

## De gamle platter fortæller – 79.

*DAGBLADETS navnkundige journalist, salige Arne Jensen, skrev i starten af 1970'erne artikelserien "De gamle platter fortæller" om kongeskiverne fra Roskilde og Omegns Fugleskydningsselskab. Det blev til i alt 75 artikler, der blev bragt i DAGBLADET i 1972/73. Enkelte af artiklerne blev gengivet op til fugleskydningsselskabets 200 års jubilæum i 1987.*

*Som en markering af fugleskydningsselskabets 225 års jubilæum, den 28. august 2012, bliver Arne Jensens artikler nu genudgivet. I nogle tilfælde er historien eller ny viden løbet fra artiklerne, men i respekt for Arne Jensen, bliver alle artiklerne bragt, som de i sin tid blev skrevet af den lune journalist. Bortset fra justeringer af diverse trykfejl, er der ikke rettet et komma i Arne Jensens artikler. For at artiklerne til stadighed kan have et opdateret og korrekt indhold i forhold til nutidens læsere, vil der dog i de fleste tilfælde være tilføjet et supplerende efterskrift til de gamle artikler.*

*Skulle disse tilføjelser eller korrektioner være mangelfulde eller utilstrækkelige, vil det være meget interessant hvis DAGBLADETS læsere kan supplere.*

*Foruden de gamle artikler, har redaktøren på fugleskydningsselskabets hjemmeside, Henrik Brandt, i samarbejde med redaktionsleder på DAGBLADET Lars Ahn Pedersen forøget serien med yderligere 25 artikler. De 100 artikler vil blive bragt i DAGBLADET i de 100 lørdagsaviser der ligger op til jubilæumsdagen.*

*Fugleskydningsselskabets officielle betegnelse for de gamle klenodier er "skiver", men i fortsat respekt for Arne Jensens ordvalg, vil vi her bibeholde den oprindelige overskrift.*

*Interesserede læsere kan læse meget mere om det gamle selskab på [www.roskildefugleskydning.dk](http://www.roskildefugleskydning.dk).*

## En formand med "fut" i

Fuglekongen var så trofast en lokomotivfører, at den rigtige konge slog ham til ridder

*Når man ser på denne uges skive, og tænker på nutiden IC4 tog, S-tog og Metro, bliver man bevidst om den fantastiske udvikling der er sket inden for skinnedrift gennem de sidste 70 år.*

Lokomotivfører Valdemar Jørgensen blev i 1942 fuglekonge i Roskilde og Omegns Fugleskydningsselskab. To år senere blev han indvalgt i selskabets bestyrelse, hvor han i årene 1953-55 bestred formandsposten.

Det er begrænset hvad vi ved om Valdemar Jørgensen. Han blev født den 9. maj 1884 og døde på sin 72 års fødselsdag i 1956. I 1952 var Valdemar Jørgensen blevet slået til Ridder af Dannebrog af kong Christian IX.

Da vores viden om fuglekongen ikke er stor, vil vi i stedet for vende blikket mod skiven, som Valdemar Jørgensen gav selskabet ved fugleskydningen på Vigen den 16. juni 1943.

Motivet er et sort frembrusende damplokomotivfører med rødt og hvidt på skorstenen. Skiven er malet af maleren Carl Hacke der i de år malede en del af kongeskiverne, herunder også sin egen da han blev fuglekonge i 1952

\*

Det første damplokomotiv blev bygget af Richard Trevithick, og kørte første gang i England den 21. februar 1804.

I Danmark blev første jernbanestrækning indviet lørdag den 26. juni 1847. Til denne havde Sjællandske Jernbane Selskab indkøbt fem damplokomotiver hos Sharp Brothers & co. i Manchester. Det første, der ankom fra England i august 1846, døbt Odin.

I 1860'erne blev tre af disse lokomotiver ombygget og efterfølgende brugt på blandt andet Klampenborgbanen. Først i 1888 blev det sidste lokomotiv udrangeret.

I slutningen af 1800-tallet gik udviklingen hurtigt, og der kom konstant nye konstruktioner på markedet. DSB, som var opstået i 1885 ved en sammenlægning af flere private selskaber, indkøbte en lang række nye lokomotiver. Disse maskiner opdeltes i klasser, og hver klasse litreres med et eller flere bogstaver; således kunne DSB's lokomotiver identificeres ved hjælp af et bogstav der angav typen og et tal der angav lokomotivets løbenummer.

Op gennem 1920 og 30'erne voksede damplokomotiverne konstant i styrke, størrelse, og vægt. DSB's lokomotiver der kørte i Danmark nåede langtfra op på siden af store tyske og amerikanske damplokomotiver, hverken i størrelse eller ydelse.

Fra 1950'erne begyndte det at gå ned ad bakke for damplokomotiverne i Danmark; diesellokomotiverne var blevet stærkere og ikke mindst mere brændstoføkonomiske, og så kunne de betjenes af en mand og var derfor langt mere økonomiske.

I maj 1970 ophørte kørsel med damplokomotiver hos DSB, og i de efterfølgende år også hos de danske privatbaner. I udlandet fortsatte dampdriften nogle år endnu, men også her døde driften ud.

- hb.

*Artiklen blev bragt i Dagbladet den 31. marts 2012*