

Fra HBS L 205 til HV 3.

Af E. Hedetoft.

En efterårsdag i 1968 mødte jeg L 205. Jeg havde ikke noget personligt forhold til den.
- Var nærmest lidt uinteresseret.

Jeg mødte den på stationen i Odense, hvor den med nød og næppe havde undgået at blive flænset af skærebrændere og andet destruktionsværktøj.

Fynboerne i DJK var gået i aktion og havde formedelst 12 - 14.000 gode danske kroner fået henrettelsen udsat.

Vi var to, der kiggede på den. Gamle Adolf Andersen fra Mariager var med dernede.

Efter en runde omkring maskinen blev interessen større. Vi gik nærmere på, og til sidst var det "skjult fremrykning" imellem skinnerne for at besigtige bæreløjer, fjedre og andet skjult. Det, vi så, var godt, og Caroline og jeg blev venner.

En søndag omkring slutningen af november ankom hun til Aalborg. Hun var ikke alene, men bagest i et følge anført af MH 391 og med KØF nr. 284 som mellemlid.

I maskindepotet blev hun overtaget af kyndige hænder, som tilhørte folk, som vi senere lærte at kende som prægtige og opmuntrende venner.

Tak til alle ved det daværende 2. distrikts maskinafdeling, tak til alle ved maskindepotet i Aalborg.

Da Caroline var vel i hus, forsøgte vi at få hende autoriseret til brug på de dengang eksisterende Aalborg Privatbaner, men da det var blevet snevejr, kom der en mand i vejen med en slæde. Han var ikke særlig populær i de dage. Det er ovre nu, og vi regner med at have fundet en god ven i ham.

Caroline fik prædikatet: Ny helbredsundersøgelse før noget ægteskab kan indgås. Oversat til mere prosaisk dansk: Den maskine skal have stor revision.

Da blev jeg rigtigt forlovet med hende.

Da foråret 1969 begyndte, gik vi i krig. Caroline blev sat udenfor i solen på sporet ved oliedepotet, fordi en KØF fra Nørresundby skulle have husly, og fordi der manglede en lyd-dæmper for MY-rummelen, der generede de omkringboende.

Her fik vi et makkerskab til den kæmpemæssige opgave.

Tak Erik. Tak for den støtte du var i arbejdet. Tak for din tro på, at det nok skulle gå, tak for dit slæb og for dit altid gode humør.

Caroline blev klædt af til skindet, og en skønne dag lå hun der i stumper og stykker, lige så mange hun var blevet sat sammen af i 1927-28 i Kassel ved Henschel und Sohn.

Hun strittede godt imod. Især var kedelrørene, der var kommet i i 1952 seje at få ud. Ud kom de, og det endda med håndkraft.

Hun blev fejet indeni, huller blev revet op, så de blev klar til at modtage nye rør. Her skal vi takke ingeniør Ladefoged og Værf-tet, der fandt plads imellem de mange ordrer til at tildanne nye rørender.

Desværre var Carolines "bagperron" ikke særlig god, for at sige det mildt. Den var der faktisk ikke. Spulevand fra fyrpladsen havde taget den, og med den også hjælpebeholderen til bremsen.

Der blev lavet en ny bagende, stød- og trækapparater blev renoveret, ny hjælpebeholder blev fremskaffet, og samtlige beholdere blev trykprøvede efter behørig rensning.

Ligesom andre damer blev hun også malet. Pufferplankerne fik en fin rød make up. Den tiltrak mange nysgerrige, hvoraf nogle smøgede ærmerne op for at tage et tag med. Tak Herluf, Kim og Martin.

I mellemtiden havde folketinget fået lavet den lov om veteranbaner, som vi nu er under. Det var en stor opmuntring for os, der her i rigets udkant fik fornyet energi. Også tak for den lov.

Det blev sommer, der blev holdt møder i trafikministeriet og med byrådet i Mariager, og en skønne dag var det pludselig vinter. Da fingrene frøs fast i jernet, forlod vi Caroline, og hun fik lov til at overvintre med en presenning over sig.

Hun klarede sig fint igennem, men så trak der kedelige skyer op i horisonten. Sporet, hvor hun stod parkeret, skulle væk.

Humøret var langt nede. Skulle vi skilles,

inden vi var blevet rigtigt gift?

Nej, så galt gik det heldigvis ikke. Henrik kendte Oles far, som igen kendte kommunaldirektøren i Nørresundby.

Derovre var Sæbybanens remise, som var overtaget af kommunen. Det var i kommunesammenlægningernes dage, og den sidste sag, et venligt stemt byråd fik lagt på bordet, var et andragende om tilladelse til, at Caroline blev sundbynit med bopæl i remisen, Engvej 21.

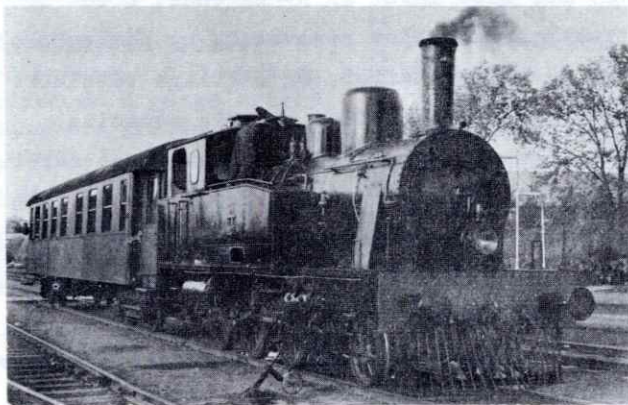
Svaret var ja, og i en tidlig morgentime trillede hun så over broen til Vendsyssel.

Her er der grund til at takke hr. Trundsløv, byrådet i Nørresundby samt stationsforstander Christensen sammesteds.

Det var i tøbruddets dage, vi skulle have Caroline indenfor, og hun var selvfølgelig 5 mm for høj i skorstenen.

Da lærte vi alle de dårlige vittigheder, der kan siges om et lokomotiv. Den værste var et forslag om at lukke luften ud af forhjulene for at få det gennem porten.

I løbet af meget kort tid fik vi os indrettet. Arbejdet kom i gang. Hvert rør blev trykprøvet, de blev sat i, valset og bertlet med håndkraft. Da lærte vi hvad energi og vilje er.



HV 3 i Nørresundby 11. okt. 1970.
(K. Vahl).

Det vil være håbløst at beskrive den periode for udenforstående, men en skønne dag var vi klar til at fylde vand i Carolines slunkne bug. Hun fik påmonteret et kontrolmanometer, og pumperiet begyndte.

Springvand er smukke, men det var svært at se det smukke i det, vi blev præsenteret for. Der kom vand ud af overhedersamlekassen. Adskillelse og samling fulgte nogle gange efter hinanden, hvor mange er en hemmelighed mellem

civilingeniør W. Bay og os her på stedet. Til sidst blev problemet løst, og vi kunne sende bud efter den tilsynsførende.

Der var elektricitet i remisen den dag. Da jeg meddelte de arbejdende, at nu var Bay på vej, kunne jeg fornemme den. Stemningen var fjendtlig afventende. Ville han godkende arbejdet?

Jeg var ikke selv nervøs, for der var ikke noget at udsætte, og da ingeniør Bay udtalte sin anerkendelse af arbejdet, steg stemningen igen. Det erindres bl.a., at Erik febrilsk gjorde honnør med venstre hånd, da han lodse Bay ud af røgkammeret.

Den første hurdle var overvundet.

Fra den periode erindres også andre morsomme episoder. Vi husker den dag, da S.P. Laursen fik cisternevandet i hovedet, for to minutter senere at stille sig under en åbenstående vandkran og efter yderligere to minutter at møde ikke én, men to sprængte vandslangeter.

Fra den tid blev holdet også forstærket med Preben Bech og Henrik, der nogle gange har taget turen fra Frederikshavn, og som fik arbejde med hjem til dagene imellem lørdagene. Samtidig gik Fredberg hen og blev aalborgenser, og inden han selv var helt klar over det, blev han forretningsfører for foretagenet.

Den følgende tid var morsom. Alle var klar over, at nu ville det lykkes at få et køreklart lokomotiv ud af L 205.

Hun fik navneforandring. Det var ikke hendes rigtige navn, hun havde, og hendes dåbsattest i form af de oprindelige nummerplader var væk. Hun fik nogle andre, og på dem står der hendes rigtige navn: HV 3. Dersom der er nogen, der ved, hvor de oprindelige plader er, er jeg taknemmelig for at få det at vide.

En skønne dag var hun klar til at få sit første måltid efter operationen.

Hun blev lempet udenfor, og min gamle far skovlede kul. Hun osede og blev lunere og lunere. Hun kogte ligefrem af lidenskab, og så var Bay der igen. Prima, prima var domen. Hun fik stillet sikkerhedsventiler og var så klar til at få sin nye påklædning. Det var hverken mini eller midi, men maxi hun fik. 40 mm Rockwool og jernkappe. Hun fik fine bæltter om og smykkerne var blankpudsede kobberør.

Hun skulle også trække vejret, så der blev lavet et meget fint luftsystem uden de skavan-ker, det gamle havde haft.

Den 3. oktober kunne hun flytte sig selv. Maskinerne var blevet set efter, stænger lagt sammen, linet og monteret.

Tak Hensel, for din aldrig svigtende in-teresse for os.

I al stilhed var der blevet lyst til bryl-lup.

Særtogskøreplan var bestilt til Skørping og retur. Præsten alias ingeniør Bay og degnen i DSB-lodsens skikkelse var tilsagt til den 10.-10.-70.

Fra tidlig morgen blev der fyret med de bedste kul, der kunne opdrives på disse kanter, og ved 10-tiden trillede Caroline så afsted op til stationen.

Et par CP-vogne blev sat til. Der blev kørt til perron, og i stationens højttaleran-læg annonceredes togets afgang.

Hun så godt ud. Skinnede ren sort med knaldrøde hjul, blanke stænger og lynende kob-ber.

Alle ønskede god rejse, og så var der af-gang.

Vi skulle lige lære hinanden at kende. Så længe det gik fremad, var hun føjelig. Køre-planen blev holdt. Fra det halve land fik sta-tionerne langs ruten forespørgsler om, hvordan

det gik. Der lød mange: Det var s..... fra de spørgende, når de fik at vide, at alt gik plan-mæssigt.

Efter besøg ved fotografen, d.v.s. ophold i Svenstrup for overhaling af plantog, gik tu-ren videre til Skørping, hvor bryllupsmiddagen blev indtaget.

Efter 2 timers ophold gik turen tilbage. Herunder opdagede vi, at Caroline vil spytte ild ud af fyrdøren ved baglænskørsel med vand i ringblæseren og med lukket regulator.

Nu er hun tæmmet, og jeg har fornemmelsen af ligesom at være gift med hende. Kære Caro-line, tak for tiden vi har kendt hinanden. Gid vi må få mange gode stunder sammen fremover.

Til allersidst en tak til alle som begaved os, og en ganske særlig tak til civilingeniør W. Bay, der som tilsynsførende altid er kommet, når vi har kaldt.

PS. Skal Caroline ikke have et sted at være, når hun ikke er ude at trille? Skal hun ha-ve en alt for tidlig død nede på havneplad-sen i Mariager, eller er der mulighed for, at nogen vil skaffe hende tag over hovedet? Er hun ikke et stykke kultur, der fortjener at blive bevaret. Hvad mener kulturministe-riet?

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB Statsbanerne

I oktober kvartal er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materi-el:

Fra "Nydqvist & Holm AB" (og underle-verandører) er leveret 4 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1423-1426 (samtlige stationeret i Driftsde-potområde Århus) (leverancen af 2. serie er hermed afsluttet). Fra "A/S Frichs" og "Vognfabrikken Scandia A/S" er leve-ret 7 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7726/7226-7732/7232.

Damplokomotiverne E 978, 980, 994 og 997 er overflyttet fra Driftsdepotområ-de Århus til Driftsdepotområde Køben-havn.

14 stk. damplokomotiver E 976, 982, 996 - F 654, 656, 657, 662 - H 798 - N 201, 205, 210-R 959 - S 728, 732 og lyn-

togssættene MB 413-AB 437-FJ 449-MB 414, MB 415-AB 438-FJ 450-MB 416, MS 405-AA 433-MS 406 (3-vognstog vil dog blive bevaret indtil videre - uden motorer - til brug som "stamme" for MO-vogns-prø-vekørsler) samt diesel-mekaniske trak-torer (78 hk) nr. 34 og 39 er udrangeret.

Fra "Vognfabrikken Scandia A/S" er le-veret 7 stk. personvogne (2. klasse) (m/el-varme), litra B 20-80 333 - 20-80 339 (samtlige stationeret i Driftsområ-de København) samt 30 stk. lukkede gods-vogne (med forskydelige sidevægge), li-tra Hbis 211 5 046 - 211 5 075. Fra "Centralværksted Århus" er leveret 1 stk. maskinkølevogn (køleaggregat indbygget i tidl. DSB Ics 807 7 136) (privatejet: "Svendborg Konserverfabrik A.m.b.a."): 084 4 001. (Teknisk beskrivelse af den-ne og en tidligere leveret vogn findes i "Vingehjulet", nr. 1/71 - side 8/9).

Personvognene A 18-84, 000, 002, 004, 006 er overflyttet fra Driftsområde År-