Medlemsblad for Damptromleklubben

Vølund Junior på vej ud på en af de sidste køreture i 2006

Damptromleklubben
Bent Delfs
"Truelskærgård"
Næsbygade 2, Næsby-Orø
4300 Holbæk
Tlf. 59 47 00 43
E-mail bde@damptromleklubben.dk
Giro 430 6775
CVR-Nr 21631590

Formand
Redaktør, WebMaster
Steen Rudberg Jørgensen
Kronborg Ladegårdsvej 41
3000 Helsingør
Tlf. 48 31 18 58
E-mail srj@damptromleklubben.dk

Kasserer
Steen Rasmussen
Askemosevejen 16
Ørby
3210 Vejby
Tlf. 48 70 10 18
E-mail sra@damptromleklubben.dk

Sekretær
Bent Delfs
"Truelskærgård"
Næsbygade 2, Næsby-Orø
4300 Holbæk
Tlf. 59 47 00 43
E-mail bde@damptromleklubben.dk

1. Bestyrelsesmedlem,
Keld Larsen
Borchsvej 13, st. tv
4300 Holbæk
Tlf. 59 43 89 51
E-mail kla@damptromleklubben.dk

2. Bestyrelsesmedlem (Suppleant)
Flemming Larsen
Ladegårdsparken 153, 4 tv.
4300 Holbæk
Tlf. 2032 1051
E-mail fla@damptromleklubben.dk

Konsulent Logistik, SWAPMEET
Bo Rudberg Jørgensen
Asmundshøj 303
3840 Fredensborg
Tlf. 48 48 52 94
E-mail brj@damptromleklubben.dk

Damptromleklubben

Vi er en lille forening med en "tung" inventarliste. Vi er en gruppe dampentusiaster der mødes jævnligt for at restaurere, vedligeholde og ikke mindst køre med klubbens materiel. Enkelte medlemmer har også deres eget materiel.

Damptromleklubben blev stiftet den 9. september 1965 af en gruppe mennesker der mente at disse prægtige maskiner skulle bevares for eftertiden.

I løbet af kort tid havde vi erhvervet 60 % af de tromler der var tilbage i landet.
Disse udgør i dag klubbens samling. Damptromleklubben har til huse på museet "Andelslandsbyen Nyvang" ved Holbæk.

I samarbejde med Andelslandsbyen Nyvang har Damptromleklubben opbygget udstillings- og værkstedsfaciliteter i en af museets bygninger.

Damptromleklubben har to køreklare damptromle, nemlig en Vølund Junior, og en Marshall Sons & Co. Ld. fra 1923.

Støt Damptromleklubben
-
bliv medlem.

Medlemskab koster
Junior Kr. 100
Voksen Kr. 150
Familie Kr. 250

Kontakt Sekretæren

Ansvarshavende redaktør:
Steen Rudberg Jørgensen
Disclamer: Artiklerne i dette blad afspejler ikke nødvendigvis Damptromleklubbens holdninger.

Indhold

Bestyrelsen 2
Redaktøren 3
Vølund Junior påkørte mur. 3
Lokomobilkørsel i England (Del 1). 4
Bonus i Oregon 10
Aktivitetskalender 12

Redaktøren

Det er vinter, koldt og man foretrækker at opholde sig inden døre. På vore arbejdsdage foregår det meste af arbejdet på Nyvangs maskinværksted, som er dejligt lunt.

Uheldet med Vølund Junior, som er omtalt her ved siden af, trækker hårdt på ressourcerne og det kommer til at vare længere end forventet med at bygge vort eget opvarmede værksted.

Vi ser fortrøstningsfuldt frem mod at vi kan komme i gang med opgaven, måske i en anden rækkefølge end vi havde tænkt os, men der kommer helt sikkert til at ske noget i 2007.

Vi har allerede fået de første invitationer til sommerens store dampbegivenheder i Græsted & Flensborg. I år bliver det "kun" med Marshall'en, skurvogn & stenknuseren, da det er for stor en opgave at holde to maskiner kørende med mandskab til sådanne arrangementer.

Inden at vi kan drage ud, er der dog nogle opgaver, der skal løses på Marshall'en, blandt andet skal vi finde ud af hvordan vi beskytter forgaflen når vi skal drive stenknuseren, så vi ikke ødelægger det fine malearbejde.

HUSK SWAPMEET den 29 april. Alle hænder behøves!!

Steen Rudberg

Vølund Junior påkørte mur

Af Steen Rudberg

Den sidste køredag i 2006 endte uheldigt i det at Vølund Junior påkørte en mur på Nyvang. Føreren led ingen overlast, andet end chokket. Foruden at muren led slem overlast, skete der en del skade på damptromlen.

Styreakslen (90mm) oven på forgaflen blev vredet så meget at vi har været nød til at skære den over for at få styretøjet fra hinanden. Askekassen lignede noget der var blevet kørt over af en damptromle... Umiddelbart ser det ud som om at kedlen ikke har taget skade, men vi skal foretage en tæthedsprøve. Bundhanen blev slået af så dampen fossede ud, og lagde tromlen i en dampsky. Det kvalte ilden, så der ikke nåede at ske noget i fyrkassen.

Tromlen er nu klodset op i laden, og forgaflen er blevet afmonteret, så vi har kunnet afmontere styreakslen. Not-gangen, som normalt løber i akslens længderetning, lå i 10°, og akslen havde noget tilfældes i formen med en proptrækker.

Ved uheld som dette skal vi udskifte smelteproppen, som sidder i fyrkassen, og sikre kedlen mod tørkørsel. Vølund junior skulle have været til kedelinspektion i 2006, men da vi tog den ud af drift inden årets udløb, kan det vente til 2007, hvilket at afklaret med AT.

Lokomobilkørsel i England (Del 1)
Af Mads & Tina

Den 7. juli drog Mads og Tina af sted til England. Det egentlige formål med turen var, at Mads, som havde tilbragt et år på et engelsk universitet, skulle have overrakt sit eksamensbevis ved en ceremoni på Lougborough University den efterfølgende uge, men det er en helt anden historie.

Under Mads´ studieophold i England, blev tiden også brugt til andet end at læse. Under en udflugt til et typisk engelsk damp/landbrugstræf, fandt Mads ud af, at der var en gut i Cumbria, som afholdte kurser i kørsel og håndtering af et selvkørende lokomobil.

Vi havde på forhånd bestemt, at studietiden i England skulle afsluttes på behørig vis og at vi ville gøre noget, som kun kan lade sig gøre i England.

Hvad kunne blive mere britisk end et par dage i selskab med et lokomobil og ikke mindst ejeren af vidunderet.

Efter lidt skriven frem og tilbage med Stuart Harrison, som ejeren af lokomobilet, hed kom aftalen i stand og vi kunne se frem til en weekend i røg og damp.

Som lidt baggrundsinformation, bør nævnes: En lokomobil er forløberen for traktoren og det var således en af de første mekaniske kraftkilder til landbrug og industri-sektoren. Ordet ”loko” referere til noget, der kører på stedet og ”mobil” til, at den er flytbar.

De første lokomobiler var således kraftkilder, som kunne stå og arbejde stationært foran eksempelvis tærskeværk, stenknuser og savværk. Lokomobilet blev flyttet fra arbejdssted og til arbejdssted ved hesteforspand og disse første lokomobiltyper var derfor ikke selvkørende.

Kraftkilden var jo en oplagt mulighed

til også at udnytte til at flytte maskinen med, da flytningen i forvejen var en meget tung opgave for hestene. På denne måde blev lokomobilet opdelt i to hovedtyper – almindelig lokomobil (portable) og den såkaldte selvkørende lokomobil (traction). Fremdriftsmekanismen på disse tidlige selvkørende lokomobiler var meget simple og unuancerede. Med tiden blev fremdriftsmekanismen forbedret og de selvkørende lokomobiler blev nu til tider refereret til som damptraktoren. Med udviklingen af den selvkørende lokomobil, blev anvendelsesmulighederne væsentlig udvidet, således at den nu også blev anvendt i transportsektoren. Nogle modeller blev specialiseret til ét formål, hvor andre blev holdt så alsidige som mulig (universal).

En højt specialiseret model til transportsektoren, anvendt i Danmark,

som bør nævnes, er Dampelefanten fra Vendsyssel. Dampelefanten fra Vendsyssel er imidlertid, så spændende en historie, at den bør fortælles separat en anden gang.

Nå men tilbage til vores tur til England. Fredag d. 7. juli om aftenen, efter 600 kilometers kørsel fra Stansted Airport, kunne vi indlogere os på Muncaster Guast House, som meget belejlige lå få hundrede meter fra Lokomobilets sommer-base, som befandt sig på et rigtigt slot – nemlig på Muncaster Castle.

Veludhvilet og med maverne fyldt af god English Breakfast, drog vi lørdag morgen forventningsfulde til Muncaster Castle og der stod hun så i morgendisen – Western Star.

Western Star var en 4 nominal hp selvkørende Fowler. Hun var bygget specielt til transportsektoren og var således udstyret med 3 gear, originalt monteret med gummibelagte hjul og

Western Star var ydermere udstyret med lår-spil. Lokomobiler, som anvendtes i landbruget til pløjebrug var udstyret med et mavespil, som blev brugt til at trække en vende-vippeplov hen over ageren ved en vejer, vinkelret på lokomobilets køreretning. Lår-spillet er et langt mindre spil, som fortrinsvis fungerer i lokomobilets køreretning og blev typisk anvendt til at trække tømmer, sten eller gods – og ikke sjældent lokomobilet selv fri ved fastkørsel. *(Red: Spillet sidder på damptroktorens hovedaksel, typisk i venstre side, og er altid i indgreb.)*

Western Star arbejdede i hendes aktive arbejdsliv delvist til tungt vejtransport og delvist i skoven.

Mekanikken bestod af en tocylinderet compound-motor fordelt med et såkaldt højtryks- og et lavtryksstempel. Dampen, blev via en glideventil ledt fra kedelen ind i høj-

en lille diameter.

Det høje damptryk tvinger højtryksstemplet væk for at ekspandere og derved kompensere for det høje tryk. Dampen mister herved noget af sin energi/varme men ledes nu over i cylinder nummer to, som har en væsentlig større boring. Det reducerede damptryk, skal nu være afstemt med den større stempelflade, således at kraften på stempel to, bliver den samme som på stempel nummer et. Det er vigtigt at dampen ikke kondensere og derved fortættes til vand, idet vand som bekendt ikke kan komprimeres. Begge cylindre er dobbeltvirkende og er herved udsat for damptryk – skiftevis fra den ene og den anden side.

Det var jo fantastisk, at vi nu fik lov til at styrer og kører sådan en krabat - bare sådan. Det var med nogen ærefrygt og stolthed, at vi stod der. For mit ejet vedkommende også med en smule nervøsitet, for det er ærligt talt lidt vildt at køre så stort et lokum på offentlige vej i et meget kuperet landskab, kun med et almindelig B-kørekort og en instruktør godt nok. Der er meget som kan gå galt, men det er jo også en del af udfordringen.

Det var Stuarts søn – Chris Harrison, som skulle være vores instruktør og barnepige i disse to dage og ikke mindst for at passe på Western Star. Efter en kop morgen-the, som blev tilberedt i arbejdsvognen, blev vi hurtigt sat i arbejde. Der var ikke noget slinger i valsen. Chris var opvokset i røg og damp og som så mange børn af damp-freaks, blev han i en tidlig alder taget med i faderens interesse for damp og maskiner, så vi havde at gøre med en yderst rutineret lokomobilfører, som kunne sit håndværk til fulde og som elskede det. Chris var som en rigtig damp-entusiast sort af kulstøv fra top til tå i de to dage, vi tilbragte i hans selskab og som tiden skred frem, blev vi også selv mere og mere mørke i huden.

Vi blev som sagt hurtigt sat i arbejde. Vi rensede ud, fyldte vand på, fyrede op, fyldte kul i magasinet og her skulle jeg hilse at sige, at her snakker vi næsten videnskab, for der skulle fyldes to forskellige typer kul i magasinet. Skiftevis polsk kul, som leverede god damp, men med meget røg og skiftevis en arabisk kul, som havde en meget ren forbrænding, men ikke gav meget damp. På denne måde havde vi damp til at forcere bakkerne i Cumbria, og fin gennemsigtig røg til når vi kørte gennem byerne. Som Mads bemærkede det: "Coal for the Goal and Coal for the show". Nå men nok om det. Vi smurte lejerne og fyldte fed olie i diverse kamre. Dette skulle først gøres når maskineriet var ved at være varm. Smøresystemet var et såkaldt "total loss system", hvor smøreolien kun bliver brugt én gang, når olien først har forladt reservoiret og ned til det respektive leje. Blev der således smurt for tidligt, inden afgang, vil olien blot forsvinde uden nogen gavnlig anvendelse.

Med hensyn til opfyringen, skal det måske tilføjes, at for sådan nogle novicer som os, skulle det vise sig at være en lidt svær kunst at få kastet kullene ind i fyrkassen, så der lå et jævnt lag – uden huller i kullene. Er der huller i kullene, falder damptrykket simpelthen og det er temmelig uheldig, hvis dette sker på vej op af en bakke eller måske endnu værre ned, da dampen også bruges til bremsning. I cockpittet er der begrænset med plads at arbejde på. Det handler meget om kasteteknik og om at øve sig og øve sig. Vi blev da også meget bedre til det i løbet af kurset.

Da alle forberedelserne var færdige, skulle selve kørselen jo begynde. På et lokomobil er der ligesom to jobfunktioner. Der er en førerdel og en styrerdel. Nu var vi jo i England og disse titler er direkte oversat fra engelsk – jeg ved ikke om fyrbøder måske var en mere korrekt titel for fører? Vi deltes om disse to funktioner, så vi skiftevis var styrer og fører. Som styrer, skal man "kun" styrer maskinen ved rattet. Det er føreren, som er kaptajnen. Det er maskinføreren, som styrer dampens retning – skal maskinen bakke, bremse eller kører frem, hvor meget damp skal der lukkes ind over stemplerne, hvilket gear skal der vælges. Der skal holdes øje med vandstanden. Der skal fyres kul på mv. Det er et meget betroet job. Det er styringen af glideventilen, der er bestemmende for hvor meget damp, der ledes ind i cylindrene og hvornår. Ventilåbningen kan trinløst varieres fra meget lille åbning (lille kraft) til fuld åbning (fuld kraft) til omvendt åbning, som indledningsvis bremser motoren for sluttelig at reversere den (kører baglæns).

Denne fantastiske ventilmekanisme er kendt under navnet Stevenson Link-motion.

Ved selve igangsætningen af motoren skal føreren være meget opmærksom på at dampen ikke fortættes, når dampen ledes ind i de kolde cylindre. En fortætning af dampen vil skabe en vandlomme, der ikke kan komprimeres inde i cylinderen, som igen vil føre til at stempel/cylinder beskadiges hvis motoren tvinges rundt. Begge cylindre er derfor udstyret med en kondenseringshane, som kan betjenes fra førerpladsen. Kondenseringshanerne har til formål, at lede eventuelt kondenseret damp ud af cylindrene inden at der forurettes skade. Man kan måske sammenligne dette system med en snøfteventil.

Efter at vi begge havde vist, at vi havde styr på begge funktioner ved at køre lidt rundt på parkeringspladsen på Muncaster Castle, kunne eventyret for alvor begynde. Da turen allerede fra starten ville bringe os ud i yderst bakket terræn, havde Chris mere eller mindre begge funktioner på det første stykke og indtil vi nåede vores første holdt, som var en lille museumstogstation. Der kørte både damplokomotiver i normal-størrelse fra stationen, men hovedparten af togene var små mini-tog, som engang havde været brugt i minedriften.

Efter en god frokost på togstationen drog vi ud i det smukke landskab omkring Muncaster Castle. Det var nu udelukkende Mads og jeg, som førte Western Star. Vi skiftedes til at styrer og fører.

Der blev kørt i bakker, på flade strækninger, på meget smalle veje, hvor vi helst ikke skulle møde modkørende. Et sted mødte vi et par cykelturister, som nær var kørt i grøften ved synet, lugten og lyden af dette

fortidsmonster.

Sådan gik resten af dagen med kørsel på små veje, hvor der blev trænet i at holde øje med dampen. På stejle "ned-ad-kørsler" skulle kondenseringshanerne aktiveres. Forklaringen i dette skal findes i, at vandet i kedelen kun delvist er fordampet. Ved "ned-ad-kørsel" hæves vandspejlet således i den forreste ende af kedelen. Cylindrene er ligeledes placeres i forenden og der opstår nu fare for at vandspejlet fører fortættet vand ind i cylindrene, som fornævnt vil forårsage skade. Aktiverede kondenshaner (åbnede snøfteventiler) fjerner desuden cylindertrykket og i dette tilfælde således bremsekraften og stejle nedkørsler kan af samme grund være særdeles svære at takle. Vi trænede desuden i at fyre under kørselen, hvilket faktisk slet ikke er nemt, når det hele bumler derudaf. Hvis man i for-

med motorikken, når kullene ikke alene skal ramme ind gennem lugen, men også skal placeres nøjagtigt i brandkammeret, er det virkelig svært. Styretøjet på et lokomobil er også et punkt, som er øvelseskrævende for én, der som undertegnede, kun har ført biler i almindelig personbilsstørrelse (og naturligvis grå Ferguson). Det drejer sig om et særdeles tungt køretøj og samtidig er der en vis forsinkelse, fra det øjeblik man starter på at dreje på rattet og til der sker noget og der skal virkelig arbejdes – der er 24 omdrejninger fra yderpunkt til yderpunkt. Dreje på en tallerken kan man næppe sige, at der er tale om. Dagen sluttede hjemme på Muncaster Castle igen ved 17.00 tiden. Godt brugte og beskidte, kørte vi tilbage til vores B&B, hvor alle ventede spændt på at høre om dagens strabadser. "Land-ladyen" havde oven i købet taget et billede af os, da vi passerede Muncaster Guast House tidligere på dagen. Billedet havde hun stillet på natbordet, hvilket var en fin lille souvenir.

Fortsættes i næste nummer.

Bonus i Oregon
Af Steen Rudberg

I sommeren 2005 var Ingemo og jeg i Oregon & Washington (staten, ikke CD). Hovedformålet med turen var det 56th American Square Dancs Convention i Portland Oregon, Vi var en gruppe på 30 der rejste ud sammen til Seattle, hvor vi all overnattede på samme motel, inden vi i små grupper spredes i alle retninger for igen at mødes i Portland nogle dage senere til 4 dages square danse sammen med 8000 andre dansere.

Da konventet var overstået havde vi små 2 uger til at køre rundt i Oregon, Washington og et lille smut til Canada. Nede i det sydlige Oregon havde vi flere ting vi ville se bl.a. Train Mountain og Crater Lake. Mens vi kørte rundt og lede efter et godt motel nær Klamath Falls, stod der pludselig en traction engine ved vejen med en tømmervogn på slæb.

Vi var stødt på et skov-museum, med en stor samling af de maskiner der blev brugt til træfældning i Amerika. Desværre var museet ikke åbent, men der var fri adgang til arealerne omkring, så jeg gik på en lille foto-safari. Inde i parken, bag stålhegn og pigtråd, fandt jeg en Westinghouse traction lige som den Rubens har, sammen med flere andre køreklare tractions. Westinghouse maskinen havde været brugt til at drive et lille savværk og til tærskning i det sydlige Oregon.

Aultman & Taylor, Mansfield, Ohio, årstal ukendt

Westinghouse, fra 1912

Inden vi drog af sted til USA, havde jeg fundet en spændende hjemmeside omkring skovdrift, hvor man brugte "Dolbeer Donkey Engines" til at trække rundt med tømmeret. På Museet fandt jeg et par af slagsen.

Donkey Engines er opkaldt efter det dampspil man brugte på skibe til at laste gods. Donkey maskinerne bestod af en lodretstående kedel, som

Tømmervogn

monteret med en en-cylinderet dampmaskine, der trak et kapstanspil via et gearrangement. Dampmaskine & kapstanspil var monteret på en slæde af kraftigt tømmer.

Ved hjælp af spillet og masser af tovværk kunne Donkey maskinerne trække store træstammer på bjergskråningerne i det store uvejsomme skove. Slædekonstruktionen gjorde også at Donkey maskinen kunne trække sig selv af sted i skoven. De af jer der vil vide mere om disse maskiner kan kikke på:
http://www.steaminthewoods.com, som er den hjemmeside jeg fandt.

Returadresse: Damptromleklubben, Kronborg: Ladegårdsvej 41, 3000 Helsingør

Aktivitets kalender 2007

Søndag	d.	1.	April	Arbejdsdag	Nyvang
Lørdag	d.	14.	April	Arbejdsdag	Nyvang
Lørdag	d.	28.	April	Arbejdsdag, SWAPMEET forberedelse	Nyvang
Søndag	d.	29.	April	SWAPMEET	Nyvang
Lørdag	d.	12.	Maj	Arbejdsdag	Nyvang
Søndag	d.	27.	Maj	Veterantræf	Græsted
Mandag	d.	28.	Maj	Veterantræf	Græsted
Lørdag	d.	9.	Juni	Arbejdsdag	Nyvang
Søndag	d.	24.	Juni	Arbejdsdag	Nyvang
Fredag-Søndag	d.	13.-15.	Juli	**DAMPF RUNDUM**	Flensburg
Søndag	d.	5.	August	Arbejdsdag	Nyvang
Søndag	d.	2.	September	Arbejdsdag	Nyvang
Lørdag	d.	15.	September	Arbejdsdag	Nyvang
søndag	d.	30.	September	Arbejdsdag	Nyvang
Lørdag	d.	6.	Oktober	SWAPMEET forberedelse	Nyvang
Søndag	d.	7.	Oktober	SWAPMEET	Nyvang
Lørdag	d.	13.	Oktober	Arbejdsdag	Nyvang
Søndag	d.	28.	Oktober	Arbejdsdag	Nyvang
Lørdag	d.	10.	November	Arbejdsdag	Nyvang
Søndag	d.	25.	November	Arbejdsdag	Nyvang
Lørdag	d.	8.	December	Arbejdsdag	Nyvang

Da der kan ske ændringer i programmet kan anbefales man i forvejen kontakter Bent Delfs Tlf. 59 47 00 43 eller Steen Rudberg Tlf. 48 31 18 58.