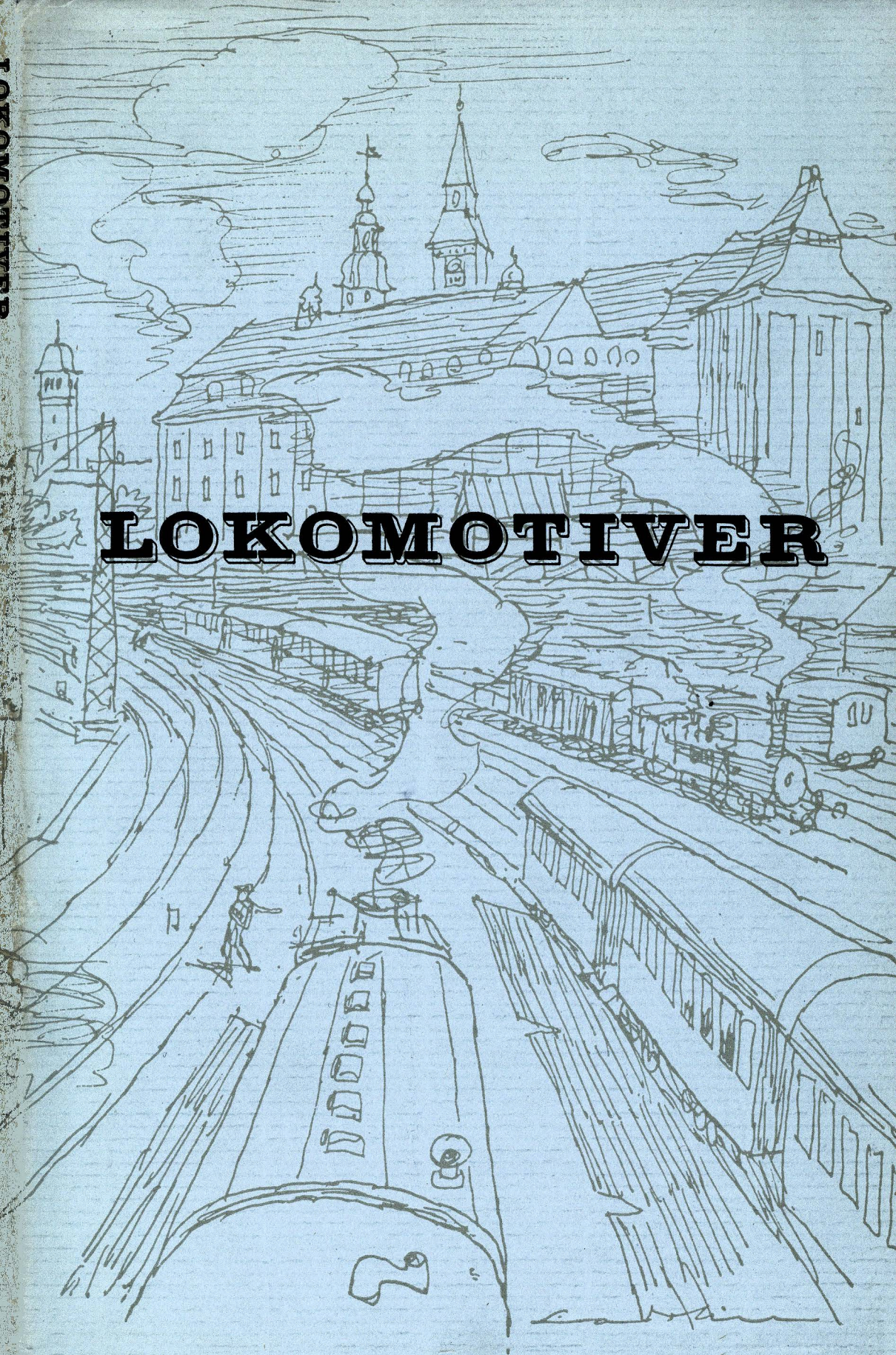
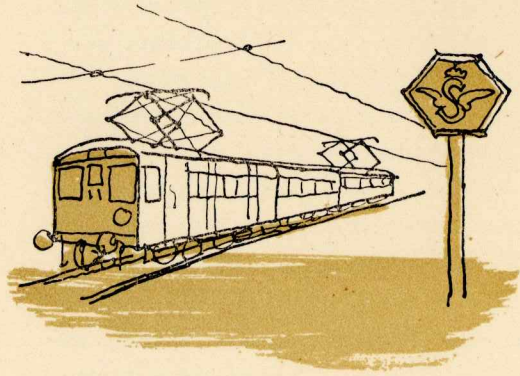


LOKOMOTIVER

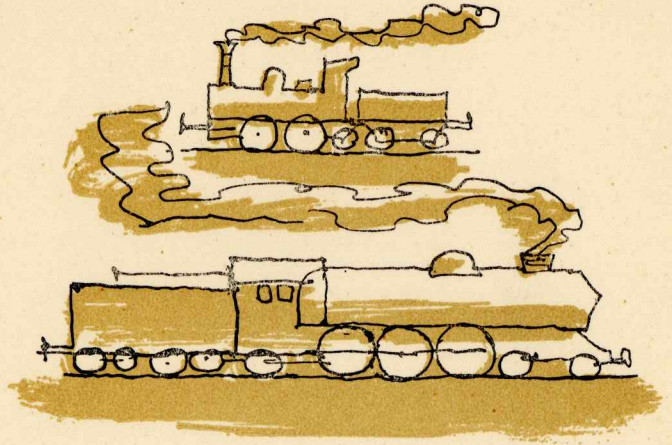


LOKOMOTIVER

28/1maj-59.



LOKOMOTIVER TEKST OG TEGNINGER AF EBBE SADOLIN



LOKOMOTIVER

Tegninger og tekst af

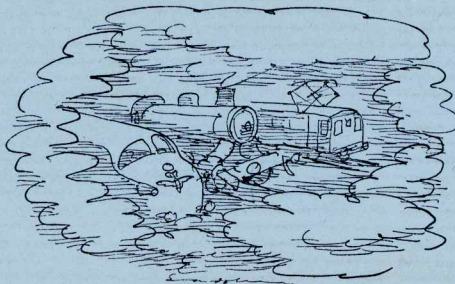
Ebbe Sadolin



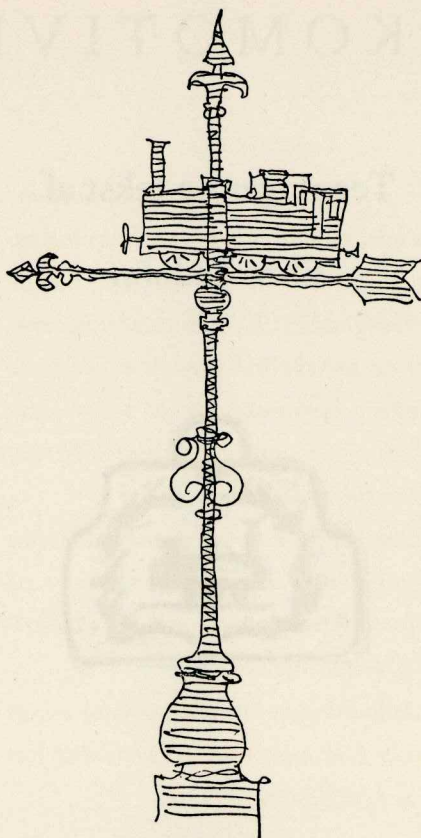
Udgivet af

Dansk Lokomotivmands Forening

1959



MED EN VENLIG
HILSEN FRA
LOKOMOTIV
MÆNDENE



*Vindfløj fra jernbanestationen
i Taastrup 1883.
Nu i jernbanemuseet i
Sølvgade.*

*Det er en kendt sag, at lokomotiver-
nes verden har en egen tiltrækning for
drenge af alle årsklasser lige fra de
skolesøgende til folkepensionisterne.
Denne mærkelige verden er både så
snævert begrænset af de sorte jern-
plader og er samtidig så vidt udstrakt
på sin rullende bane.*

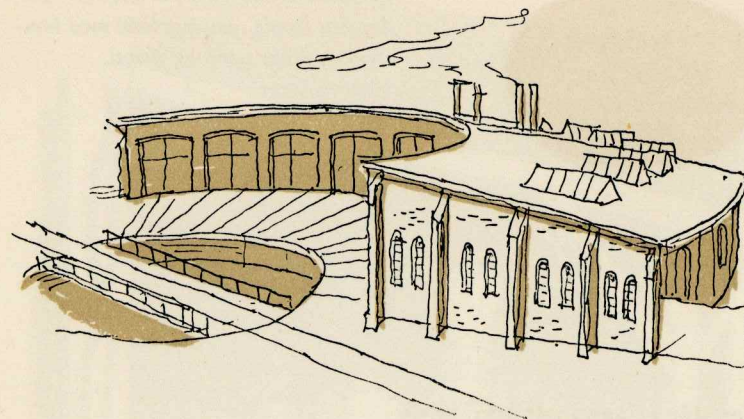
*Den midaldrende dreng, der har
tegnet denne lille bog, har prøvet på
at fortælle om nogle af sine oplevel-
ser i denne verden.*

*Anledningen til udsendelsen er, at
Dansk Lokomotivmands Forening har
60 års jubilæum.*

FØRST LIDT FORTID

*Vor magiske hest spænder vi for vognen
og rummet forsvinder, vi flyve som skyer-
ne i storm, som trækfugle flyve! vor vilde
hest fnyser og snøfter, den sorte damp sti-
ger ud af hans næsebor.*

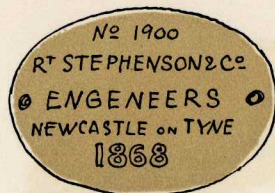
(H.C.Andersen 1840)



Ude ved Østerport station ligger en gammel remise. Facaden er halvcirkelformet, og fra hver port fører et par spor ud som radier til et centrum: den hyggelige gammeldags drejeskive.

Her bor fortrinsvis ranger-lokomotiver, og fra tid til anden ser man dem i røg og damp rulle ud og ind af de åbne porte.

Men ikke alle porte står åbne. Nogle er bestandig aflåste og lukkes kun op ved særlige lejligheder, for her gemmer sig historiske sjældenheder.



På siden af lokomotivet „Jacob“ findes den gamle messingplade med konstruktøernes navn og årstal.

Her står et gammelt lokomotiv.

Det ser ikke særlig påfaldende ud ved første øjekast, og pænt og velbevaret er det også.

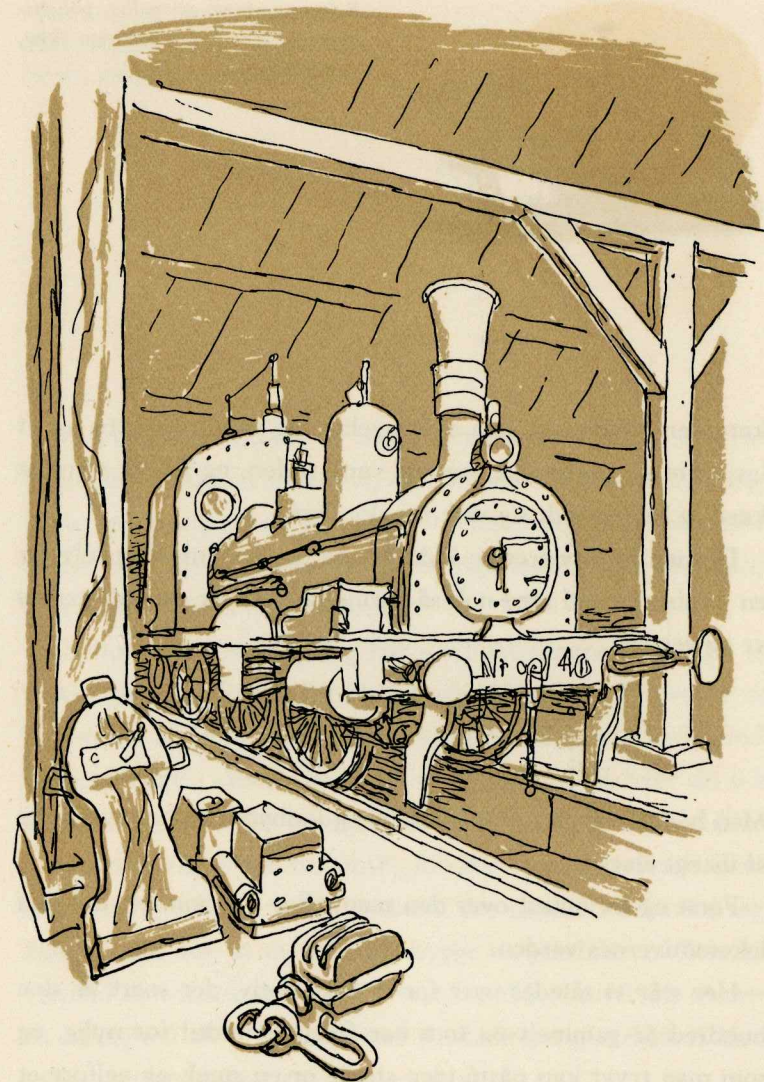
Men det er dog blevet kaldt for verdens ældste tjenstgørende lokomotiv, som endnu i 1946 rullede på Grindstedbanen efter at have kørt som hurtigtogslokomotiv i Jylland siden - 1868!

Det bærer navnet *Jacob* og er i sin tid blevet bygget i Newcastle on Tyne af ingeniørfirmaet *Robert Stephenson & Co.*

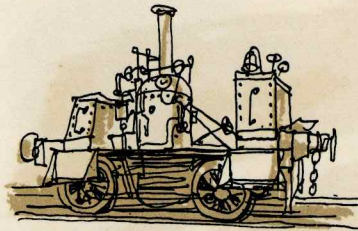
Det står omgivet af mange mærkelige sager : gammelt skrammel, kasserede ventesalssofaer og tilfældige maskindele, men samtidig står der seværdigheder, som gamle kongesalonvogne og en rigtig to-etagers skovvogn, der til sin tid vil komme til at indtage hæderspladser i det ny tekniske museum, der skal bygges der i nabolaget.

I remisen findes også et meget tidligt rangerlokomotiv. Af udseende ligner det en forstørret legetøjs-dampmaskine, der er sat på fire hjul. Da ingen del af den er overdækket, har både lokomotivfører og lokomotivfyrbøder arbejdet i fri luft.

En anden friluftsmode er den lille draisine med en to-personers sofa foran. Den blev blandt andet brugt til at gennem-



Lokomotivet „Jacob“ i den gamle Østerport-remise



Rangermaskine af tidlig friluftsmodel. Strømlinjet var den ikke, men effektiv.

køre den strækning, som et kongeligt tog skulle benytte for at inspicere og undersøge, om alt var i orden, og for at sikre at køer og heste holdt sig væk fra skinnerne.

Det må have været en kold tur på en sur vinterdag selv for en jernbanemand med nok så varme følelser for majestæternes ve og vel.

*

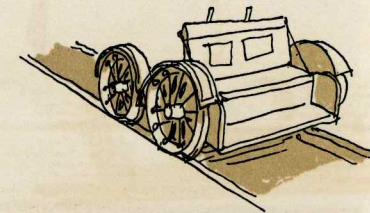
Men her står altså *Jacob* fra 1868 og indbyder til betragtninger af mange slags.

Først og fremmest over den mærkelige *kontinuitet*, der er i lokomotivernes verden.

Her står vi således over for et lokomotiv, der snart er sine hundred år gammelt og som har fungeret indtil for nylig, og som man trygt kan påstå idag stadig er en smuk og velformet maskine.

Den har ikke noget komisk "moderne" ved sig, grundformen er den samme som på en nyere konstruktion, og linjerne er rene og harmoniske.

Draisinen, som skulle gennemkøre jernbanestrækningen umiddelbart før det kongelige tog.

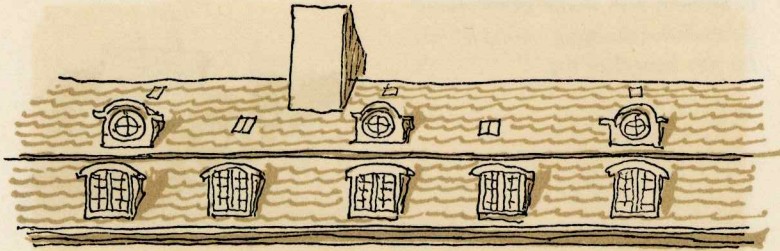


Man sender uvilkårlig en tanke til automobilerne, der skifter udseende fra sæson til sæson, og hvor en ældre model hurtigt bliver en pudsigt antikvitet. For slet ikke at tale om flyvemaskinerne, hvor sådan noget som en førkrigsmodel i fagkredse anses som noget fra den rene stenalder.

Damplokomotiver af idag har stort set samme form som de typer, gamle opfinder Stephenson konstruerede i tyverne og trediverne af forrige århundrede med den liggende kedel, indfyringen bagtil, skorstenen fortil og cylindrene på hver sin side af maskinen med plejlstænger, der trækker direkte på hjulene.

Sådan var også den berømte „*Rocket*“ konstrueret, da den i oktober 1825 vandt konkurrencen, der skulle overbevise sagskundskaben om, at man kunne bygge en jernbane mellem Liverpool og Manchester. Der krævedes af lokomotivet, at med en hastighed af 16 km i timen skulle toget på vandret bane kunne trække tre gange sin egen vægt ...

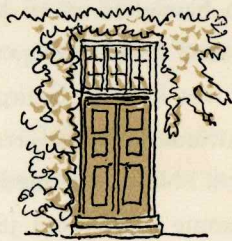
Det klarede Georg Stephenson og sønnen Robert; man besluttede at bygge jernbanen, og de kunne gå hjem til deres fabrik i Newcastle med bestilling på 8 lokomotiver. Og det er den samme fabrik, som 38 år senere bygger „*Jacob*“.



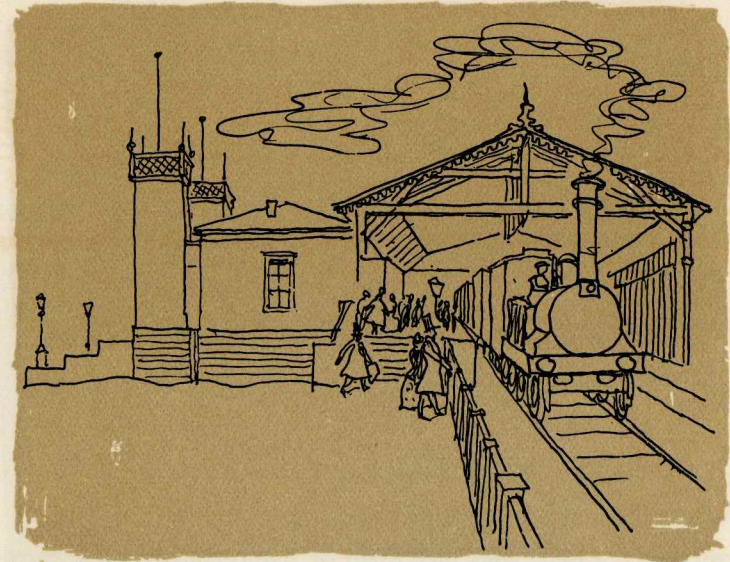
Jernbanemuseet ligger øverst under tagryggen med de små runde vinduer

Men ikke blot ude i Østerportremisens halvmørke kan man opleve de gamle dage. For enhver, der en onsdag eftermiddag møder frem i den gamle Sølvgadekasernes gård og gennem opgang F. spadserer fem etager op, vil her på den øverste kvist finde frem til *De Danske Statsbaners Jernbanemuseum*.

Det er ikke et sted, hvor publikum ligefrem står i kø for at mase sig ind, men for dem, der endelig er nået tilvejs, er der meget at se, hvad enten ens interesse går i retning af det historiske eller det tekniske – eller man som blot og bar jernbane-



Indgang F i Sølvgade-gården



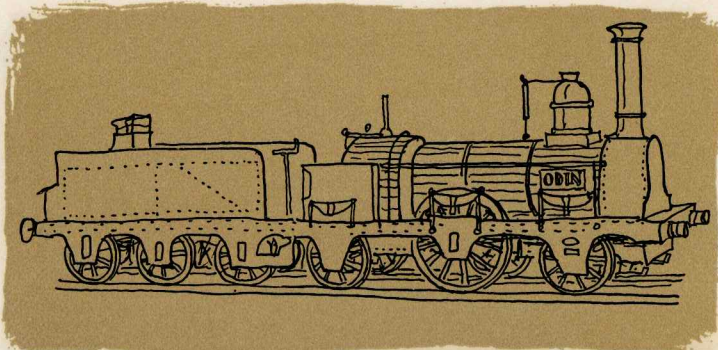
Efter gammelt billede af Københavns første hovedbanegård 1847
Jernbanemuseet

passager vil more sig over at se, hvordan ens forældre og bedste-forældre havde det, når de var på rejse.

Og er man interesseret i lokomotiver, og er man interesseret i den før omtalte kontinuitet, så vil man også finde morsomme eksempler herpå.

På væggen hænger en lille uanselig tegning af Københavns første hovedbanegård, sådan som den så ud, da lokomotivet „Odin“ for første gang rullede ud ad skinnevejen mod Roskilde i 1847.

I banegårdens værkstedsafdeling havde en overmaskinmester ved navn *Busse* sin embedsbolig, og her fødtes tre år efter åbningen en dreng, der senere skulle blive det store navn indenfor danske lokomotivkonstruktører.

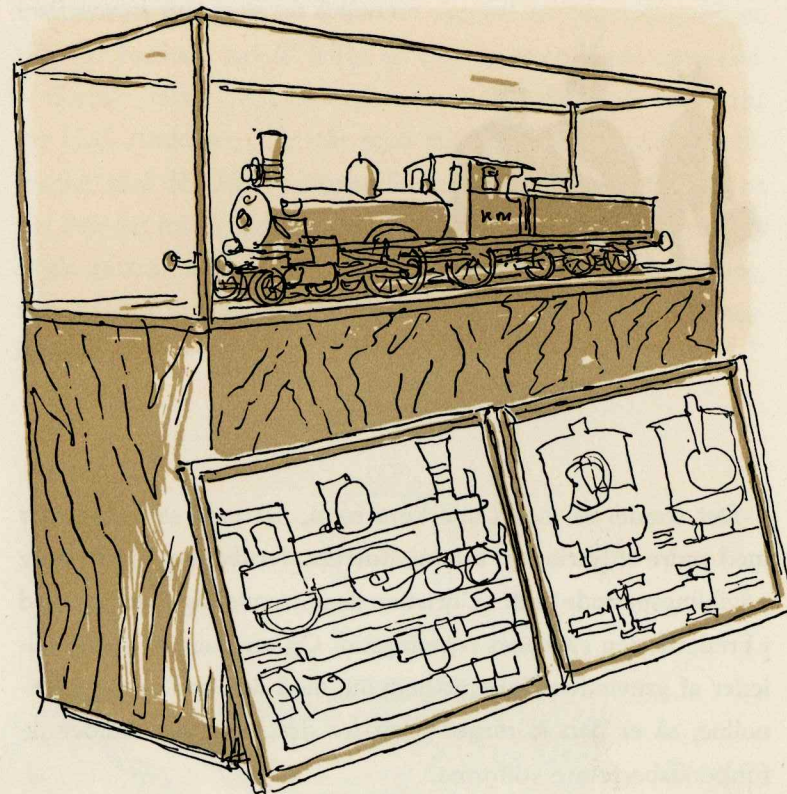
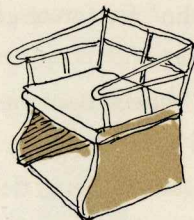


Det første lokomotiv „Odin“ efter fotografi i jernbanemuseet

Den lille Otto Busses første barndomsindtryk har været den messingskinnende og velpolerede (efter modellen at dømme i hvertfald) „Odin“, der med larm og damp rullede frem og tilbage udenfor familiens vinduer. Og hele sit liv skulle han komme til at tilbringe i lokomotivernes verden, samtidig med at han steg indenfor graderne i statsbanernes rangklasser. Idag mindes han bl.a. gennem den gade, der ude ved hovedremisen er opkaldt efter ham.

Otto Busses største indsats var, da han som maskinchef i årene 1894–1902 byggede de berømmelige K-maskiner, som vi allesammen kender, og som skabte ham et navn som lokomotiv-

„Togsmedens stol“, der var anbragt på „Odin“'s tender. Her sad en mand med ryggen mod køreretningen for at holde øje med, om lokomotivet skulle tabe nogle vogne. Det skete nu og da, fordi de kun var heftet sammen med jernkæder, der kunne sprænges, når toget startede i ryk. (Jernbanemuseet).



Model og tegninger af Otto Busse til K-maskine (Jernbanemuseet)

konstruktør både herhjemme og i udlandet. En fin og minutiøst gennemarbejdet model (iøvrigt udført som hobbyarbejde af en ikke-jernbanemand) findes på museet sammen med de farvelagte konstruktionstegninger, der i sig selv er smukke arbejder.

Stiludviklingen indenfor lokomotiverne er som sagt foregået langsomt og harmonisk fra Stephensons første „Rocket“ over de hjemlige „Odin“ og „Jacob“ til Busses K-maskiner og videre frem.

Frederik den syvende og grevinde Dan-
ner på rejse



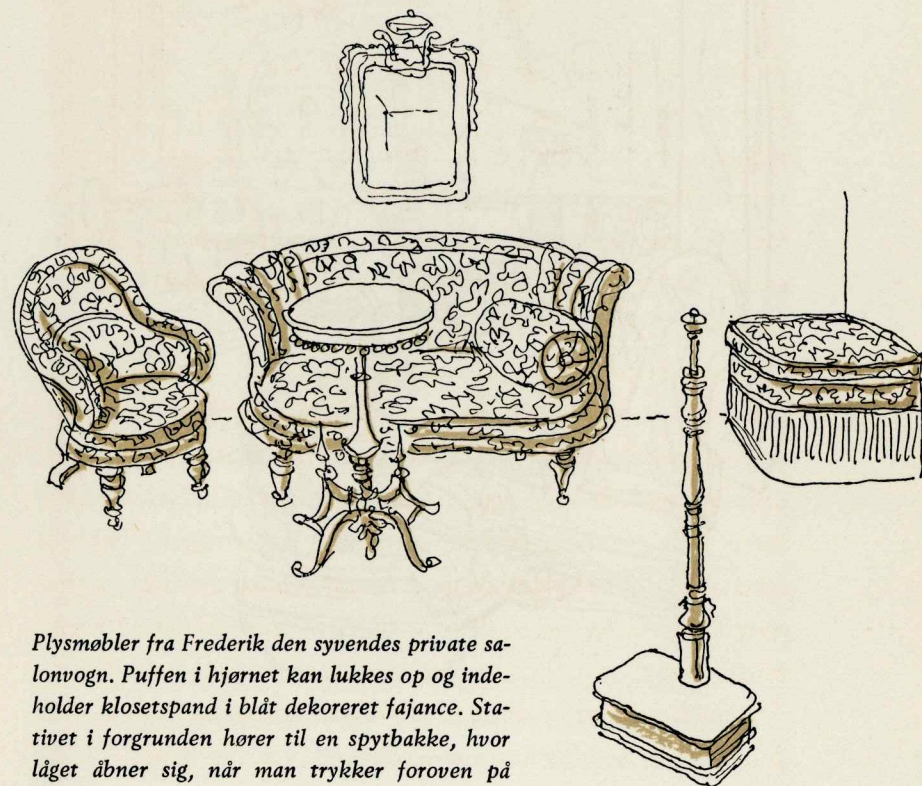
Det træder så meget stærkere frem, når man sammenligner med andre stilytringer i samme tidsrum. Jernbanens første store udviklingsperiode faldt i Christian den ottendes og i særdeleshed i Frederik den syvendes regeringstid. Og ser man på gamle billeder af grevindens rejsepåklædning med den omfangsrige kρινoline, så er den jo meget fjern fra det, som man kalder de funktionsbestemte stilforme.

Men ellers stemte påklædningen meget godt sammen med de saloner, som kongevognene var udstyret med. Her har man i museet opstillet nogle af de røde plysmøbler og forgyldte borde, som fandtes i de kongelige, rullende gemakker. Desværre eksisterer hele salonvognen ikke mere. Her var væggene beklædt med silke, der var planteblads-dekoration langs vinduer og henover lofterne, og søjler, der var båret af splitternøgne kvindebuster – som dog Christian den niende senere lod male over.

Den mest berømte af de rejsende, der fra første færd var begejstret for de nyopfundne jernbaner, var herhjemme H.C. Andersen. Allerede 7 år før man byggede den første skinnevej

i Danmark, havde han i udlandet skrevet en beretning om en tur, der for ham havde været en stor og spændende oplevelse.

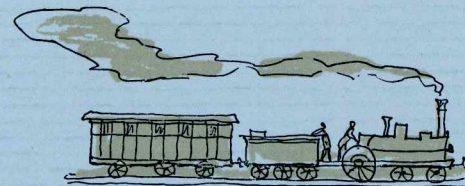
Gamle „Jacob“ ved Østerport kan udmærket godt have kørt for H.C. Andersen. Og står man en dag inde i remisens halvmørke, skal der ikke så megen fantasi til for at forestille sig, at der i stedet for de gamle maskindele ved siden af skinnerne står nogle gammeldags læderkufferter og paraplyer – den gruppe, som kendes af alle, der har besøgt de gamle stuer i Odense-museet ...



Plysmøbler fra Frederik den syvendes private salonvogn. Puffen i hjørnet kan lukkes op og indeholder klosetspand i blåt dekoreret fajance. Stativet i forgrunden hører til en spytbakke, hvor låget åbner sig, når man trykker foroven på stokken.



H.C. ANDERSEN : JERNBANEN



Da mange af mine Læsere ikke have seet en Jernbane, vil jeg først see at give disse et Begreb om en saadan. Vi ville tage en almindelig Landevei, den kan løbe lige, den kan slaae en Bugt, det er det Samme, men jevn maa den være, jevn som et Stue-Gulv, og derfor sprænge vi ethvert Bjerg, som stiller sig for den, vi bygge paa stærke Buer en Bro over Sumpe og dybe Dale, og naar da den jevne Vei er for os, lægge vi der, hvor Hjulsporene ville gaae, Jernskinner, om hvilke Vognhjulene kunne gribe fat. Dampmaskinen spændes foran med sin Mester paa, der veed at styre og standse den, Vogn kjædes ved Vogn med Mennesker eller Qvæg, og saa kjører man.

Paa ethvert Sted af Veien vides Time og Minut, naar Vognrækken vil indtræffe, man hører ogsaa milevidt Signalpibens Lyd, naar Toget er i Fart, og rundt om, hvor Biveie for almindelige Kjørende og Gaaende skjære Jernbanen, slaer den opstillede Vagt Træbommen ned for dem, og de gode Folk maae vente, til vi have passe-

ret; langs Banen, alle de Mile den strækker sig, ere smaa Huse reiste saa langt fra hinanden, at de, som staae Vagt, kunne se hinandens Flag og betids vide at holde Banen reen, at ingen Steen eller Qvist ligger over Skinnerne.

See, det er en Jernbane! jeg vil haabe, man har forstaaet mig.

Det var første Gang i mit Liv, jeg skulle see en saadan. En halv Dag og den paafølgende Nat havde jeg reist med Diligence den skrækkelige slette Vei fra *Braunschweig* til *Magdeburg*, træt kom jeg herhid, og en Time efter skulle jeg igjen afsted med Dampvognen.

Jeg vil ikke negte, at jeg havde forud en Fornemmelse, som jeg vil kalde Jernbane-Feber, og denne var paa sit Høieste, da jeg traadte ind i den storartede Bygning, hvorfra Vognrækken kjører ud. Her var en Trængsel af Reisende, en Løben med Kofferter og Natsække, en Susen og Surren af Maskiner, som Dampen væltede ud af. Man veed første Gang ikke ret, hvor man tør staae, at ikke en Vogn eller en Dampkjedel eller en Kasse med Reisegods skal flyve over os; rigtignok staaer man sikker paa en fremspringende Altan, Vognene, man skal ind i, ligge i Række tæt op til den, som Gondoler ved en Quai, men nedenfor i Gaarden krydser, som Trolddoms-Baand, den ene Jernskinne den anden, og det er ogsaa Trolddoms-Baand, som den menneskelige Kløgt har slagen; til disse skulde vore magiske Vogne holde sig, komme de

udenfor Tryllebaandet, ja, saa gjelder det Liv og Lemmer. Jeg stirrede paa disse Vogne, paa Locomotiver, løse Karrer, vandrende Skorstene og Gud veed hvad, de løb som i en Tryllevenden imellem hverandre; Alting syntes at have Been! og nu denne Damp og denne Susen i Forening med Trængselen for at faae Plads, denne Stank af Tælle, Maskinernes taktmæssige Gang og den udladte Damps Piben og Snøften forstærkede Indtrykket, og er man her, som sagt, for første Gang, da tænker man paa at vælte, brække Arme og Been, springe i Luften eller knuses ved at støde sammen med en anden Vognrække; men jeg troer, at det kun er første Gang, man tænker derpaa.

Vognrækken her dannede tre Afdelinger, de to første ere magelige lukkede Vogne, aldeles som vore Diligencer, kun meget bredere, den tredie er aaben og utrolig billig, saa at selv den fattigste Bonde tager med, det bliver ham mindre dyrt, end om han skulde gaae den lange Vei og styrke sig i Vertshuset eller overnatte paa Reisen. – Signalpiben lyder – men den lyder ikke smukt, den har meget tilfælles med Svinets Svanesang, i det Kniven trænger det gjennem Halsen; man sætter sig ind i den mageligste Kareth, Conducteuren lukker Døren i for os, og tager Nøglen til sig, men vi kunne lade Vinduet gaae ned, nyde den friske Luft uden at frygte for nogen Uleilighed af Lufttrykket; man har det aldeles som i enhver anden Vogn, kun mere

mageligt, man udhviler sig her, naar man kort forud har gjort en angribende Reise.

Den første Fornemmelse er en ganske sagte Rykken i Vognene, og nu ere Kjæderne spændte, som holde disse sammen; Signalpiben lyder igjen, og Farten begynder, men langsomt, de første Skridt gaaer det sagte, som om en Barnehaand trak den lille Vogn. Hurtigheden tager umærkelig til, men Du læser i din Bog, seer paa dit Kort, og veed endnu ikke ret, om Farten er begyndt, thi Vognen glider, som en Kane paa den jevne Sneemark. Du seer ud af Vinduet og opdager, at Du jager afsted, som med Heste i Galop; det gaaer endnu hurtigere, Du synes at flyve, men her er ingen Rysten, intet Lufttryk, Intet af hvad Du tænkte Dig ubehageligt!

Hvad var det Røde, der som et Lyn foer tæt forbi? Det var en af de Vagthavende, der stod med sin Fane. See kun ud! og de nærmeste ti til tyve Alen er Marken en piilsnar Strøm; Græs og Urter løbe i hverandre, man faaer en Idee om at staae udenfor Jorden og see denne dreie sig; det piner Øiet at hefte det længe i samme Retning; men du seer nogle Favne længere bort, da bevæge sig de andre Gjenstande ikke hurtigere, end vi see dem bevæge sig, naar vi kjøre godt, og længere ud mod Horizonten synes Alt at staae stille, man har ganske og aldeles Skuet og Indtrykket af den hele Egn.

Saaledes just skal der reises gjennem flade Lande! Det er, som By ligger tæt ved By; nu

kommer een, nu atter een! man kan ret tænke sig Trækfuglens Flugt, saaledes maae de lade Byerne efter sig. De almindelige Kjørende, som man seer paa Sideveiene, synes at holde stille, Hestene foran Vognene løfte Fødderne, men de synes at sætte dem igjen paa samme Sted, og saa ere vi dem forbi.

Det er en temmelig bekjendt Anecdote om en Americaner, der første Gang kjørte med Dampvogn, at han, ved idelig at see den ene Milepæl fare forbi efter den anden, troede, at han kjørte over en Kirkegaard og saae Monumenter; jeg skulde derfor ikke anføre den, men den karakteriserer ganske Hurtigheden, og jeg havde den i Tanker, skjøndt man her ingen Milepæle seer, de røde Signal-Faner maatte da være det, og den samme Americaner kunde have sagt her: hvorfor ere alle Mennesker i Dag ude med røde Faner!

Jeg vil derimod fortælle, at da vi foer forbi et Plankeværk, som jeg saae forkortet til en Stang, sagde en Mand ved Siden af mig: »see nu ere vi i Fyrstendømmet *Cöthen*, og saa tog Manden sig en Priis, bød mig ogsaa Daasen, jeg bukkede, prøvede Tobakken, nøs og spurgte saa: »hvorlænge ere vi nu i *Cöthen*?« – »O,« svarede Manden, »der vare vi ude af, idet De nøs!«

Og dog kunne Dampvognene gaae dobbelt saa hurtigt som her; hvert Øieblik er man ved en ny Station, hvor Passagererne skulle sættes

af og andre optages, Farten bliver herved for-
mindsket, man standser et Minut, og ind af de
aabne Vinduer række Opvartere os Forfrisk-
ninger, lette og solide, ganske som vi behage!
de stegte Duer flyve, for Betaling, bogstavelig
lige ind i Munden, og saa jager man afsted,
sladder med sin Nabo, læser i en Bog, eller
skotter til Naturen, hvor tidt en Skare Køer
med Forbauselse dreier sig rundt, eller nogle
Heste rive sig løs og flygte, fordi de see, at
tyve Vogne kunne komme frem i Verden for-
uden dem, og det endnu hurtigere, end om de
skulde hjælpe til, og saa er man pludselig igjen
under Tag, hvor Vognrækken standser, man har
kjørt sine femten Miil i tre Timer, er i *Leipzig*.
Samme Dag, fire Timer efter, gaaer det herfra
igjen en lignende Vei-Længde i samme Tid,
men gjennem Bjerge og over Floder – og saa
er man i *Dresden*.

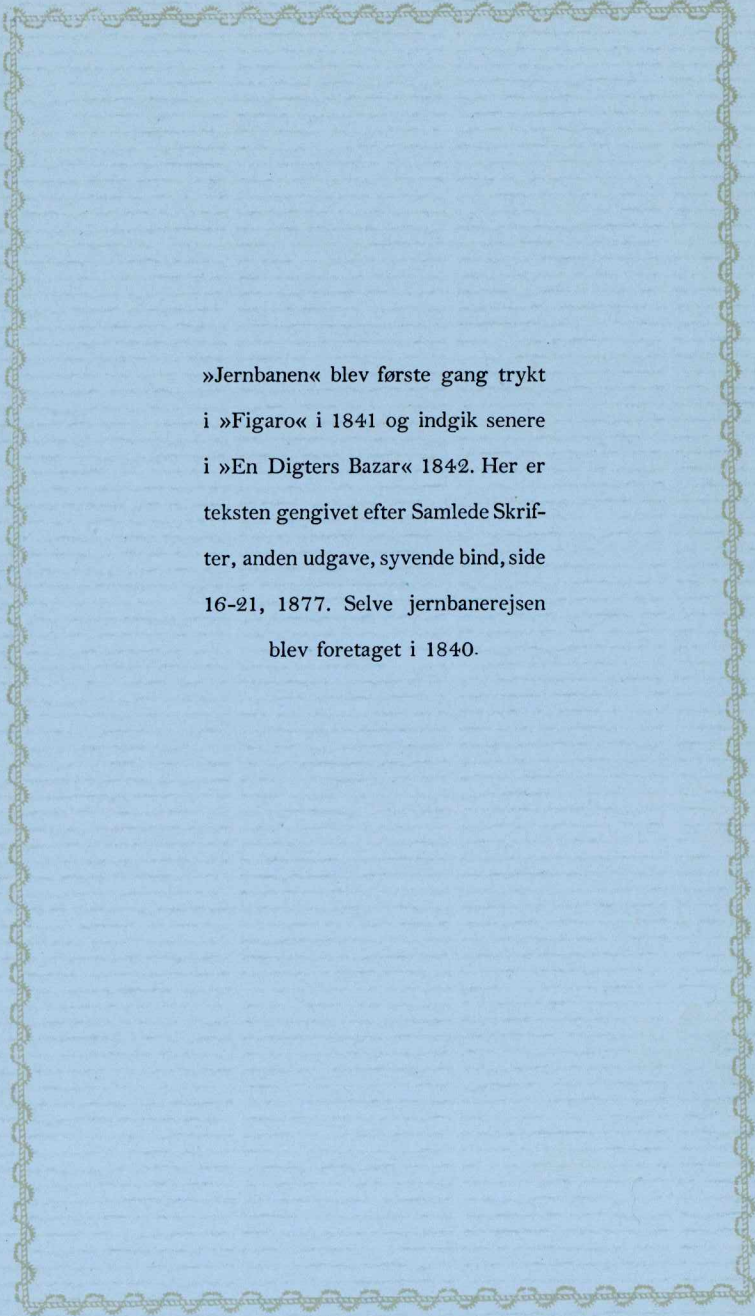
Jeg har hørt Flere sige, at ved Jernbanerne
var al Reise-Poesi borte, og at man foer det
Smukke og Interessante forbi; hvad det Sidste
angaaer, da staaer det jo Enhver frit for at blive,
paa hvilken Station han vil, og der see sig om,
til den næste Vognrække kommer, og hvad det
angaaer, at al Reise-Poesi forsvinder, da er jeg
af en aldeles modsat Mening. Det er i de snevre
fuldpakkede Reisevogne og Diligencer, at Poe-
sien forsvinder, man bliver her sløv, man plages
i den bedste Aarstid af Støv og Hede, og om
Vinteren af slette Veie; Naturen selv faaer man

ikke her i større Portioner, men vel i længere
Drag, end i Dampvognen.

O, hvilket Aandens Stovværk er dog denne
Frembringelse! man føler sig jo mægtig som
en Oldtids Troldmand! vor magiske Hest
spænde vi for Vognen, og Rummet forsvinder;
vi flyve som Skyerne i Storm, som Trækfuglene
flyve! vor vilde Hest fnyser og snøfter, den
sorte Damp stiger ud af hans Næseboer. Raskere
kunde ikke *Mephistopheles* flyve med *Faust* paa
sin Kappel! vi ere ved naturlige Midler i vor
Tid lige saa stærke, som man i Middelalderen
har troet, at kun Djævelen kunde være det! vi
ere ved vor Kløgt komme paa Siden af ham, og
før han selv veed det, ere vi ham forbi.

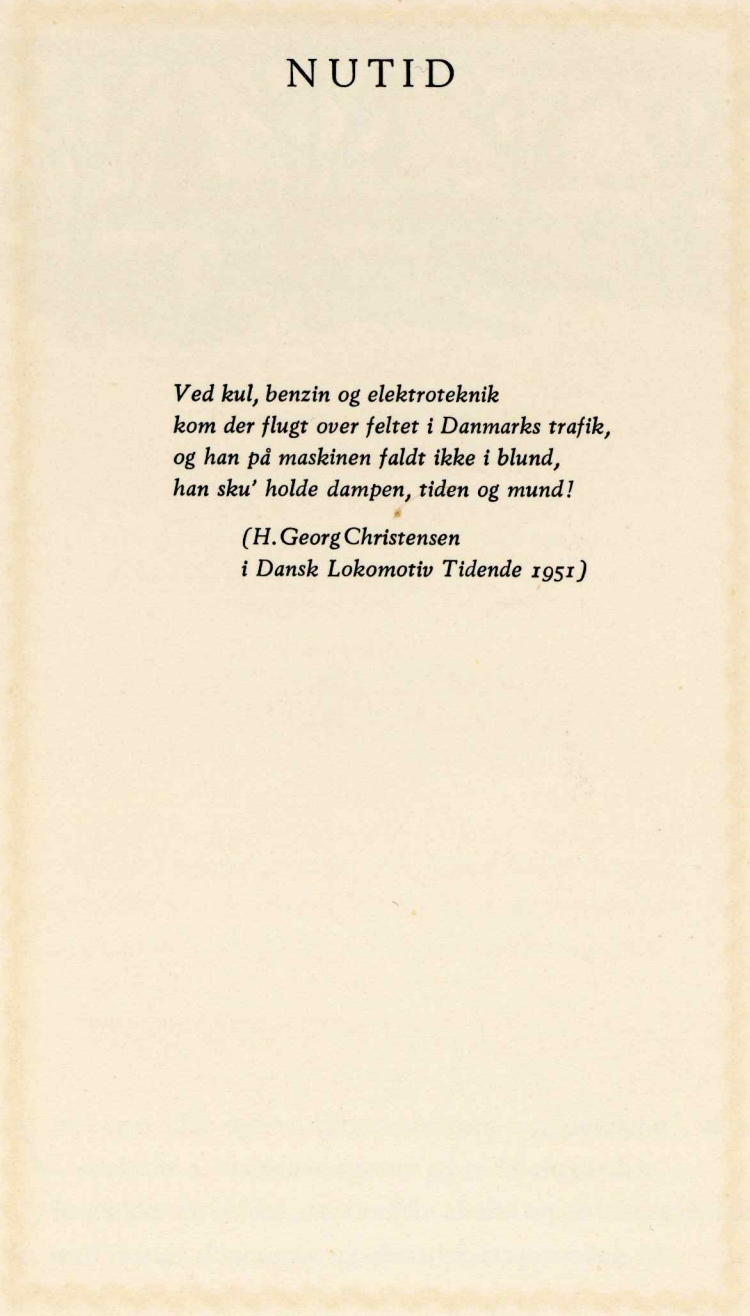
Jeg erindrer kun faa Gange i mit Liv, jeg saa-
ledes har følt mig greben som her, saaledes med
al min Tanke ligesom skuet Gud Ansigt til An-
sigt. Jeg følte en Andagt, som jeg kun som
Barn har følt den i Kirken, og som Ældre i den
solbelyste Skov eller paa det blikstille Hav en
stjerneklar Nat! I Poesiens Rige ere ikke Fø-
lelsen og Phantasien de eneste, der herske, de
have en Broder, der er ligesaa mægtig, han kal-
des Forstanden, han forkynder det evige Sande,
og i dette ligger Storhed og Poesi!





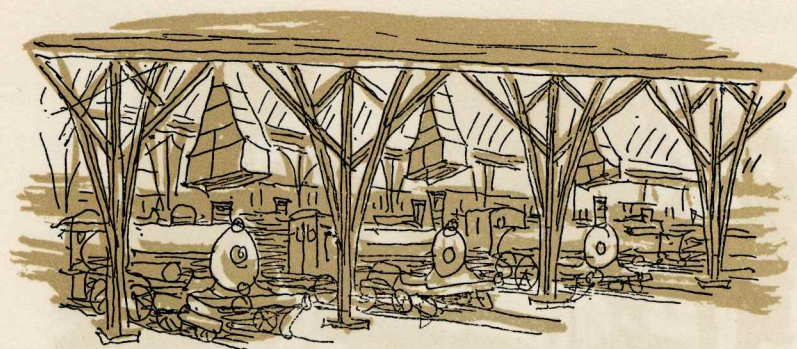
»Jernbanen« blev første gang trykt
i »Figaro« i 1841 og indgik senere
i »En Digters Bazar« 1842. Her er
teksten gengivet efter Samlede Skrif-
ter, anden udgave, syvende bind, side
16-21, 1877. Selve jernbanerejsen
blev foretaget i 1840.

NUTID



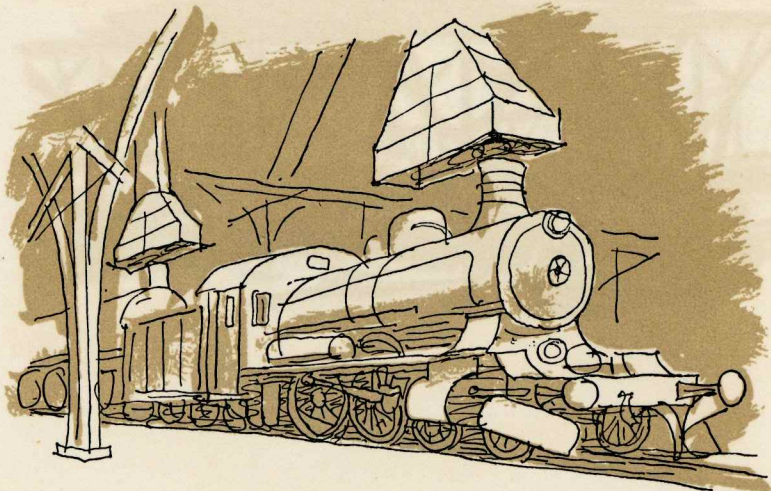
*Ved kul, benzin og elektroteknik
kom der flugt over feltet i Danmarks trafik,
og han på maskinen faldt ikke i blund,
han sku' holde dampen, tiden og mund!*

*(H. Georg Christensen
i Dansk Lokomotiv Tidende 1951)*



Vil man idag opleve lokomotivernes mangfoldighed, så er stedet bl.a. *remiseanlæggene på godsbanegården.*

Her holder de række efter række af alle typer i de store haller med mange skinner og elektrisk rangeranlæg.



Lokomotiv i remise

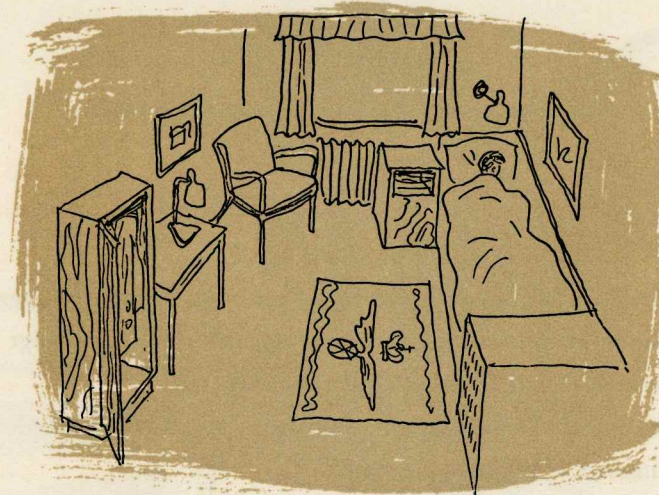
Her hviler maskinerne ud mellem turene. Her renses de og efterses, og her gøres de klar til start igen. Der er plads til ca. 85 damplokomotiver i remiseanlæggene, hvor store røghætter over hver skorsten sørger for det rette aftræk. Alligevel „lugter der af jernbane“ på god gammeldags facon, ligesom kulørerne på den indvendige arkitektur nærmest må kaldes for røgfærvede. Hvad der forøvrigt også er tilfældet med den udvendige arkitektur.

Til gengæld er der skinnende rent og farvestrålende i de specielle værkstedslokaler, hvor de ny røgfri MY-maskiner findes. Men gamle jernbanemænd erklærer, at her lugter ikke på den rigtige måde ...

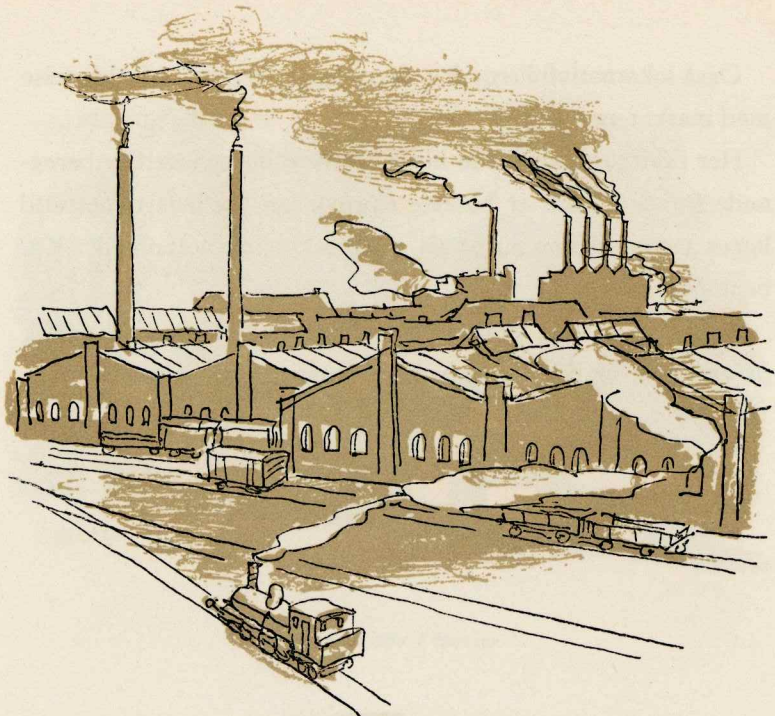
Også lokomotivfolkene har deres egen „remise“ i forbindelse med maskinernes.

Her findes nyindrettede hotelværelser, der specielt er beregnede for dem, som er bosatte i provinsen, og hvis tjenestetid ligger sådan, at der nu og da må forekomme natophold i København.

Stuerne har lyse, venlige farver, der er god moderne grafik på væggene, og der findes badeværelser og opholdsstuer.



Lokomotivmanden i remise



Hovedremisen med H.C. Ørstedsværket i baggrunden

Statsbanernes hovedremise ligger ude ved Kalvebod brygge i nærheden af de store værkstedsanlæg, som man har udsigt til, hvis man anbringer sig oppe på Dybbølsbroen.

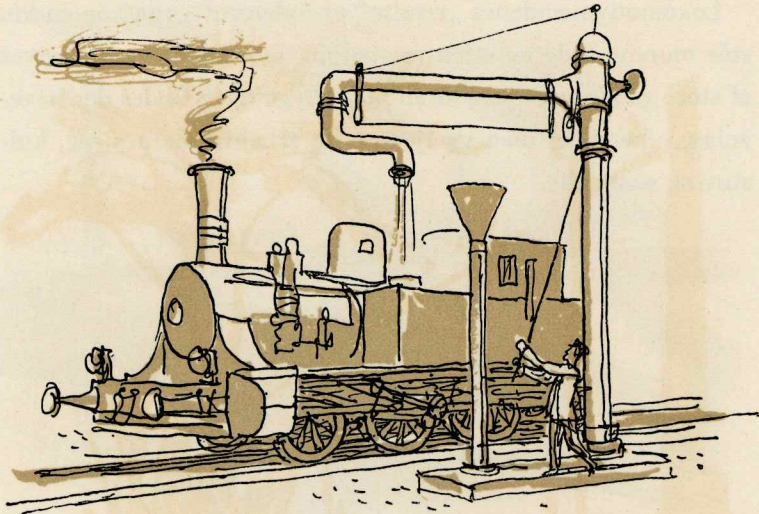
Her ligger *Otto Busses Vej*, der løber mellem værkstederne og remisen.

Foruden lokomotivernes røg og damp findes der godt med høje røgproducerende fabriksskorstene, der samler sig om H.C. Ørstedsværket's „firlinger“ i baggrunden.

Lokomotivmændenes „remise“ er nybygget i 1956 og endnu står murene røde og uden røg-patina. Bygningerne er omgivet af store gamle træer, og foran hovedbygningen findes der haveanlæg – her føler man sig fjernet fra arbejdstimernes røg, kulstøv og smøreolie.



Lokomotivmændenes „remise“



Rangerlokomotiv får påfyldt vand

Der fyldes vand på maskinen fra beholderen med et fint rør-system, der hurtigt kan indstilles til alle lokomotivstørrelser fra små ranger-maskiner til store tog-maskiner.

Vandet fosser ned med stor kraft, så beholderen hurtigt kan fyldes, men den skal indstilles præcist og bør helst ikke strejfe en kollega ...



Opholdsbygningen

I det lille haveanlæg bag marketenderi-bygningen kan der også fyldes hjertestyrkninger på lokomotivmanden ...

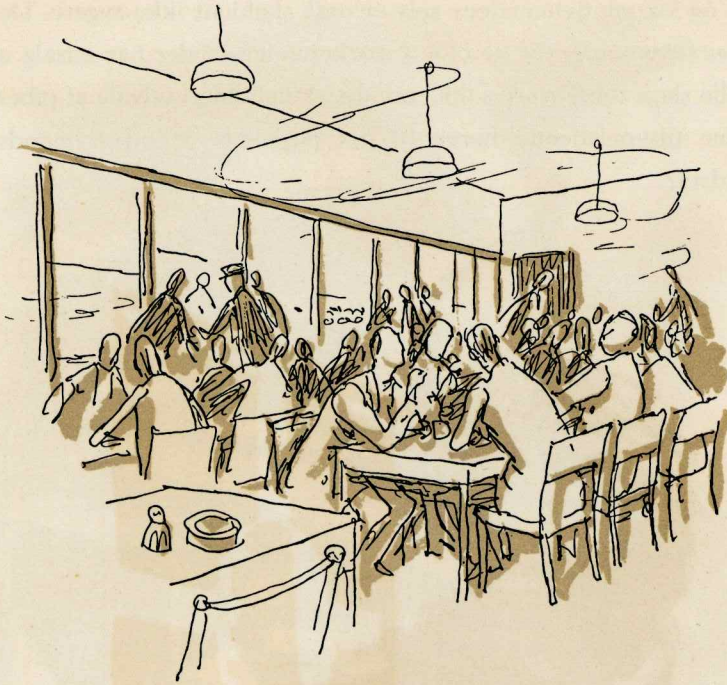




I røg og damp fyldes kullene på maskinen fra den store kulsilo ved hovedremisen . . .

– og lokomotivmændene selv er også sjældent ikke-rygere. Deres forsyninger får de bl.a. i marketenderiet, der har udsalg af alle slags tobaksvarer, ikke mindst et righoldigt udvalg af piber, der tilsyneladende hører til det populære lokomotivmands-udstyr.





Ved frokosttid i marketenderiet

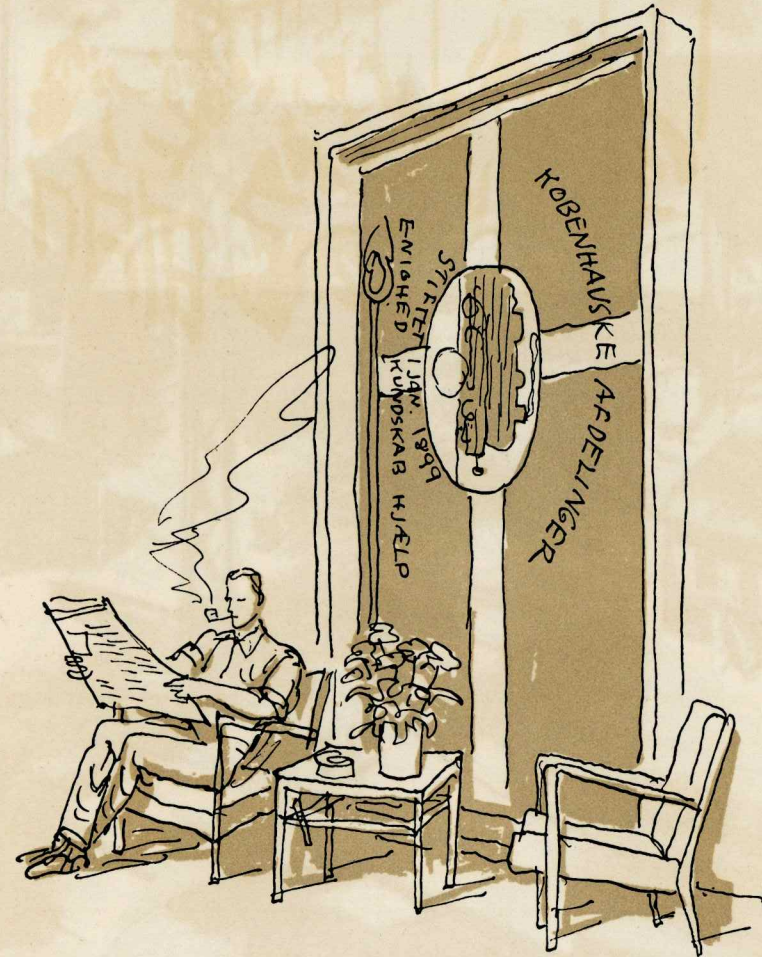
I marketenderiet er der liv og uro. Man kommer og går, kopper og tallerkener klirrer, man snakker og ler. Her bliver fagets problemer diskuteret over en portion biksemad eller en kop kaffe, som man først selv har hentet henne ved disken.

Påklædningen er tvangfri, og lokomotivmændenes guldknappede jakker ses side om side med håndværkernes og remisepersonalets oliedekorede kitler og overalls.

I kantinen er der plads til 96 ad gangen. Den besøges gennemsnitlig af 375, og der drikkes ca. 400 kopper kaffe, kakao og te i døgnet.

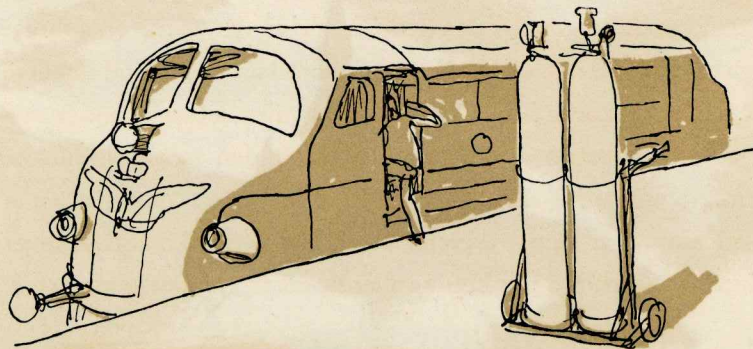
Men i dagligstuen er der stille og roligt. Her hører man kun avisernes raslen og lidt sagte småsnak. På væggen hænger københavnsafdelingens fane med det store broderede lokomotiv i midten samt ordene:

ENIGHED KUNDSKAB HJÆLP



Stille eftermiddag i dagligstuen





En MY-maskine efterses på værkstedet

Sådan er forholdene i København. Men også landets øvrige jernbaneknudepunkter og endestationer har deres remiser og overnatningssteder, først og fremmest Helsingør, Gedser, Korsør, Nyborg, Odense, Fredericia, Padborg, Aarhus, Aalborg, Randers, Esbjerg, Herning, Frederikshavn og Struer.

*

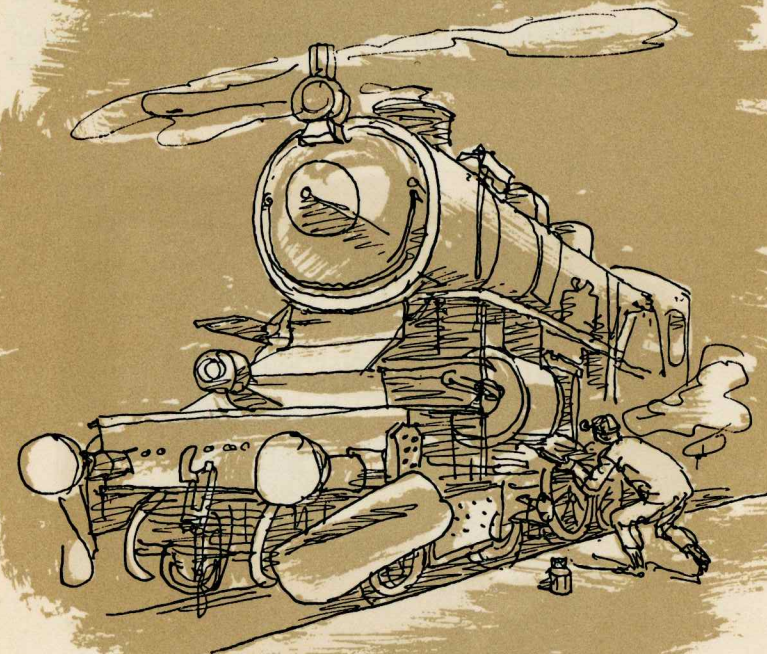
Så gøres lokomotiverne klare til start!

De blanke MY-maskiner med deres skinnende lakfarver holder med snurrende motorer i de lyse og rene remiser, mens håndværkere, der ligner laboratorieassistenter i velklædt kittedelegance, giver dem det sidste eftersyn.

Men den pletfri elegance kan ikke gennemføres hos dem, der tilser *damplokomotivet*. Til gengæld har mændene, der smører

maskinen, fået indført en meget effektiv hovedbeklædning. Den består af en slags læderkalot, hvor der fortil er anbragt en stærkt lysende elektrisk lampe, som kan skinne ind imellem maskinens mørke hjul og plejstænger. Det letter arbejdet meget, når smøreren hurtigt kan se, hvor den lange oljesprøjte skal ramme med sit krumme spidsrør.

Dampen er oppe, dieselmotoren snurrer, lokomotiverne er klare til start. Fra remiserne ruller de ud til stationens startsted.

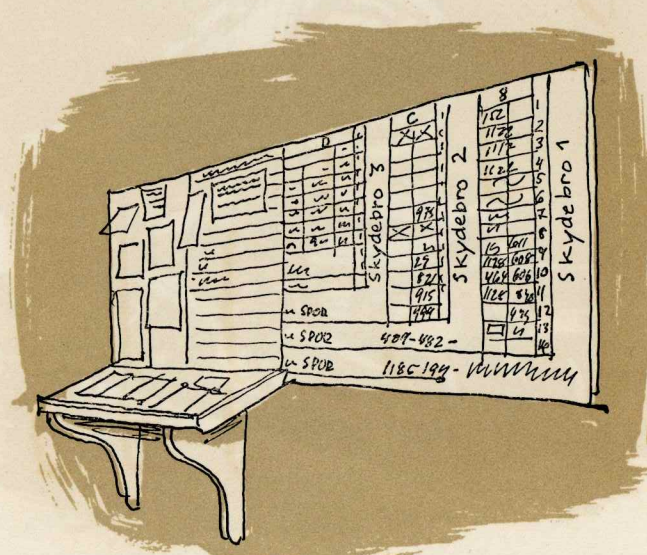


Dampmaskinen efterses og smøres

Inden afgangen har lokomotivmanden kunnet studere, hvilke spor han skal tage, og hvilken perron han skal ind til. Det findes angivet på store tavler i forbindelse med remisen og overnattingsstedet. Det ser meget kaotisk og indviklet ud for den uindviede – men det gør skinnesystemet omkring enhver stor jernbanestation jo også!

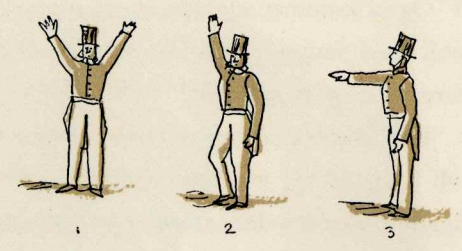
Hver dag er der også opslag af meddelelser om ting, som lokomotivfolkene skal sætte sig ind i, ligesom der daglig udkommer små trykte hefter om ændringer i tider, reparationer undervejs på ruten, hvilke steder man skal sætte tempoet ned o.s.v.

Nej, lokomotivmanden er ikke den, der blot kan nøjes med at se efter i toglisten, hvornår han skal starte, og så ankommer han automatisk til endestationen til rette tid. –

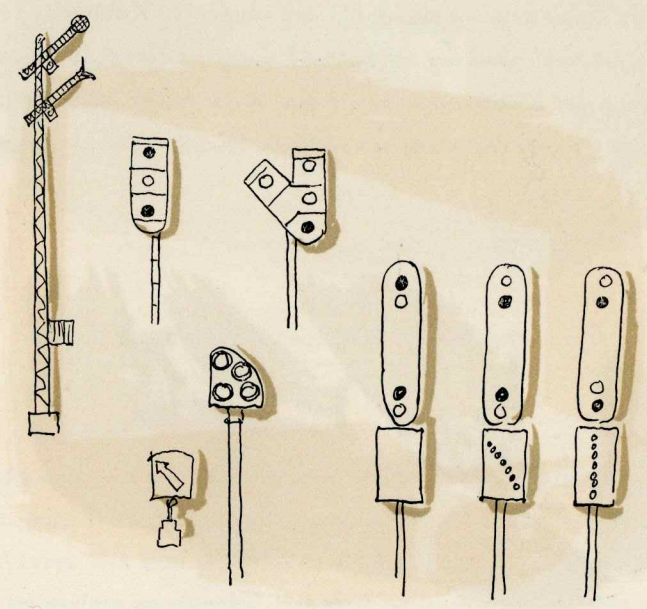


Opslagstavle med dagens meddelelser

Signalerne var enklere i de gode gamle dage. Disse, som er taget fra „Det jysk-fynske signalreglement 1862“, betyder henholdsvis: Fare, stands øjeblikkelig! Forsigtig, kørsomt! Fri bane!



Han skal forberede sig grundigt på sin tur og han skal have øjnene med sig undervejs. Signalerne skal passes, og de er ikke så få og så enkle, som den uindviede måske også tror. Man får et lille indblik i, hvor indviklet det er ved at høre, at der blot på strækningen København-Holte findes omtrent et halvt hundrede signaler, som lokomotivmanden skal holde øje med!

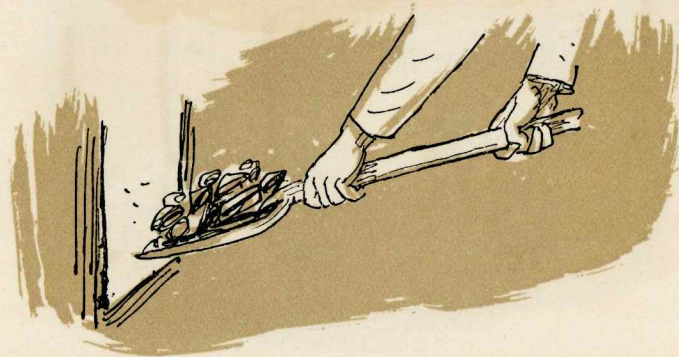


De moderne signalers mangfoldighed

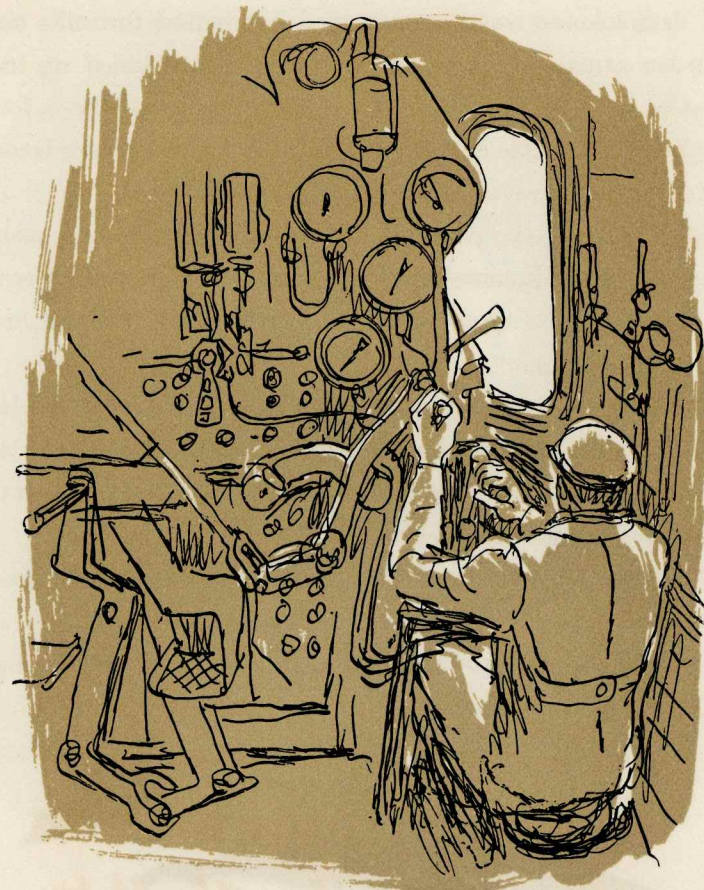
Og så kommer øjeblikket, da afgangssignalet lyder, maskinen står med dampen oppe, fyret får endnu en skovlfuld, ventilerne hvæser – og så ruller vi!

Den, der første gang oplever dette – alle drenges ønskedrøm – vil konstatere, at disse øjeblikke, da lokomotivet sætter sig igang, føles således, at ens eget private blodomløb også sætter tempoet op! Hjulenes hårde snurrende lyd mod skinnerne, dampen, der nu i hårde puf stødes ud gennem skorstenen, metal, der rasler mod metal, vinden, der pisker ind fra siden og blander sig med den røgfylde damp, lugten af olje og ophedet kedel, lågerne, der med hårde smæld åbner og lukker sig for det glødende fyr, som bestandig skal fodres med kul, larmen og tempoet – det er kørsel detteher!

Og det er mandfolkearbejde for de to, der skal passe maskinen! Er toget langt og tungt, når det starter fra København i retning mod vest, skal der sættes fuld damp på for at få den til at trække i det rette tempo op ad den lange bakke mod Roskilde. For selv på det tilsyneladende så flade Sjælland går banelegemet



Skovlfuld efter skovlfuld af kul kastes ind i fyret



Lokomotivføreren på sin plads i damplokomotivet

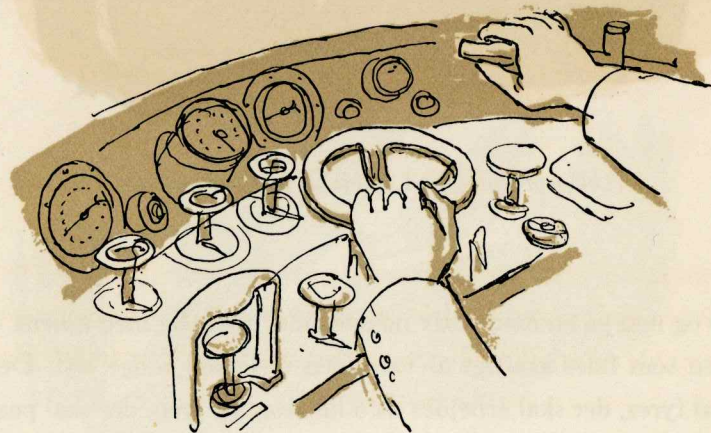
op og ned på en måde, der næppe lader sig måle med øjnene – men som føles kraftigt af maskinen med den tunge last. Der skal fyres, der skal arbejdes med håndtag og greb, der skal passes på målere og signaler, der skal bestilles noget, inden maskinen er oppe på de 100 kilometer i timen.

I damplokomotivet kan man med lidt fantasi forestille sig, hvordan gamle Stephenson med sin søn ved siden af sig har stået og kæmpet med maskinen for at få den hvide damp forvandlet til den rette drivkraft. Det er trods alle tekniske fremskridt det samme system som for hundrede år siden.

Men i MY-lokomotiverne og i lyntogenes førerrum føler man, hvordan man er kommet ind i en ny periode af maskinalderen. Her er det kun en enkelt mand, der ved få greb og knapper dirigerer det hele.

Dieselmotoren banker støt bagved ham, og han selv sidder godt og rent i sin specialkonstruerede stålørstol med alle instrumenter indenfor rækkevidde og med foden på den berømte „dødmanspedal“.

Men selv om han sidder nok så bekvemt, så får han heller ikke lejlighed til at falde i staver, for det er anspændende arbejde at være fører på et lokomotiv, der gennemkører en strækning,



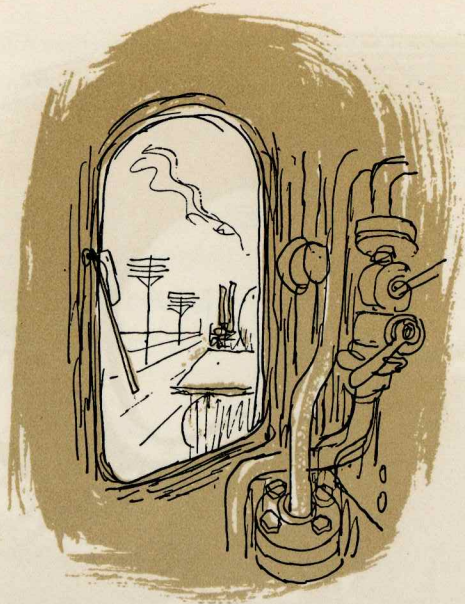
Lokomotivførerens hænder på lyntogets instrumentbræt



Lokomotivføreren på sin plads i en MY-maskine

hvor farten ofte ligger omkring de 120 kilometer i timen. Timeplanen skal holdes, der må bestandig laves nye beregninger ved ændrede sporskifter eller reparationsområder, hvor farten pludselig skal sættes ned til 30. –

Nej – den, der tror, at lokomotivførerens opgave fortrinsvis er at trykke på startknappen – og så passer lokomotivet selv på,



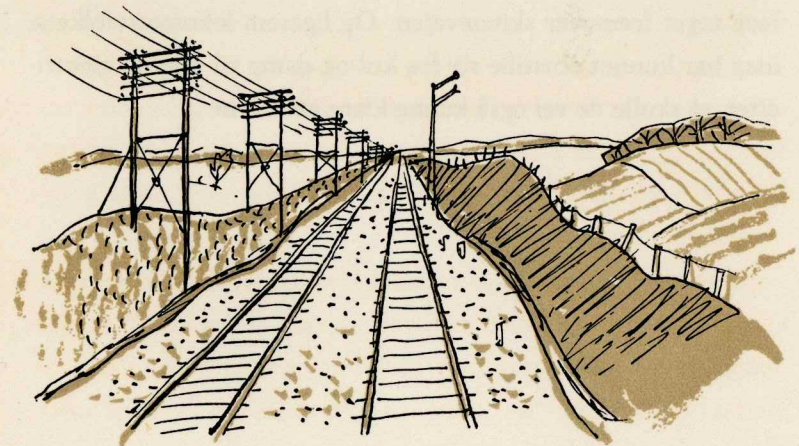
Den ene af damplokomotivets to forruder

hvordan det skal rulle ud ad skinnevejen, han vil få sine forestillinger reviderede ved at følge med på en sådan tur. Selv i klart dagslys og under de gunstigste vilkår har lokomotivføreren et arbejde, der kræver den trænede fagmands fulde koncentration. Og så kan man forestille sig, hvordan det er ved natte-tid, i tåge eller snetykning. For ikke at tale om, når dette kombineres med feriemylldretid.

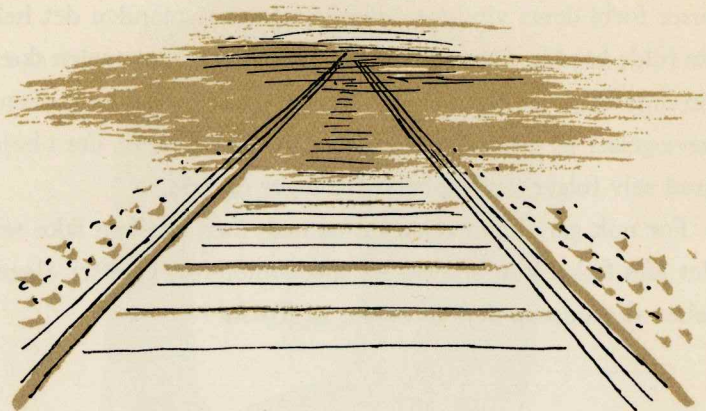
Mens manden i damplokomotivet kun har udsigt til skinnerne gennem de smalle vinduer på hver sin side af maskinen, så sidder lokomotivmanden på MY-erne eller lyntoget ved de store vinduer helt foran, der giver ham et uhindret overblik over skinnevejen. Og det er vel nok en arbejdsplads, der byder på den skønneste og mest afvekslende udsigt!

Mens togpassagerer ser landskabet som et panorama, der suser forbi deres vinduer, oplever lokomotivmanden det hele i sin fulde bredde. Han ruller lige ind i det, og skinnevejen skærer sin linje igennem bakker og forhøjninger. Han følger terrænets bevægelser på en anden måde end fra landevejene, der i højere grad selv følger landskabets stigninger og fald.

For nok går skinnevejen op og ned, men det kan ikke ses – det kan f.eks. kun aflæses på speedometeret, at efter Slagelse løber vi pludselig ned ad bakke til Korsør!



Skinnevejen skærer sin lige bane gennem landskabets stigning og fald



Hvad bliver lokomotivernes fremtid? Vil kullene blive erstattet med olje, elektricitet eller atomkraft? Disse spørgsmål diskuteres i fagfolkenes kreds, og svarene er mangfoldige.

Men eet må man anse for sikkert; at hvad så end drivkraften vil blive, så vil der altid være behov for de rette mænd, der skal føre toget fremover skinnevejen. Og ligesom lokomotivfolkene idag har kunnet omstille sig fra kul og damp til olje og elektricitet, så skulle de vel også kunne klare atomerne ...

„Lokomotiver“ med tegninger og tekst af Ebbe Sadolin udsendes af Dansk Lokomotivmands Forening i anledning af foreningens 60 års jubilæum den 1. januar 1959. Bogen er trykt i Frederiksberg Bogtrykkeri med Berling Antikva og Monotype Bell. Papiret er træfrit, fuldlimet tryk 607 fra De forenede Papirfabrikker og blåt, stribet postpapir fra Klippans Finpappersbruk, Sverige. Tilrettelagt af Ebbe Sadolin i samarbejde med Erik Ellegaard Frederiksen. Robert W. Peyrath har fremstillet klichéerne og Jakob Baden har foretaget indbindingen.

Af oplaget er 300 eksemplarer til rådighed for boghandelen.

74