

Historien om Horsens Vestbaner Nr. 3

Det er faktisk en spændende historie eller var, for den har nu fået en, i al fald foreløbig god slutning.

Inden vi går videre, må det lige fortælles, at H V 3 under en ombytning ved Horsens privatbaner fik betegnelsen H B S L 205, og som sådan henstod maskinen i efteråret 1968 ved H.I.Hansen i Odense og afventede ophugning. Svage sjæle med interesse for lokomotiver syntes, at det var synd, hvorfor de resolut købte maskine.

Da V.L.F.J. nr. 7 ikke var i særlig god stand, og der manglede en maskine til at køre afslutningsture på A.P.B., kom vi heroppe i Nordjylland ind i billedet.

Maskinen blev besigtiget af Adolf Andersen og undertegnede. Vi var ærligt talt forbavset over, så god stand den var i, og det endte med, at vi foreslog, at den skulle til Ålborg og besigtiges før de eventuelle ture skulle køres. Der blev forhandlet til højre og venstre, og en skønne dag ankom maskinen til remisen her. Den kom i et træk bestående af MH 391+ Køf 284† L 205.

Turen fra Odense var gået udmærket, bortset fra, at det forreste venstre løberleje havde vist tendens til at ville varme. Der var blevet foretaget en oversmøring i Skørping, og det var faldet til ro igen.

Nogle dage efter ankomsten blev der ført forhandlinger om brug af maskinen. Civiling. W. Bay foreslog tilsynet, at man trykprøvede maskinen, og så iøvrigt, hvis denne prøve var i orden, lod den køre. Tilsynet svarede i første omgang, at henvendelsen skulle komme fra A.P.B., men det ville man ikke være med til der. Det korte af det lange blev så, at maskinen ikke måtte køre.

Jeg resolverede så, at måtte den ikke, så kunne den komme til det, ved at foretage revision efter ordensreglementet, og den er nu ovre.

I løbet af vinteren 68- 69 blev gangtøjet taget på værksted og her blev det eftersat og pudset op! De afkoblede stænger var mildest talt noget rustne.

Hen på foråret 69 begyndte det egentlige arbejde, Overhederen blev demonteret, risten brækket op o.s.v.

Så blev vi sat ud af remisen, og gemt af vejen på et sidespor. Heldigvis var der både lys og luft. Maskinen blev totalt afklædt, alle rør blev nedtaget sammen med trykluftanlægget, beholdere, førerhus, dom, træk og stødtøj, sådan at der kun var den nøgne kedel tilbage.

Til at bebynde med blev alt godset oplagret på jorden ved siden af maskinen og det var en dårlig løsning. Derfor lånte vi med velvilje af stationslederen en HJ-vogn nr. 37711, som vi senere købte til M.H.V.J., den blev i sommeren 1970 omlitreret til M.H.V.J. Hjelpevogn 1, iøvrigt den første vogn, der er litreret ved en veteranbane her i Danmark.

Det egentlige kedelarbejde begyndte her, og det startede med, at samtlige rør blev hugget ud, det skete med håndkraft og var mildest talt en sej død. Da rørene var ude, skulle hullerne i kobberfyrkassen, som iøvrigt var i god stand, rives op, vi lånte rivaler ved A.P.B. og D.S.B. Til arbejdet havde vi en luftboremaskine med luft fra en MX, det var i de varmeste sommerdage 1969, dette arbejde blev lavet, temperaturen var omkring 70-75c i kedlen midt på dagen. Derfor blev der arbejdet tidligt om morgenen og sent om aftenen, ja, i de allervarmeste dage kunne der simpelthen slet ikke arbejdes.

Rørene blev indtil videre henlagt så vind og vejr kunne rense lidt på dem, der var meget lidt kedelsten, idet maskinen havde været kørt på Nalco, det var nærmest kun støv, der var på dem.

Overraskelsen kom sådan set her, idet det viste sig, at der under maskinens trægulv faktisk ikke var noget, bagenden og den skjulte del af trykluftarrangementet var taret væk. Det gav ca. 2 mdr. ekstra arbejde, at bygge en ny bagende, heldigvis fejlede vangerne ikke noget.

Til rørene skulle der tildannes nye ender, det lykkedes at få værftet til at fremstille dem, på trods af, at værkstederne der var stærkt ophængte, de nye ender blev fremstillede af rør købt fra Horsensbanernes lagre.

I sommerens løb blev der også holdt indvendigt syn på kedlen af ing. Bay, den var i meget fin stand. Alle støttebolte var hele uden tæringer, og det samme gjalt både ankere og stag.

Inden det blev vinter, lykkedes det at få førerhus, luftpumpe, stød og traktøj og dom genmonteret, og maskinen henstod så vinteren over med en presenning over.

I vinterens løb blev rørene taget på værksted og skåret rene og fik påsvejet de nye ender, i foråret 70 fik vi lov til at rykke ind i Sæbybanens forladede remise, hvor det så ved ihærdigt arbejde lykkedes at få trykprøvet samtlige rør, få dem sat i, valset og bertlet, alt foregik her med håndkraft. Der var også her masser af problemer, det største var, at røret fra regulator til overhederssamlekasse 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 der altså blevet for langt for røret at nå, også det blev løst, og i juni var der så koldtrykprøve.

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

Derefter begyndte beklædningen af kedlen, den er overalt foret med 40 m.m. Rochwool med trådnat, det giver en isolation, der er mange gange bedre end asbestmåtterne, som har tendens til at ville synke sammen.

Maskinerne fik så en tur, lejerne blev lagt sammen, fjedre og bære lejer blev spændt op, og maskinen blev malet.

Alle dele blev malet med Calmalit grundfarve fra Odense farvehandel, 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 fra sprængstoffabrikkerne, og taget fik Sadolins Blackvarnisk asfaltlak, hvori der blev drysset fint-sigtet Luxovit (glødet flint).

Den 10. oktober blev der afholdt prøvetur til Skørping og retur, prøvetøget bestod af H V 3, som maskinen nu hedder, * CP+CP, alt gik planmæssigt, kulforbruget var ca 9,5 kg/km+ 200 kg til opfyring, hvilket vistnok må siges at være overordentligt fint.

Maskinen havde oprindeligt bremsebetjening i begge sider, dette er nu ombygget, så der kun er ventiler i førersiden.

Endvidere har maskinen fået monteret dampdynamo, det er dynamoen fra E 966, som blev købt fra D S B. Dynamoen er monteret imellem kulkasserne, så tilsyn kan foretages ad bagdøren fra førerhus, ved denne placering ændres der ikke på oprindelige udseende.

Der har været nogen uenighed om de oprindelige farver, derfor kunne det være interessant, om nogen kender dem, det samme gælder staferinger og nummerplader. Med restavreringen er der lavet et stykke arbejde, der sagt i al beskedenhed aldrig før er lavet i Danmark, den medgående tid er ikke endeligt gjort op, men ligger over 4500 timer, måske over de 5000, udgifterne ligger i en størrelsesorden omkring 3000 kr, dertil kommer hjælp fra flere sider bl. a. Ålborg kommune og mange andre.

E. Hedetoft.