationsbænk blev beslaglagt med henblik på at forøge komforten på hjemturen. Så gik det non-stop Handest-Mariager på én time og atten minutter.

Tidlig næste morgen var der arrangeret særtog i dagens anledning med HHJ M 2 mellem Mariager og True for placering af materiel. Hele søndagen tilbragtes i vid udstrækning med at fotografere og rejse frem og tilbage med de forskellige traktionsformer, som MHVJ kan byde på.

Efter en indholdsrig dag nærmede afrejsetidspunktet sig. Forinden afgang fra Mariager kl. 17.00 havde gæsterne samlet ind til MHVJ's remiseprojekt, og på perronen blev en nydelig stor pengeseddel overrakt til MHVJ. I dagens anledning havde MHVJ's maler fremstillet et destinationsskilt til perronstanderen i Mariager med teksten "Tog afgår mod København".

I True krydsede man med dagens sidste damptog fra Handest. Her udveksledes de sidste hilsner. Derefter fløjtedes der afgang. Kl. 5.00 mandag morgen ankom LNJ Sm 13 til København med en række glade HgJK-medlemmer, der havde haft en oplevelse sammen MHVJ-folk, der nok tåler sin gentagelse.

Flemming Høj Petersen.

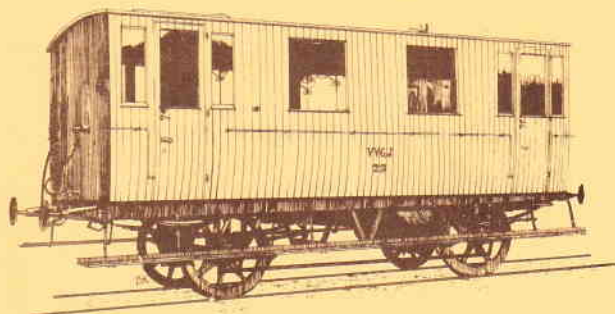
STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER.

Som det vil læserne af JERNBANEN bekendt gennem annoncer i tidsskriftet har Støtteforeningen Danske Dampvenner gennem en række år udsendt et antal platter med jernbanemotiver. Overskuddet ved dette plattesalg er med mellemrum givet til forskellige større restaureringsprojekter. Bl.a. har Dansk Jernbane-Klub fået støtte til damplokomotiverne ØSJS nr. 6 og FFJ nr. 34.

Platterne er udført i sort streg, og de er udført som overglasur på en svensk porcelainsfabrik.

Nu har Danske Dampvenner udsendt den 3. platte i en serie med danske jernbanevogne som motiv. Overskuddet fra hver af disse vogn-platter er hidtil gået til bevarelse/restaurering af netop den vogn, som den enkelte platte har som motiv.

Den 3. vogn-platter har personvognen VVGJ 23 som motiv, og denne vogn er i DJK's eje.



Denne vogn blev bygget i 1897 af Scandia som II. og III kl.'s kupévogn. Sidst i 1920'erne blev vognen moderniseret til brug i motortogene, og vognens indre ændredes til storrumsvogn. VVGJ 23 anvendtes indtil banens lukning i 1956, hvorefter vognkassen endte i en børnehave i Vejle. Herfra blev den reddet i 1965 af DJK, og aktive medlemmer i Vejle gjorde et stort arbejde med istandsættelse af vognkassen. Nu henstår den i Maribo og venter på at blive "sat på hjul" igen.

Dette kræver naturligvis både penge og slid! Men måske har vi i DJK lov til at håbe på, at Danske Dampvenner vil hjælpe med at løse i hvert tilfælde det første af de nævnte problemer, når man har valgt netop denne vogn som motiv på platten.

Platten koster i øvrigt kr. 110,- for medlemmer af Danske Dampvenner og kr. 120,- for ikke-medlemmer, og den kan bestilles hos Danske Dampvenner, Esrumvej 47, 3000 Helsingør.

OCMP

DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Dansk Veteran Jernbane Platte, der sælger platter til fordel for DJK' arbejde med bevarelse og restaurering af historisk jernbanemateriel, udsender i oktober 1981 den 9. platte i rækken af årsplatter med damplokomotiver som motiv. Til dette års platte er valgt damplokomotivet OHJ nr.38, som DJK netop i år har overtaget fra Ods herreds Jernbane.

Platten, der som sædvanlig er fremstillet på Bing & Grøndahl i fabrikens smukke blå underglasur-design, vil uden tvivl blive eftertragtet.

Skulle De have lyst til at bestille platten allerede nu kan De gøre dette ved at rette henvendelse til

Dansk Veteran Jernbane Platte
Kildebakkegårds Alle 59 A
2860 Søborg.

Prisen for platten er kr. 135,- (Se i øvrigt annoncen vedr. platter andetsteds i dette nummer af tidsskriftet).

OCMP

KØBENHAVNS KOMMUNES AFTENSKOLE

TILBYDER: (på Jagtvejens Skole).

LOKOMOTIVER, tirsdage 19.30-21.20.

Den tekniske opbygning af damp-, diesel- og elektriske lokomotiver. Kurset omfatter kedlens og dampmaskinens konstruktion, dieselmotoren og dens effektoverføring ved hjælp af elektromotorer og hydrauliske effekt-omformere samt jævnstrøms- og vekselstrømslokomotivernes indretning. Ved gennemgangen af damplokomotivet benyttes Voldmesters bog "Damplokomotivet og dets betjening, 2. bind (tekst og planer). Bogen sælges fra Jernbanemuseet, Sølvgade 40, opg. F, 1349 København K.

EUROPAS JERNBANER, start 5. november 1981.

Foredragsrække: 5. november: Film- og lysbilledaften, 12. november: Overbygningen, 19. november: Bremsers 1 og 26. november: Bremsers 2.

EUROPAS JERNBANER, start 4. februar 1982.

Foredragsrække: 4. februar: SBB's lokomotiver og motorvogne, 11. februar: Personvogner tekniske indretning, 18. februar: Rangerbanegårde og 25. februar: DSB's ME-lokomotiver.

Tilmelding foregår til Københavns Kommunes aftenskole, tlf. 01 39 40 22.

Kursusleder på alle tre kurser er foreningens medlem HANS TRUE.

ØSTBANEN SÆLGER GODSVOGNE

Østbanen har bedt Dansk Jernbane-Klub foranledige salg af tre lukkede godsvogne Qd 191, 193 og 196, der alle henstår på Klippinge station.

Bud på en eller flere af disse tre vogne må fremsendes til Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, Glaciset 27, 2800 Lyngby inden udgangen af oktober måned 1981.

Derefter vil evt. indkomne bud på vogne blive overgivet til Østbanen, der på forhånd har forbeholdt sig ret til frit at vælge blandt de indkomne tilbud evt. at forkaste disse.

Yderligere henvendelser vedr. de tre

vogne bedes ligeledes rettet til ovenstående adresse.

OGMe.

SALGSADFDELINGEN

NYHEDER.

Om Valby Gasværk og dets jernbane.

I anledning af damplokomotivet ØG 3's 75 års jubilæum har DJK udsendt dette hefte på 40 sider med mange illustrationer fra Valby Gasværk og dets jernbane. Heftet er blevet til takket være Birger Bruun, Carsten Buhl, Ole Jørn Koch, Finn H. Madsen og Ole-Chr.M. Plum. Pris: (inkl. forsendelse) kr. 14,-.

Bandholm station af Carsten Buhl og John Krouel. Dette hefte, der er på 16 sider med adskillige illustrationer, fortæller om Bandholm station, hvor der nu er indrettet et lille museum iforbindelse med Museumsbanen. Desuden beskrives de forskellige arbejdsfunktioner, der er på den gamle station, når Museumstogene køber. Pris: (inkl. forsendelse) kr. 6,-.

DSB tjenestekøreplanerne ØST - VEST, 1980-81. Atter i år kan vi tilbyde tjenestekøreplaner fra afvigte køreplansår. Pris: (inkl. forsendelse) kr. 50,-.

Nyborg - Ringe - Fåborg Banen med et afsnit af færgeoverfarten Fåborg-Mommark er titlen på en ny bog af Lars Viinholt-Nielsen, der udkommer på Odense Universitets forlag den 10. november.

Med Lars Viinholts store kendskab til de sydfynske baner er der ingen tvivl om at denne ca. 240 sider store bog med 125 illustrationer og tabeller bliver årets bogudgivelse om danske jernbaner.

Se venligst den vedlagte folder om bogen i dette nummer af Jernbanen. Støt Dansk Jernbane-Klub og køb bogen gennem DJK's Salgsafdeling.

Pris ved bestilling inden den 10. november 1981: Kr 99,45 (inkl. forsendelse).

Pris ved bestilling efter den 10. november 1981: Kr. 146,40 (inkl. forsendelse).

Ovennævnte bøger m.m. kan bestilles ved indsættelse af beløbet for den/de pågældende vare/varer på postgirokonto

3 17 91 76
Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen
Holmevej 8, 4340 Tølløse.

Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Leveringstiden er normalt ca. 14 dage.

OCMP.

JERNBANE-NYT - KORT FORTALT vender tilbage i Jernbanen nr. 5/81.

Her er dog et par friske DSB-nyheder i billeder.

Tv. ses sporsænkning ved Birkende mellem Borup og Viby Sj, den 1. august 1981. Toget fremføres af DSB ME 1502, der var sat i drift få dage før.

Foto: Benny Frederiksen.



DSB's Mo-vogne kører fortsat såvel på Sjælland som i Jylland, mens de kun sjældent ses på Fyn.

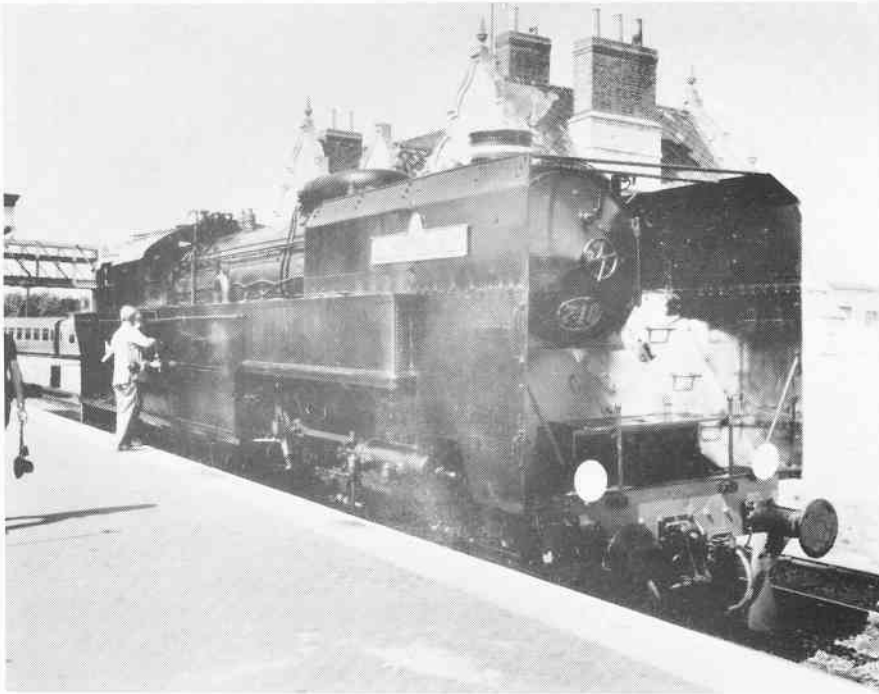
Nedenfor ses Mo 1877 i tog 767 ved Borris en af de sidste dage, der anvendtes Mo-vogne på strækningen Herning-Skjern

Den første af de ialt syv Mo-vogne, der renoveres til indsættelse i trafikken mellem Hillerød og Helsingør blev Mo 1816.

Den ses her på Helgoland maskindepot den 7. august 1981 i nymalet stand (gråt tag og rødbrun vognkasse). Indvendig er der gjort meget for at gøre de to vognafdelinger komfortable for de rejsende. Bl.a. ses det, at man har ofret nyt betræk på sæderne. Dette har givet vognens indre et mere lyst og venligt udseende.

Fotos Peter Sloots.





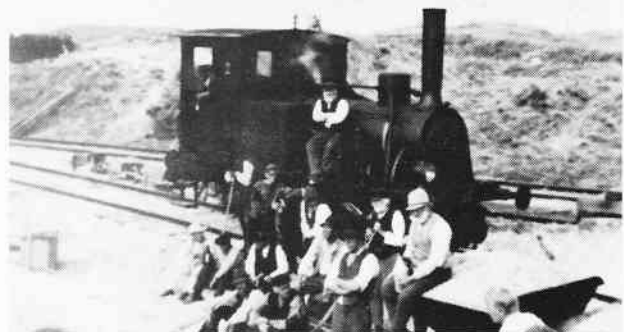
DSB S 740 blev den 3. august 1981 navngivet "Danish Seaways" ved en højtidelighed på Nene Valley Railway.

Helsingør Jernbane-Klub's skinnebus LNJ Sm 13 i Mariager søndag den 23. august 1981 kort før afgang mod København. Foto: Sv. Aa. Rikard.



Der blev flyttet både jord, sveller og meget andet, da forsvarets store bull-dozere hjalp DJK med at ordne terrænet foran den lille remise ved Frederiksholm Teglværker i Bloustrød.

Fotos: O. G. Meyer.



Billedet med ØSJS nr. 2, KIØGE, stammer fra optagelserne til en film om jernbanebørster. Stedet er mellem Nr. Nebel og Nymindegab på det militære sidespor. I anledning af optagelserne har Vestbanen anlagt et midlertidigt sidespor og en tipvognsbane. KIØGE var i anledning af filmoptagelserne ude på sin næstlængste rejse i 103 år. Filmen får premiere i februar 1982. Foto: 1.8.81 af Birger Bruun.

Deutsche Reichsbahns sidste 01'ere

Af Steen Larsen

Mindre end et døgn's togrejse fra København kan man stadig opleve indsatsen af de smukkeste og hurtigste dampheste i DRs stald, de 2C1 koblede hurtigtogslokomotiver af typen Baureihe 01. Står man på vejbroen i Saalfeld, der fører over stationens nordlige terræn, og ser en kulfyret 01.2'er forspændt D 504 til Berlin majestætisk sætte igang, oplever man et skue, som idag kun PKP's 01-49'ere og MAV's 424'ere kan efterligne. DRs kulfyrede 01'ere var en overgang i årene 78-79 ved at blive arbejdslose, men p.g.a. primært energisituationen oplever et antal kulfyrede 01'ere en renæssance, som virkelige dampentusiaster ikke må snyde sig selv for at opleve.

DR's 01'ere, som alle er 2-cylindrede, har en interessant historie, som starter i det daværende udelte tyske rige med sammenlægningen af 7 af de største statsbaner til »Deutsche Reichsbahn« den 1. april 1920. Ledelsen af DR stod da med godt 31.000 damplokomotiver, der generelt var af forskellig type, og tilmed var en stor del af lokomotiverne forældede. For at afhjælpe denne urationelle situation, som især belastede værkstedernes effektivitet og økonomi, dannede man i 1922 i samarbejde med nogle af lokomotivfabrikkernes bedste teknikere et udvalg, som fik til opgave at planlægge en fremtidig anskaffelsesplan af moderne standardiserede damplokomotiver. Man havde hårdt brug for flere deciderede persontogs-lokomotiver, og da man i forvejen disponerede over ca. 130 4-cylindrede Pacific-lokomotiver (BR 18), med hvilke der var delte meninger om disse Compoundmaskiners ydelse i relation til kulforbruget, besluttede udvalget, at de første enhedslokomotiver skulle være ti 2-cylindrede 2C1 maskiner, benævnt 01, samt ti 4-cylindrede 2C1 maskiner, benævnt 02. I oktober 1925 startede leveringen så fra Henschel & Sohn af de tyve lokomotiver, men det viste sig hurtigt ved diverse prøvekørsler, og i den daglige drift, hvor 01'erne og 02'erne supplerede hinanden, at 02'eren i forhold til 01'eren ved de samme belastninger havde et uforholdsmæssigt stort brændselsforbrug. Da iøvrigt 01'erens kapacitet ikke lod noget tilbage for 02'erens, besluttede man, at denne plans efterkommende Pacific-lokomotiver skulle være 2-cylindrede.

Ialt leveredes til DR i årene fra 1926 til 1938 fra forskellige fabrikker, 231 lokomotiver af typen 01. I midten af 30'erne besluttedes det, at de ti 02'ere skulle ombygges til 2-cylindrede maskiner, efterhånden som de kom ind til hovedrevision. De blev således i årene 1937-42 ombyggede og litrerede som 01'ere. Efter 2. verdenskrig fik Vesttyskland ved Deutsche Bundesbahn 167 01'ere (deriblandt de ti forhenværende 02'ere), mens Østtysklands Deutsche Reichsbahn kom i besiddelse af 70 maskiner. Kun 4 var modne til udrangering som følge af krigen. 01'ernes hjemsteder i Østtyskland var hovedsagelig Berlin-Ostbahnhof, Dresden-Altstadt, Erfurt, Magdeburg og Wittenberge, hvor de gjorde tjeneste i tunge »intercity« og internationale eksprestog.

Indtil begyndelsen af 60'erne var der intet radikalt sket med DR's bestand af 01'ere, bortset fra sporadiske ud-rangeringer, men på dette tidspunkt begyndte man at indse, at man måtte beholde damplokomotiverne som en væsentlig del af de samlede trækraftenheder endnu et godt stykke ud i fremtiden. Derfor iværksattes et stort moderniseringsprogram, som indbefattede store dele af den samlede maskinpark. Heriblandt moderniseredes 35 01-lokomotiver fra 1961-65, med nye større kedler, fødevandsforvarmere, nye glidere og mindre røgdeflektorer. Ikke mindst fik de 28 af maskinerne installeret oliefyring. De ombyggede lokomotiver benævnedes derefter 01.5'ere, med numrene 501-535. De 7 maskiner med uforandret kulfyring var numrene 506, 511, 512, 514-516 og 518. 01-502, 504, 507-509, 511-513 og 518 fik desuden forsøgsvis boxpoxhjul og strømliniebeklædning under fodpladerne (skørt) efter sovjetisk forbillede, men disse ting blev allerede demonteret i løbet af et par år.



01 2118 afventer afgang fra Berlin Ostbahnhof med et tog til Dresden, september 1974. Foto: Steen Larsen.

Den første rigtige »masseudrangering« af DR's 01'ere, skete i 1968, hvor 5-6 maskiner blev udrangeret med tolt nedslidte glidere og cylindre, som følge af den intense 01-trafik på især Berlin-Dresden og Dresden-Riesa-Leipzig strækningerne. I 1970 omlitredes 01'erne, således at de oliefyrede moderniserede lokomotiver fik litra 01.05, de kulfyrede moderniserede litra 01.15, og de tiloversblevne kulfyrede 01'ere i originaltilstand (25 stk.) fik litra 01.20.

Gennem 70'erne mistede flere og flere af 01.20'erne deres ture som følge af den fremadskridende elektrificering og dieselisering og kun få var tilbage, som det fremgår af følgende oversigt over 01'ernes stationeringer, i efteråret 1976:

- 01.05:** Bw. Pasewalk: 0503, 0504, 0507, 0526.
Bw. Rostock: 0527, 0528, 0530, 0535.
Bw. Saalfeld: 0501, 0505, 0508, 0509, 0513, 0519,
0520, 0522, 0523, 0525, 0529, 0532, 0533, 0534.

Bw. Wittenberge: 0502, 0510, 0517, 0524, 0531.

Bw. Schwerin: 0521 (stationær forvarmer).

01.15: Bw. Berlin Ostbahnhof: 1506, 1511, 1512, 1514, 1515, 1516, 158.

01.20: Bw. Ostbahnhof: 2016, 2029, 2065, 2114, 2165,
Bw. Dresden: 2050, 2066, 2069, 2118, 2120, 2137,
2204, 2207.

Sidste skanse mistede 01.20'erne den 25. september 1979, hvor de blev frataget deres sidste faste løb mellem Berlin og Dresden, heriblandt den for 01.20 entusiaster så berømte »Pannonia Ekspres«. Lokomotiverne af typerne 01.05 og 01.15 fortsatte nogenlunde uforstyrret deres daglige indsatser (01.1516 gik til ved kedelekspllosion den 27. november 1977), mens hovedparten af de sidste driftsklare 01.20'ere blev henstillet, deriblandt 2204 til Verkehrsmuseum Dresden. 01 2065, 2114 og 2137 fik dog stadig varierende småjobs fra Berlin og Halberstadt, men alle DR-interessererede havde fra da af afskrevet 01.20'erne.



Den oliefyrede 01 0510 sætter igang fra Rudolfstadt den 6. april 1980.
Foto: Steen Larsen.

Det var derfor en yderst glædelig overraskelse, da museumslokomotivet 01 2204 i marts 1980 blev hevet frem

af mølposen, og sammen med »berlinerne« 1511 og 1512, blev stationeret i Saalfeld, for at afhjælpe de stigende problemer med at skaffe brændstof til de mange oliefyrede lokomotiver af typerne 01.05, 44.0 og 95.0. Midt i 1980 fulgte 01 2114, 1514 og 1518 efter til Saalfeld, og sidst på året kom yderligere 01 2118. Denne tilgang af kulfyrede damplokomotiver, er blandt lokomotivpersonalet i Saalfeld ikke ubetinget populært, da fyrbøderne igen må til at skovle, og forøvrigt har Saalfeld intet traditionelt kulpåfyldningsanlæg mere. Derimod var det ikke så lidt af et »scoop« for de mange ivrige jernbanefotografer, som her i »dampæraens sene aftentime« besøger Saalfeld, og nu på en gang kan besigtige alle tre typer 01'ere i drift.

Som tilsigtet var, lider de oliefyrede 01.05'ere i Saalfeld under de kulfyredes opdukning, og da tilmed adskillige af DR's nye type 119 diesellokomotiver i løbet af 1980 er blevet stationeret i Saalfeld, er en ret stor del af dem nu hensatte, således at der approksimativt kun er ca. ti stykker i drift.

Den fremtidige situation for 01'erne skal ses sammen med energisituationen, samt med den totale damplokomotivbestand i Saalfeld som 1981 er: 3 stk. 01.20, 4 stk. 01.15, ca. 10 stk. 01.05, 2 stk. 58.3 (varmekedler), og rundt regnet 25 oliefyrede 44'ere. 95'erne uddøde i 1980 på nær enkelte eksemplarer, der opererer omkring Probstzella. Så sent som i december 1980 har man fra officiel østtysk side erklæret, at olieprisstigningerne griber så hårdt ind i DDR's transportøkonomi, så stadig større og større mængder gods flyttes fra biltransport til banetransport. Da det samtidig er umuligt at fremskynde elektrificeringen yderligere, indrømmer man, at damplokomotiverne, og især de kulfyrede, også fremover skal tage en god part af de kørte tog-km (p.t. knap 10%). Dette kan tolkes som, at de tiloversblevne 4-5 aktive 01.20'ere, og de 6 01.15'ere, i de næste par år stadig vil fremføre passagertog, mens de nu pludseligt truede 01.05'ere kan risikere at forsvinde fra driften når som helst, måske før de kulfyrede.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44
Postgiro nr. 4 21 10 73



De kan endnu erhverve

Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625
Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ nr. 34
Jernbaneplatte nr. 6 – 1979, Litra E. 978
Jernbaneplatte nr. 7 – 1980, Litra K. 564
Jernbaneplatte nr. 8 – 1981, Litra P. 917

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design .-

Leveres i smuk gavekarton – Pris kr. 130,- pr. stk.

Toget kører ikke endnu

af Oscar G. Meyer

Overskriften er meget rammende for projektmagere, der tænker på at bygge en veteranjernbane.

I det følgende skal jeg efter bedste evne forsøge at delagtiggøre mine læsere med de genvordigheder, man kommer ud for, hvis man er opsat på at få gamle lokomotiver og vogne til at rulle på skinnerne igen.

Det hele startede med en foræring til foreningen fra »De danske Sukkerfabrikker« på tre damplokomotiver fra de lollandske roebaner, hvis sporvidde var 700 mm. Maskinerne stod i mange år opmaganiseret i den gamle remise på Maribo Sukkerfabrik, nu Plastfabrikken Baling Engelsen. På grund af udvidelser, skulle remisen nedrives, og foreningen fik besked om at flytte maskinerne snarest. Dette skete i sommeren 1979, se Jernbanen nr. 4-5/1980.

I Bloustrød ved Allerød i Nordsjælland, fandtes endnu en remise på »Bloustrød Teglværk«, ligesom en hel del af arealerne fra det udstrakte sporet var intakt. De fleste steder havde man kun fjernet skinnerne, således at svellerne stadig lå i tracheen.

Det så ud til at være alle tiders område? – Men ak og ve, hvorledes skulle man gribe sagen an? – En henvendelse til remisens ejer: »Frederiksholm Teglværker«, om lån, gav ikke resultat i første omgang.

Ved overordentlig stor velvilje fra Allerød Kommunes ejendomsadministration og borgmester, lykkedes det at få lov til at afsætte maskinerne på et lille stykke spor i nærheden af remisen.

Senere fik vi også tilladelse fra teglværket til at benytte denne, men næste problem var større, da maskinerne ikke kunne komme ind i remisen, hvis porte var for lave.

Almindeligvis kan man slå ud i murværket, men remisens konstruktion tillod ikke dette. Hvad gjorde vi nu? Kan man ikke gå i højden, må man gå i dybden. Vi gravede ud og sænkede arealet umiddelbart udenfor portene ca. en meter. Så skulle det være i orden. Samtidig fik foreningen en gave fra den lokale tømmerhandel, Lyngby Tømmerhandel, der leverede træ til de fire nye porte. En stor håndsækning!

Så langt så godt, **men så for alvor rullede bureaukratiet frem.**

Det viste sig, at man ikke kunne tillade sig at afgrave terrænet udenfor remisen og ej heller lægge spor, og da slet ikke bruge slagter til underlag, uden at søge: Miljøministeriet, Skovstyrelsen, Naturfredningsnævnet og Hovedstadsrådet m.m.fl. Det var en ordentlig mundfuld, og kun ved meget stor hjælpsomhed fra Allerød kommunes side, lykkedes det at komme igennem med alle de forskellige papirer. Det skal her bemærkes, at især ansøgningen til Miljøstyrelsen tog sin tid (ca. 6 måneder).

Da alt efterhånden var i hus, dukkede næste forhindring op. Hvorledes kunne man få afgravet pladsen foran remisen, så der blev en meget jævn stigning op til det oprindelige plan?

Hadde vi haft ubegrænsede midler, var man gået »i byen« og overladt arbejdet til en entreprenør. Men som alle andre foreninger havde kassereren lavvande i pengekassen, så andre udveje måtte søges!

På dette sted er det passende at indføje, at hele Bloustrød Teglværk med bygninger og omliggende arealer er købt af Allerød kommune.

Da jeg selv i mange år var ansat i forsvaret, og havde et særligt tilhørsforhold til »Sjællandske Ingeniørregiment«, var det nærliggende at forhøre sig i regimentets afdeling for uddannelse af maskinførere for jordbearbejdningsmaskiner.

Kaptajn Brandenburg og seniorsergent S. E. Sørensen foretog besigtigelse af terrænet og blev orienteret om foreningens ønsker om afgravning og planering.

Da det var et større stykke entreprenørarbejde, havde det absolut interesse, at ingeniørtropperne kunne få lov til at udføre det som øvelsesarbejde. Dertil så godt. – Så væltede nye forhindringer frem. Det viste sig, at man ikke uden videre kan få forsvaret til at hjælpe, selvom det er en forening, der ønsker det, og arbejdet udføres uden honorarer.

Ansøgningen til de to implicerede interesse-grupper, Entreprenørforeningen og SID, Specialarbejderforbundet i Danmark blev afsendt. Begge udviste en enestående velvilje, og vi fik den meget eftertragtede dispensation.

Jeg troede så, at maskinerne kunne komme igang! Men nej! Jeg havde i min iver glemt at søge forsvarsministeriet, og det var en nødvendighed. Til alt held havde ingeniørregimentet på eget initiativ sendt en ansøgning frem. Også her blev sagt ja, så endelig var banen klar med grønt lys overalt.

Da jeg skulle være til stede under arbejdet som foreningens repræsentant, stod jeg tirsdag den 9. juni kl. 9.00 på teglværket og ventede. Vejret var ikke for godt – lidt sol og mange byger. Efter et kvarters forløb så jeg et lille folkevognsrugbrød i forsvarets camouflagefarver komme kørende med to mand. Det var med bange anelser jeg sagde »goddag«, idet jeg forudså en aflysning.

Imidlertid lød der fra den nærliggende Kongevej et vældigt spektakel. Ned ad den lille forbindelsesvej til teglværket kom først en kæmpemæssig 4-hjulet bulldozer og så nok en – ialt 7 stk. med tilhørende lastvogn til hjælpemandskab og værktøj og af miljømæssige hensyn – en »lokumsvogn«.

Det blev oplyst, at de fire dozere var ganske nye amerikanske, der i grabben kunne flytte ca. 3,5 m³ jord ad gangen. De 3 sidste noget ældre engelske, en del mindre.

Mandskabet udgjordes af 11 konstabler (faste soldater), der var kommet fra hele landet for at blive uddannet bl.a. i de fire nye bulldozere.

Det varede ikke længe, før alle maskiner var i arbejde, enten med jordflytning eller opgravning af en underføring under Nordbanen, som uvedkommende havde opfyldt med alskens skrammel og affald. Fjernsynsapparater og komfurer manglede heller ikke. En gammel 3000 liters benzinbeholder stodte man også på. Den kom også op og kunne afhentes af jernhandleren. Til alt held havde vi en aftale med Allerød kommune, så den ingeniør, der havde opsynet med området var ofte på visit, så man fandt plads i den nærliggende gamle lergrav for den ikke helt lille mængde overskudsjord.

Maskinerne kom ved samme lejlighed til at flytte nogle

vældige tunge gamle betonfundamenter og et gammelt vandtårn for kommunen.

Vi havde fornøjelsen af forsvarrets besøg i ca. 5 dage, og foreningen er såvel forsvarsministeriet som »Sjællandske Ingeniørregiment« stor tak skyldig.

I samme forbindelse må vi ikke glemme det store arbejde, som ingeniørerne i teknisk forvaltning har udført, med skrivelser til overordnede myndigheder, og retursvar til DJK. Det er på sin plads her at takke personalet på Frederiksholms Teglværkers kontor og **de lokale beboere** for stor tålmodighed under de fem dages arbejde!

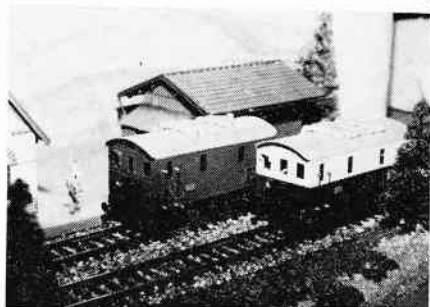
Det gik ikke stille af. Maskinerne larmede, og det værste var, at de fire nye udsendte en meget kraftig »pippelyd«, hver gang de kørte baglæns (det var ofte), så selv jeg følte mig hensat til et »Måneland«.

Men Toget kører ikke endnu, først skal der udlægges slagger, som vi har fået vederlagsfrit fra »Vestforbrænding«. Men vi skal selv sørge for kørslen, og den koster også penge. Derefter udlægges sporet foran remisen og et midlertidigt spor til brug for flytning af lokomo-

NYT



HO



FRICHS DIESELLOKOMOTIV

Færdig model HFHJ M10 Kr. 835,00

Færdig model HVJ 23 Kr. 785,00

Færdig model til Märklin

HFHJ M10 Kr. 1025,00

HVJ 23 Kr. 975,00

Byggesæt uden lys Kr. 525,00

PERL SKINNEBUSSE

SÆRSERIE: HHJ »LYNETTEFARVET« YBM 25

2 skinne system kr. 598,00 – Märklin kr. 788,00

»RUMPEGEDE« SKINNEBUS BAGAGEVOGN

Særserie: HFHJ Bemaling kr. 178,00 – OHJ kr. 158,00

OBS!! NYT TIDSSKRIFT

Vi forhandler det nye svenske tidsskrift »Järnvägan«. Bestil prøvenummer – kun kr. 15,00 – Normalpris kr. 26,00

Hel Flex metalskinner i massiv nysølv

pr. længde kun kr. 13,00 – 50 stk. kr. 10,00 pr. stk.

Græsmåtter i bedste kvalitet – pr. m² kr. 15,00.

DAN-TRAIN . HOVEDGADEN 83 . 8220 BRABRAND

Eneforhandling af Perl-modeller

TELEFON (06) 26 05 60 – POSTGIRO 2 17 58 78

tiverne fra deres nuværende sted til remisen, hvor en nærboende entreprenør, Willi Christensen i Bloustrød, har udgravet sporet inde i selve remisen. Der er traceen også sænket ca. 1 meter.

Da de lokale aviser er meget interesserede i at skrive om sagen, håber vi, at der vil komme en del nye medlemmer til foreningen og arbejdet i Bloustrød gruppen.

Vi søger: Absolut ikke kun faglærte, men »BANEBORSTER«. Læserne vil måske spørge, hvad det er!

En baneborste var det gamle udtryk for de folk, der i jernbanens barndom drog fra det ene sted til det andet for at bygge baner. De boede på stedet i primitive hytter eller telte.

Det skal man ikke hos os. Man får lov at tage hjem hver dag. Madpakke bringer man selv med, ligeledes arbejdstøj og godt fodtøj, gerne træsko samt håndklæde og sæbe. Der forefindes både varmt og koldt vand – ikke bad. Værktøj har vi også.

Afstanden til hovedstaden er kun ca. 25 km.

Offentlige transportmuligheder er gode. S-tog til Holte, videre med bus til Bloustrød med linie 385 mod Hillerød. Der arbejdes almindeligvis om lørdagen, men ring først for ikke at gå forgæves (sekretæren (02) 87 02 32).

Det hænder, at medarbejderne er i Maribo for at give en hånd med der. – På forhåbentlig gensyn!

Remisebyggeriet i Mariager

af Flemming Høj Petersen

I forbindelse med remiseprojektet bringes hermed den endelige byggetegning, der er udført i samarbejde med Dansk Stålkonstruktion i Hobro. Som det fremgår af byggetegningen vil den bærende konstruktion bestå af elleve stålrammer, der fæstnes i punktfunderinger. Til sidebeklædningen anvendes liggende letbeton-ydervægs-elementer og tagkonstruktionen udføres af træåse og grå »B 9« bølgeeternitplader. Taghældningen bliver 15 grader.

Det er hensigten at indrette maskinværksted og træværksted samt et mindre akkumulatorrum i bygningens vestlige del, men af besparelshensyn udelades de på tegningen viste skillerum. Ligeledes udelades den planlagte overetage, der skulle rumme omklædning, toiletter og lagerrum, men bygningen »forberedes« for en senere indretning af disse lokaler.

Portene udføres som skydeporte af hensyn til prisbilligheden, og i den forbindelse har vi været så heldige at kunne overtage tre brugte porte fra DSBs maskindepot i Fredericia formedelst et beskedent vederlag. Disse porte blev fragtet til Mariager i juni måned og vil med få ændringer kunne genanvendes i fuldt omfang.

Remisebygningen vil rumme to spor á 33 meter, og disse spor blev allerede etableret i forbindelse med den omfattende sporlægning i 1980. Som tidligere nævnt skal bygningen opføres på den eksisterende sokkel fra Mariager-Fårup-Viborg Jernbane's motorremise og ved lukningen af MFVJ i 1966 blev remisesporene ikke fjernet, men blev udelukkende overstøbt. Det har derfor ikke været vanskeligt at udhugge den istøbte beton og reetablere remisesporene.

Den eksisterende sokkel har givet anledning til mange spekulationer og overvejelser omkring det forsvarlige i en genanvendelse til en remisebygning, idet soklen er støbt i 1926 og i perioder har været stærkt vandlidende. Flere sagkyndige har været i Mariager for at inspicere

soklen, og som resultat heraf er fremkommet yderst divergerende meninger vedrørende soklens og jordbundens bæreevne. Det var derfor nødvendigt at få foretaget en jordbundsanalyse, og i den forbindelse har et anerkendt Ålborg-firma vist sig yderst velvilligt indstillet og på yderst favorable vilkår for MHVJ har firmaet i juli måned foretaget en komplet jordbundsanalyse samt en beregning for funderingsmulighederne. Beregningerne viser, at jordbunden er bæredygtig for punktfunderinger, og af hensyn til den høje grundvandsstand på området vil det være nødvendigt at anvende et sugespidsanlæg til en midlertidig sænkning af grundvandet i forbindelse med funderingsarbejdet.

På grund af nødvendigheden af jordbundsundersøgelserne samt ekstraordinært mange særtog på hjemmebane i denne sæson og flere store arrangementer på udebane, som har lagt beslag på medlemmernes arbejdskraft, har det været nødvendigt at udskyde byggestarten til september måned. Det vil endvidere være muligt på det tidspunkt at danne sig et indtryk af lodseddelsalget i Remisekomiteens landslotteri, ligesom der vil foreligge en opgørelse over de frivillige bidrag og ekstrakontingenter, der er blevet indbetalt til støtte for remisebyggeriet. Der vil derfor være optimale betingelser for at angive den økonomiske ramme inden for hvilken byggeriets første fase må opføres.

I sommerens løb er der arbejdet videre med anlægsarbejderne på remisearealet. Det elektriske kabelanlæg er blevet udbygget, således at der er 380 volt til rådighed flere steder på remisearealet. Der er endvidere blevet installeret en »koldsav« til savning af skinner og andre større metalemner. Baneafdelingen har også faststøbt lysmaster til pladsbelysning, hvilket letter det udendørs arbejde i skumringstimerne, og da masterne er tidligere perronmaster fra DSB, bidrager de i høj grad til frembringelsen af et rigtigt jernbanemiljø på remisearealet. Baneafdelingen har endvidere påbegyndt en ud-

bygning af vandledningsnettet med henblik på etablering af en vandkran ved fyrgraven samt en tilvejebringelse af vandforsyning i banens »marketenderi« (en skurvogn).

Den vigtigste fase i forbindelse med byggeforberedelserne er stadig: **Fremskaffelse af økonomiske midler.** At byggeriet er en realitet hersker der ikke tvivl om, idet der er afsat penge til fundering og stålspær, men såfremt der indkommer tilstrækkeligt mange bidrag, vil det være muligt at få lagt tag på bygningen inden vinteren, hvilket vil gavne de aldersstegne lokomotiver uhyre meget, da bygningen i så fald vil fungere som en kæmpemæssig carport. Det er derfor af meget stor betydning, at den lille del af DJK-medlemmer, der endnu ikke har støttet remiseprojektet ved at indbetale et passende beløb på det girokort, der var indlagt i »Jernbanen« nr. 2/81, snarest udnytter denne støttemulighed. Såfremt girokortet er bortkommet, kan beløbet sendes pr. giro eller postanvisning til adressen: **Mariager Remisekomité, kassereren, Resedavej 91, 2. tv., 8600 Silkeborg, postgiro 6 30 33 82.**

UIC-nummer for DSB tjenestevogne

af Per Topp Nielsen

Som kort omtalt i »Jernbanen« 2/81 p. 39 nederst til højre har den stadig stigende anvendelse af EDB-teknik ved styring og registrering af DSBs vognpark nu medført, at DSBs knap 600 tjenestevogne, som hidtil har haft 3- og 4-cifrede driftsnumre, nu også (pr. ca. 1/6-81) har fået tildelt 12-cifrede EDB/UIC-numre i lighed med den hidtil anvendte praksis for tjenestegodsvogne. I praksis anvendes i forvejen en række tjenestegodsvogne allerede som tjenestevogne – transportvogne for mandskabskure, vognkasser fra tidligere specialvogne. Det omvendte har for øvrigt også været tilfældet. Fremover vil man således ikke længere skelne mellem tjenestevogne og tjenestegodsvogne. Vognene vil hverken blive på-malt den ene eller den anden af de to nævnte betegnelser, men vil udelukkende være kendetegnet som tjenestevogne ud fra regimenummeret, **40** for toakslede vogne og **80** for vogne med fire eller flere end fire aksler. (Evt. treakslede får også regime 40).

For at lette indføringen af det nye nummersystem har der kun været stillet to krav til det, nemlig (1) Det hidtidige 3- eller 4-cifrede nummer skal indgå også i det nye nummer, og (2) Vognnummeret skal fremover indeholde oplysning om, hvilken DSB-afdeling, som forvalter vognen – Bafd., Mafd., Ap-afd. m.fl.

Nummersystemet indeholder endvidere en grovsortering af vognene i tre grupper: Mandskabs- og værkstedsvogne, diverse transportvogne og gruppen »andre specialvogne«.

UICs forskrifter siger efter de seneste ændringer (pr. 1/1-80), at nummergrupperne 940 0 000 – 959 9 999 anvendes til 2/3-akslede vogne og nummergrupperne 970 0 000 – 989 9 999 for vogne med 4 eller flere aksler.

I modsætning til tidligere skelnes ikke længere imellem, om vognene er s-mærket eller ej (godkendt til kørsel med 100 km/h).

Selv ud fra den i skema 1 viste gruppdeling har det ikke i alle tilfælde været muligt at bibeholde mere end tre cifre af det tidligere vognnummer, som jo i visse tilfælde var fire-cifret, hvilket vil kunne ses ud fra skema 2. Dette skema er i øvrigt ikke 100% komplet, idet det kun indeholder nye numre udtaget til vogne, som indtil nu har haft det gamle nummer. Nytiltrede vogne og projekterede ændringer er ikke medtaget, men disse vil formodentlig fremkomme i »Jernbanen«s spalter efterhånden, som de måtte blive sat i drift. Den første officielt omlittrerede vogn efter det nye system bliver Hjælpevogn nr. 2, som p.t. er i værksted for opmaling. Den får nyt nr. 80-86-982 0 002-5.

Den opmærksomme læser vil sikkert have bemærket, at en række hidtil anvendte tjenestevogne ikke findes omtalt i skema 2. Det skyldes, at DSB påregner disse udrangeret, før en omlitring kan komme på tale. Tjenestevognene har p.t. op til 10 års revisionsfrist, og da man forudser kun at nynummerere vognene ved revision eller andet værkstedsophold, er der sikkert også en hel del af de vogne, som er nævnt i skema 2, der når at blive udrangeret uden at have fået det nye nummer. Tanken bag denne artikel er også først og fremmest en indføring i det nye system, og det mener jeg hermed er sket. De er velkommen til at skrive om eventuelle ubesvarede spørgsmål (Rådhusgade 7 – Postboks 36 – 4990 Sakskøbing), men i øvrigt kan jeg henvise til det årligt fra Dansk Jernbanearkiv udsendte hefte »Dansk Jernbaners Rullende materiel«, hvori udviklingen nøje følges.

DSB S 740 har fået navnet »Danish Seaways«

Den engelske veteranjernbane, Nene Valley Railways, der kører mellem Wansford og Orton Mere nær Peterborough, købte i 1979 damplokomotivet S 740 af DSB. Lokomotivet, der er bygget i 1928, blev transporteret fra Esbjerg til England i efteråret 1979 med DFDS's skib »M/S Dana Futura«. Som en tak for hjælpen med denne transport har Nene Valley Railways nu i forbindelse med indsættelsen af S 740 i driften ladet lokomotivet navngive »Danish Seaways«.

Navngivningen fandt sted på stationen i Wansford mandag den 3. august 1981. Direktøren for det engelske tekniske museum, Dame Margaret Weston, foretog selve navngivningen. Senere kørte gæsterne, hvoraf flere var danske, i særtog trukket af »Danish Seaways«. Under turen nød gæsterne en god frokost i spisevognen.

Den engelske jernbaneklub har også andet dansk jernbanemateriel i sine samlinger, bl.a. en F-maskine og to CI-vogne. I den ene CI-vogn er der forøvrigt indrettet en mindre bar.

OCMP

Odegaard Biler

Nystedvej 18

Sakskøbing

Telefon (03) 89 43 31



Sakskøbing Autolakering

v/ Leif Jensen

Fabriksvej 13

Telefon (03) 89 66 48

Alt i autolakering udføres
Hurtig levering – Fagmæssigt arbejde

Esso Servicer

v/ Jørgen Sørensen

Vesterbrogade 45 – Maribo

Telefon (03) 88 33 90

Benzin – Olie – Smøring – Quick Service
Alle autoreparationer udføres
Dækservice – Batteriservice

Modeljernbane for store og små?

REMISEN har det!

Kraghave Møllevej 45 – Nykøbing F

Telefon (03) 83 90 29

Svingelsvejs Kiosken

v/ Annelise Jacobsen

Svingelsvej 107 – Nakskov

Telefon (03) 92 16 80

Alt i dag- og ugeblade
Stort udvalg i tobaksvarer
Is – Chokolade

Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter
Brød – Chokolade – Kolonial

BIRCH LÅSESERVICE

Skolevej 16 – Maribo

Telefon (03) 88 34 42

Oplukning af døre
Reparationer, omlægning og montering
af låse

S SCANDIA
RANDERS

Slotscafeen

Slotsgade 5
Nyborg
Telefon (09) 31 04 5 3

Et godt sted at mødes med vennerne
Billardstue og hyggelig gårdhave

Velkommen hos
JØRGEN FREDERIKSEN

Egekiosken

v/ Jette Christensen

Stentoftens 20 – Mariager
Telefon (08) 54 20 13

Grillkyllinger – Pølser – Toast
Chokolade – Konfekturer – Is
Tobaksvarer – Vine

ASSENS KRO & CAFETERIA

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

Stort udvalg i grillstegte retter
Hyggelige lokaler – Populære priser



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**