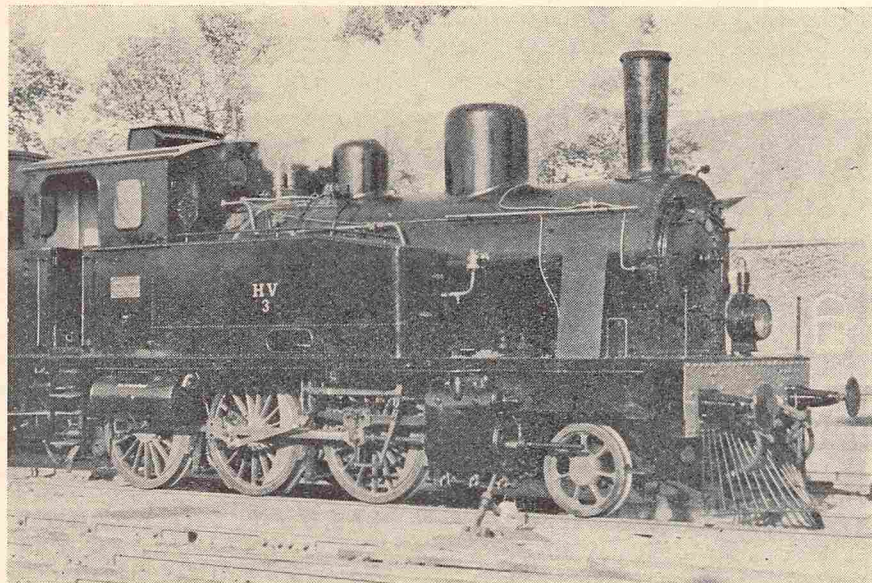


# Hansted-Mariager loko HV 3

## Et imponerende entusiastarbejde



Hansted-Mariager museumsbanes loko HV 3.

Da Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane lukkede, skulle alt materiellet, deriblandt to damploko, naturligvis sælges. Det ene damploko blev solgt til veteranbanen Bryrup-Vrads, der valgte det, der var køreklar og hvor kedelprøven først udløb efter et par år. Det andet loko, der havde stået i Vrads ved restaurationstoget, blev sendt til op-hugning hos H. I. Hansen i Odense. Det var nået helt ud på sporet udenfor virksomheden, da diverse jernbaneentusiaster fattede interesse for det. Med megen velvilje fra H. I. Hansen blev maskinen kørt op på banegården i Odense, så to eksperter fra Mariager-Handest Veteranjernbane kunne komme og se på det. Det gjorde de, og de forelskede sig straks i det, da det viste sig at indeholde meget godt. Lokofører Andersen ville helst have det med hjem med det samme, koblet bagpå ekspres-sen nordpå, men der fik han nu ikke sin vilje, han måtte vente et par dage.

Da maskinen var fundet i orden, var vi et par stykker, der slog sparegrisen itu og købte maskinen, der kørte til Ålborg pr. lejlighedsvis befordring. – Man havde regnet med, at maskinen kunne godkendes uden større besvær, men sådan gik det ikke. Maskinen skulle have stort eftersyn, og det gik et

par mand i Ålborg i gang med. Forrest gik E. Hedetoft, der har forstand på de sager, og det var måske på sin plads at lade ham fortælle om maskinens eftersyn:

I løbet af vinteren 1968-69 blev gangtøjet taget af maskinen, der kom på værksted og blev efterset og pudset op. De afkoblede stænger var mildest talt noget rustne. Hen på foråret begyndte det egentlige arbejde, overhederen blev demonteret, risten brækket op og så videre.

Så blev vi imidlertid sat ud af DSB-remisen, hvor vi hidtil havde været, og gemt af vejen på et sidespor. Heldigvis var der både lys og luft, vel at bemærke elektrisk lys og trykluft. Maskinen blev nu totalt afklædt, alle rør blev nedtaget sammen med luftarrangementet, beholdere, førerhus, dom, træk og stødtøj sådan, at der til sidst kun var den nøgne kedel tilbage.

Til at begynde med blev alt gods oplagret på jorden ved siden af maskinen, men det var en meget dårlig løsning. Derfor lånte vi med velvilje fra stationslederen en HJ-vogn, nr. 37711, der senere blev købt til MHVJ. Den blev sommeren 1970 omlitret til MHVJ hjælpevogn nr. 1.

Det egentlige kedelarbejde begyndte nu, og det startede med, at samtlige rør blev hugget ud med håndkraft, og det var mildest talt en sej død. Da rørene var ude, skulle hullerne i fyrcassen, der er af kobber og i god stand, rives op. Vi lånte rivaler ved APB og DSB og brugte en luftboremaskine, der fik luft fra en Mx. Det var i de varmeste dage i sommeren 1969, dette arbejde stod på, og temperaturen var omkring 70 grader i kedlen midt på dagen. Derfor blev der arbejdet tidligt om morgenen og sent om aftenen. Ja, i de allervarmeste dage, kunne der simpelt hen ikke arbejdes.

Rørene blev indtil videre henlagt, så vind og vejr kunne rense lidt på dem. Der var kun meget lidt kedelsten, idet maskinen havde været kørt på NALCO, det var nærmest kun støv, der var på dem. En overraskelse kom sådan set her, idet det viste sig, at der faktisk ikke var noget under maskinens trægulv. Bagenden og den skjulte del af trykluftarrangementet var tæret væk. Det gav to måneders ekstra arbejde at bygge en ny bagende, men heldigvis fejlede vangerne ikke noget.

Til rørene skulle der tildannes nye ender, og det lykkedes at få værftet i Ålborg til at fremstille dem på trods af, at værkstederne der var stærkt op-hængt. De nye ender blev fremstillet af rør købt fra Horsensbanernes lagre. I sommerens løb blev der også holdt indvendigt eftersyn på kedlen af ingeniør Bay. Kedlen var i meget fin stand, blandt andet var alle støttebolte hele uden tæring, og det samme var tilfældet med ankre og stag.

Inden det blev vinter, lykkedes det at få førerhus, luftpumpe, stød og træktøj og dom genmonteret, og maskinen henstod så vinteren over med en presenning på. I vinterens løb blev rørene skåret rene og fik påsvejset de nye ender. I foråret 1970 fik vi lov at rykke ind i Sæbybanens forladte remiser, hvor det så ved ihærdigt arbejde lykkedes at få trykprøvet alle rør, få dem sat i og valset og bertlet. Alt foregik med håndkraft. Der var også her en mængde problemer, og det største var, at røret fra regulator til overhedersamlekasse var blevet for kort. Ved de gentagne opvarmninger og afkølinger

havde jernet ændret længde, og da spændet, det havde været i, var blevet taget væk, var det altså blevet for langt for røret at nå. Også dette problem blev løst, og i juni var der koldtryksprøve på kedlen.

Prøven gik godt, bortset fra, at den tilsynsførende blev våd, og den 28. juni kunne maskinen fyres op for første gang, og nogle dage senere blev der afholdt varmprøve med indstilling af sikkerhedsventiler.

Derefter begyndte beklædningen af kedlen, der overalt blev foret med 40 mm Rockwool med trådned. Det giver en isolation, der er mange gange bedre end asbestmætter, som har en tendens til at synke sammen. Nu kom turen til maskinerne, lejerne blev lagt sammen, fjedre og bæreljer blev spændt op og maskinen blev malet.

Alle dele blev undervejs malet med Calmalit grundfarve og vandtanke og kulkasser blev malet med samme efter en meget påkrævet og virkelig gennemgribende rensning, der foretoges af vore unge medhjælpere. Udvendig blev maskinen lakeret med Syntolux og taget fik Sadolins Blackvarnish asfaltlak, hvori der blev drysset finsigtet Luxovit (glødet flint).

Den 10. oktober blev der afholdt prøvetur til Skørping og retur. Prøvetoget bestod af to Cp-vogne og alt gik planmæssigt. Kulforbruget var ca. 9,5 kg pr. km + 200 kg til opfyring, hvilket vist nok må siges at være overordentligt fint.

Maskinen havde oprindelig bremsebetjening i begge sider, men dette er nu ombygget, så der kun er ventiler i førersiden. Ligeledes har maskinen fået monteret dampdynamo fra E 966, købt fra DSB. Dynamoer er monteret mellem kulkasserne, hvor overgangen til vognene er, så tilsyn kan foretages ad bagdøren fra førerhuset. Ved denne placering ændres der ikke på det oprindelige udseende.

Der har været nogen uenighed om de oprindelige farver, derfor kunne det være interessant, om nogen kender dem. Det samme gælder stafferinger og nummerplader.

Arbejdstimerne til denne restaurering er ikke gjort op, men ligger over 4.500 timer, måske endda over de 5.000, og udgifterne ligger i en størrelsesorden omkring de 3.000 kr. fordelt over rockwool, plader, rør, ilt og gas samt maling. Pakningsmateriale er en gave fra O. K. Kenvig, ligesom Ålborg kommune vederlagsfrit stillede remisen i Nørre Sundby til rådighed.

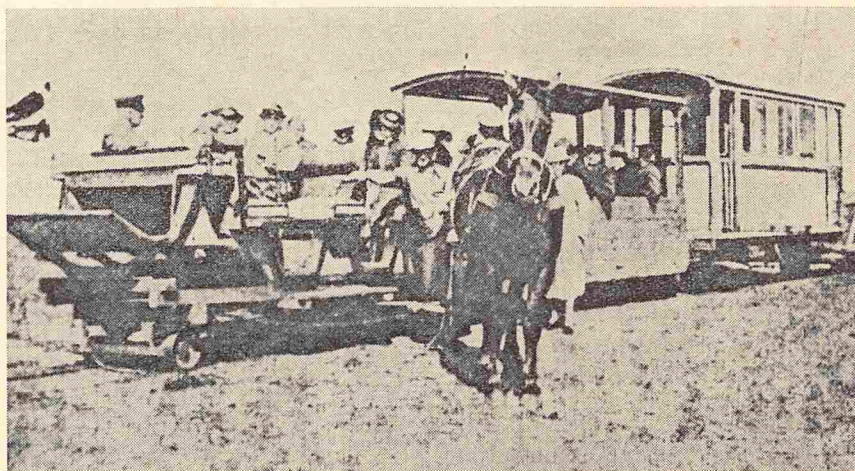
Således lyder Hedetofts beskedne beretning, men det er virkelig en formidabel indsats han og hans få hjælpere har ydet. Under meget dårlige forhold har de hovedrepareret et damploko fra inderst til yderst. Det var ganske vist i god stand, men derfor skal det alligevel skilles ad fra ende til anden. Jeg har gang på gang tænkt: Bare han dog ikke taber modet og bliver træt, men heldigvis er der langt fra Odense til Ålborg, så jeg har ikke kunnet overende ham med mine pessimistiske tanker, og tilsyneladende er han ikke blevet træt af damploko, men parat til at gå i gang med andre af MHVJs loko.

Man må jo undres somme tider. Man deler rask væk penge ud til mere eller mindre tvivlsomme forfattere, der laver uforståelige bøger og teaterstykker eller til kunstnere, der laver sære billeder, som vi ikke kan se hvad nytte er til, men en jernkunstner som Hedetoft, han får ingenting. Derfor er hans bedrift så meget større, og vi må alle bøje os i dyb ærbødighed for ham. I disse negative tider, hvor folk ikke er til at drive fra deres fjernsyn, som kun opfordrer til passivitet, er det velgørende at høre om, at så få folk har lavet noget virkelig positivt.

HGC.

## Mere om Rømø jernbane

### Danmarks eneste hestejernbane



Lakolk-banens materiel + 1 hestes kraft.

Vi har haft den glæde at modtage supplerende oplysninger til artiklen om Lakolk-Kongsmark banen på Rømø i vort decembernummer, 1970.

Har modtaget to breve, men da de i nogen grad er enslydende, bringer vi det mest udførlige, og takker Finn Sørensens i Odense for det tilsendte.

#### Angående Lakolk-Kongsmark Jernbane

Som supplement til Deres oplysninger om ovennævnt bane i *Jernbane-Bladet* nr. 12, 1970, tillader jeg mig at sende Dem en kopi af banens data hentet i bogen »Geografiske studier over jernbanerne i Danmark« skrevet af Aage Aagesen, H. Haagensens Boghandel, 1949.

*Skinnevejen Kongsmark-Lakolk* på Rømø, ca. 4,5 km, åbnedes i sommeren 1899, året efter at badhotellet Lakolk var åbnet. Skinnerne var ret spinkle og

sporvidden var 75 cm. Man prøvekørte først med loko, men det fandtes uegnet – dels var der fare for antændelse af heden, dels kunne skinnerne ikke tåle den store belastning. Man har derfor i hele skinnevejens historie benyttet heste som eneste trækraft. Banen benyttedes kun i tiden 15. maj til 15. august. Der udførtes to faste dobbeltture om dagen, men hertil kom ofte ekstrature. Turen varede godt en halv time hver vej. Banen ejedes af Lakolk Badehotel. Trafikken var helt indstillet i årene 1914–20, og i 1941 blev banen nedlagt og skinnerne taget op.

Grunden til nedlæggelsen var dels, at svellerne var ødelagte, dels, at den nye, cementerede amtsvej, der skulle føre over Rømø-dæmningen til Lakolk, helt ville overflødiggøre en anden, primitiv forbindelse dertil. Denne skinnevejs opgave har været rent turistmæssig, og